

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 248.521 du 8 octobre 2020

A. 221.413/XIII-7924

En cause : **1. PONTEGNIE** Jean-François,
 2. VAN OVERSTRAETEN Éric,
 3. l'Association sans but lucratif PASQUIER
 GRENIER,

ayant élu domicile chez
M^e Jacques SAMBON, avocat,
boulevard Reyers 110
1030 Bruxelles,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e Bénédicte HENDRICKX, avocat,
rue de Nieuwenhove 14A
1180 Bruxelles,

Partie intervenante :

la ville de Tournai,
ayant élu domicile chez
M^{es} Dominique LAGASSE et
Geoffrey NINANE, avocats,
chaussée de La Hulpe 187
1170 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 6 février 2017, Jean-François Pontegnie, Eric Van Overstraeten et l'association sans but lucratif (ASBL) Pasquier Grenier demandent l'annulation du permis d'urbanisme délivré le 21 novembre 2016 par le fonctionnaire délégué de la Région wallonne pour « la modernisation de l'Escaut, dans sa traversée de Tournai, à la classe CEMT Va » et des travaux annexes.

II. Procédure

Par une requête introduite le 15 mars 2017, la ville de Tournai a demandé à être reçue en qualité de partie intervenante.

Cette intervention a été accueillie par une ordonnance du 29 mars 2017.

Le dossier administratif a été déposé.

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

M. Jean-François Neuray, premier auditeur chef de section au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

Les parties ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 9 juillet 2020, l'affaire a été fixée à l'audience du 24 septembre 2020.

M^{me} Anne-Françoise Bolly, conseiller d'État, a exposé son rapport.

M^e Erim Acikgoz, loco M^e Jacques Sambon, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, et M^e Bénédicte Hendrickx, avocat, comparaissant pour la partie adverse, ont été entendus en leurs observations.

M. Jean-François Neuray, premier auditeur chef de section, a été entendu en son avis contraire.

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

III. Faits

1. Le 3 septembre 2015, la direction des voies hydrauliques de l'Escaut de la direction générale opérationnelle de la mobilité et des voies hydrauliques de la Région wallonne (DGO2) introduit une demande de permis d'urbanisme pour la

modernisation de l'Escaut dans sa traversée de Tournai à la classe Va en l'assortissant d'une étude d'incidences sur l'environnement.

Pour l'essentiel, le projet consiste à :

- remplacer le « pont à Ponts » ou « pont à Pommes » par un nouvel ouvrage et élargir le fleuve aux quais Saint-Brice et Vifquin;
- rétrécir les quais entre les ponts Delwart et Devallée et intégrer une halte nautique de plaisance, qualifiée de halte évolutive, à hauteur du quai Taille-Pierres;
- remplacer les arches du « pont des Trous » avec intégration de lisses de guidage;
- modifier l'alignement aux quais Saint-Brice, Vifquin et Taille-Pierres.

Plus particulièrement, la partie adverse précise que le projet implique l'ouverture et la modification des voiries comme suit :

- « la modification des quais Saint-Brice et Vifquin au droit du Pont à Ponts, de manière à élargir l'Escaut et permettre le passage de bateaux de classe Va, et l'assiette de la voirie communale du quai Saint-Brice est diminuée en largeur, sur un tronçon d'une longueur de l'ordre de 122 mètres. L'assiette modifiée aura une largeur variant de 5,85 à 9,92 mètres au lieu des 13,74 à 13,93 mètres actuels. L'assiette de la voirie communale du quai Vifquin est diminuée en largeur, sur un tronçon de l'ordre de 100 mètres. L'assiette modifiée aura une largeur variant de 16,71 à 17,38 mètres, au lieu des 25,35 à 17,38 mètres actuels. La partie de quai située sous le Pont à Ponts est également diminuée en largeur, où le quai aura une largeur de l'ordre de 7,40 mètres au lieu de 16,20 mètres »;
- « la modification du quai Taille-Pierres, de manière à créer un port de plaisance. L'assiette de la voirie communale du quai Taille-Pierres est élargie en 2 endroits, sur une longueur de l'ordre de 2 x 100 mètres. L'assiette modifiée aura des largeurs maximales de respectivement 21,75 mètres et 25,90 mètres. Le quai est également ponctuellement élargi au droit de la rue des Récollets, de manière à combler un renforcement et ainsi obtenir un alignement continu du quai ».

Au plan de secteur de Tournai-Leuze-Péruwelz du 24 juillet 1981, les ouvrages projetés se situent principalement en zone d'habitat et en périmètre d'intérêt culturel, historique ou esthétique.

2. Le 23 janvier 2015, la commission royale des monuments, sites et fouilles (C.R.M.S.F.), saisie d'une demande de certificat de patrimoine, émet de nettes réserves sur les travaux prévus au pont des Trous, monument classé.

3. L'accusé de réception de la demande est délivré le 17 septembre 2015, après des précisions et des modifications relatives au bardage de la halte nautique, à l'aménagement des quais à hauteur du pont Devallée et au mobilier prévu pour le stationnement des bicyclettes.

4. Une enquête publique se tient du 23 octobre au 24 novembre 2015 pour les motifs suivants :

- une partie des ouvrages se situe en zone d'espaces verts suivant les prescriptions du plan de secteur de Tournai-Leuze-Péruwelz (article 127, § 3, du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP));
- le revêtement de certains emplacements de stationnement déroge à l'article 402 du même Code au titre du règlement général sur les bâtisses applicable aux zones protégées de certaines communes en matière d'urbanisme ("béton matricé" au lieu
- le projet implique des modifications au réseau des voiries communales (articles 129^{quater} et 330, 9^o, du CWATUP);
- le pont des Trous est un monument classé (article 330, 12^o, du CWATUP).

Les chefs de réclamation peuvent être résumés comme suit :

- les plans assortissant le projet sont imprécis et lacunaires, ainsi d'ailleurs que l'étude d'incidences;
- les citoyens n'ont pas été suffisamment associés à la conception du projet;
- absence d'examen de la solution alternative consistant à contourner la ville; le passage de péniches de fort gabarit dépare le patrimoine du centre de Tournai; compte tenu de l'impact paysager du projet, les conditions d'application de l'article 127, § 3, du CWATUP ne sont pas réunies et le plan de secteur doit être mis en révision;
- crainte de l'alourdissement des charges communales associées au projet;
- le projet fait double emploi avec l'élargissement de la Lys;
- incohérence du projet, seuls deux ponts sur quarante-quatre étant mis au gabarit, absence d'étude de l'adéquation des écluses et de concertation avec les autorités françaises;
- la « halte évolutive », dont les réclamants aperçoivent mal le contenu, entrave la navigation et risque de provoquer l'envasement; un port de plaisance serait mieux situé à proximité du pont des Trous et du jardin de la Reine;
- l'élargissement de l'Escaut à hauteur du pont à Ponts n'est nécessaire que pour les bateaux de classe CEMT Vb et non pour la classe Va comme prévu;
- les emplacements de stationnement prévus sur le même pont nuisent à l'esthétique du monument;
- la sauvegarde du pont des Trous ne se limite pas au choix des matériaux;

- la liaison piétonne entre ledit pont et le parc du Jardin de la Reine ne tient pas compte du classement du parc et de la présence probable de vestiges archéologiques;
- le rétrécissement des quais ne garantit pas la circulation en « modes doux »;
- les aménagements prévus au pont Delwart créent des embarras de circulation;
- les travaux au quai Saint-Brice empêchent l'accès à certains garages privés;
- l'impact socio-économique du chantier n'est pas pris en compte;
- des animations collectives envisagées au quai Sakharov provoquent des nuisances sonores nocturnes.

5. Le 23 novembre 2015, l'actualisation du plan communal de mobilité (PCM) dont le rapport de synthèse a été établi en septembre 2015, est approuvé par le conseil communal.

6. Le 10 décembre 2015, le département des voies hydrauliques de l'Escaut adresse un courrier au fonctionnaire délégué afin de l'informer qu'il renonce, dans le cadre de la demande à l'instruction, à la partie du projet relative au pont des Trous, y compris tous les aménagements des quais de la phase IV.

7. Le 19 février 2016, l'administration communale de Tournai adresse à son service urbanisme, l'analyse sous l'aspect mobilité de la demande de permis d'urbanisme pour la modernisation de la traversée de Tournai à la classe Va.

8. Le 25 février 2016, le conseil provincial du Hainaut émet un avis favorable sur le projet, lequel est communiqué au collège communal de Tournai par un courrier du 2 mars 2016.

9. Le 7 mars 2016, le conseil communal de Tournai décide de mettre en place un comité de pilotage « aménagement du Pont des trous et ses abords ».

10. Le 25 avril 2016, le conseil communal de Tournai marque son accord sur les modifications des voiries.

11. Deux recours en réformation sont formés contre cette décision.

12. Le 4 juillet 2016, la direction de l'urbanisme et de l'architecture du département de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme propose au ministre de déclarer les recours recevables mais non fondés et de confirmer la décision favorable du conseil communal du 25 avril 2016.

13. Le 14 juillet 2016, le ministre décide de confirmer la décision du conseil communal, précitée. Cette décision fait l'objet d'un recours en annulation référencé A. 220.262/XIII-7787, rejeté par l'arrêt n° 248.520 de ce jour.

14. Le 21 novembre 2016, un permis d'urbanisme est délivré par le fonctionnaire délégué pour « la modernisation de l'Escaut, dans sa traversée de Tournai, à la classe CEMT Va ». Il s'agit de l'acte attaqué.

15. Le 28 novembre 2017, la direction des voies hydrauliques de Tournai de la DGO2 introduit une demande de permis d'urbanisme portant sur des travaux techniques qui ont pour objet « le remplacement des arches du Pont des Trous et le réaménagement des quais entre le Pont Delwart et le Pont de Fer ».

Il y est précisé que le projet constitue la quatrième et dernière phase de la modernisation de la traversée fluviale de Tournai. Il est exposé ce qui suit dans le descriptif joint à la demande :

« Dans le cadre du projet européen Seine-Escaut (RTE-T n° 30), la Wallonie s'est engagée à moderniser l'Escaut.

Actuellement, le Haut-Escaut entre la frontière française et Gand est accessible aux bateaux de 2000 tonnes (classe Va) sauf dans la traversée de Tournai où la largeur des bateaux est réduite et où le trafic est réglé par un alternat. Le projet Seine-Escaut-Est prévoit la mise à gabarit à 2000 tonnes (classe CEMT – Va) de l'axe majeur de navigation reliant les ports de la mer du Nord, par l'Escaut et le futur canal Seine-Nord en France. Cette mise à gabarit implique un certain nombre de travaux, et notamment la traversée de Tournai, sur une longueur de 2200 mètres.

Différentes études ont été menées et plus particulièrement l'étude environnementale stratégique de l'ensemble du projet Seine-Escaut-Est en Wallonie ainsi que l'étude de simulation de navigation dans la traversée de Tournai.

L'étude de simulation de navigation menée dans la traversée de Tournai par le bureau ALKYON a examiné trois solutions pour le passage au pont des Trous :

- 1°) la modification du pont des Trous;
- 2°) le contournement long;
- 3°) le contournement court.

L'étude recommande la modification des arches du pont des Trous comme étant le meilleur compromis entre les aspects liés à la navigation, les difficultés de construction et le coût.

Un aménagement complémentaire est nécessaire au niveau du Pont-à-Ponts où le chenal de navigation est trop étroit. La passe navigable doit être élargie et la pile droite du pont supprimée.

Ces travaux font partie de la première demande de permis d'urbanisme introduite en août 2015 et pour laquelle le permis a été délivré en date du 21 novembre 2016.

Le projet prévoit en outre des mesures connexes pour la ville de Tournai comme notamment l'intégration d'une halte nautique (voir première demande de permis) et le réaménagement des quais non encore réalisés sur la longueur de la traversée».

16. Une enquête publique se tient du 17 avril au 17 mai 2018. Elle donne lieu au dépôt de plusieurs réclamations et d'une pétition. Une réunion de concertation a lieu le 29 mai 2018.

17. Le 9 août 2018, le conseil international des monuments et des sites (Icomos) s'adresse au ministre wallon en charge du patrimoine pour s'inquiéter du projet en cours. Cette interpellation marque le début d'une série d'échanges de vues entre cet organisme et les instances wallonnes.

18. Par une délibération du 28 janvier 2019, le conseil communal de Tournai arrête le plan d'alignement des quais Donat Casterman, des Salines et des Vicinaux. Par une délibération distincte du même jour, le conseil communal approuve la modification de la voirie communale sur les quais Donat Casterman, des Salines et des Vicinaux.

Des recours en réformation sont formés contre ces deux délibérations et sont rejetés par une décision ministérielle du 2 mai 2019 qui n'a pas fait l'objet de recours en annulation.

19. Le 24 mai 2019, le collège communal de Tournai émet un avis favorable conditionnel sur la demande de permis d'urbanisme.

20. Le 27 juin 2019, le fonctionnaire délégué délivre le permis d'urbanisme sollicité en l'assortissant de plusieurs conditions, en particulier le respect du « rythme ternaire des arches, avec une arche centrale dont les dimensions libéreront un gabarit de passage de 12,50 m de largeur et de 7,00 m de hauteur ».

La demande de suspension formée contre cette décision, suivant la procédure d'extrême urgence, a été rejetée par l'arrêt n° 245.241 du 26 juillet 2019.

IV. Recevabilité

IV.1. Thèses des parties

La partie adverse conteste la recevabilité du recours des première et deuxième parties requérantes. Elle constate que la première est domiciliée à environ 3 kilomètres des quais Saint-Brice et Vifquin, et que la deuxième est domiciliée à environ 1,5 km de distance de ces quais. Elle leur reproche d'être situées à une certaine distance du projet et de ne pas démontrer que celui-ci affecterait leur cadre de vie ou leur causerait un quelconque préjudice.

En réplique, les parties requérantes rappellent que le projet est d'une certaine envergure et qu'il y a lieu d'en tenir compte. La deuxième partie requérante ajoute qu'elle est copropriétaire d'un immeuble situé sur le Quai Vifquin, pour lequel un état des lieux a été dressé, avant travaux.

IV.2. Examen

Aux termes de l'article 19, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, un recours en annulation au sens de l'article 14, § 1^{er}, de ces lois peut être porté devant la section du contentieux administratif du Conseil d'État par toute partie justifiant d'une lésion ou d'un intérêt. Une partie requérante dispose de cet intérêt requis en droit si deux conditions sont remplies : l'acte administratif attaqué doit lui causer un préjudice personnel, direct, certain, actuel et lésant un intérêt légitime; ensuite, l'annulation éventuelle de cet acte doit lui procurer un avantage direct et personnel, si minime soit-il.

Il appartient au Conseil d'État d'apprécier si chaque partie requérante qui le saisit justifie d'un intérêt à son recours. Sous réserve des dispositions de droit international directement applicables, l'article 19 des lois coordonnées fait ainsi obstacle à l'action populaire qui serait introduite par n'importe quelle personne, qu'elle soit physique ou morale.

Le Conseil d'État doit toutefois veiller à ce que la condition de l'intérêt ne soit pas appliquée d'une manière exagérément restrictive ou formaliste (Cour constitutionnelle, arrêt n° 109/2010 du 30 septembre 2010, B.4.3).

S'agissant de la première partie requérante, personne physique, la qualité de voisin qui est en principe de nature à permettre aux parties requérantes de justifier d'un intérêt à leur recours, doit être appréciée non seulement en fonction d'une

distance objectivement et abstraitement définie mais aussi en raison des circonstances propres à chaque affaire. En l'espèce, le domicile de cette partie est distante du projet de trois kilomètres; elle n'a sur celui-ci ni vue directe ni vue indirecte et ne peut pas être considérée comme un voisin immédiat. Il lui incombe dès lors d'exposer en quoi le projet est susceptible d'affecter directement sa situation personnelle et, plus précisément, en quoi il est susceptible d'influencer de manière négative son environnement ou son cadre de vie. Force est de constater que la requête et le mémoire en réplique ne contiennent aucun élément concret en ce sens, la première partie requérante se contentant de mettre en exergue l'ampleur du projet ainsi que le fait qu'il concerne l'aménagement d'un parc public. Ces éléments ne permettent pas de conclure que la première partie requérante dispose de l'intérêt requis.

S'agissant de la deuxième partie requérante, elle apporte la preuve de son titre de copropriétaire d'un bien sis quai Vifquin, n° 13. Son intérêt au recours est établi avec suffisance.

L'intérêt au recours de la troisième partie requérante n'est ni contesté ni contestable.

Le recours est recevable dans le chef des deuxième et troisième parties requérantes.

V. Premier moyen

V.1. Thèse des parties requérantes

Les parties requérantes prennent un premier moyen de la violation des articles 127 et 129*quater* du CWATUP et de l'incompétence de l'auteur de l'acte.

Elles observent :

- que l'article 127, § 4, alinéa 2, 3^o, dudit Code prévoit que, lorsque l'instruction de la demande donne lieu à des mesures particulières de publicité, la décision du fonctionnaire délégué est notifiée dans les cent-trente jours à compter de la réception du dossier, l'absence de décision dans ce délai équivalant à un refus de permis,
- que l'article 129*quater*, alinéas 2 et 3, du même Code, prescrit que, lorsque le projet implique des modifications à l'alignement et au réseau des voiries communales, les délais d'instruction de la demande sont prorogés jusqu'à l'obtention de l'accord définitif relatif aux voiries.

Elles soutiennent que :

- quatre cent quarante-cinq jours se sont écoulés entre l'introduction de la demande de permis et la décision finale du fonctionnaire délégué,
- d'après leurs calculs, l'autorité régionale ne pouvait plus se prononcer au-delà du quatre-cent-trente et unième jours suivant le dépôt de la demande.

En réplique, elles ajoutent que s'il faut considérer qu'en date du 17 septembre 2015, un accusé de réception de dossier complet a été délivré et que, à cette même date, fut sollicité l'avis du conseil communal de Tournai sur les modifications à apporter à l'alignement et au réseau viaire, le délai de décision pour la délivrance du permis d'urbanisme prendrait cours le lendemain de la décision ministérielle du 14 août 2016, soit le 15 juillet 2016, de sorte que le délai de 130 jours expirerait le 21 novembre 2016. Elles affirment que le dossier administratif ne comporte pas la preuve de la notification de la décision en date du 21 novembre 2016 et que, par conséquent, l'absence de décision envoyée dans le délai équivaut à un refus de permis.

V.2. Examen

L'article 127, § 4, du CWATUP, alors applicable, dispose comme suit :

- « La décision du fonctionnaire délégué octroyant ou refusant le permis est notifiée par envoi simultanément au demandeur et au collège des bourgmestre et échevins.

L'envoi de la décision du fonctionnaire délégué intervient dans les délais suivants à dater de l'accusé de l'envoi visé au § 2, alinéa 1^{er}, ou, le cas échéant, à dater de la réception des documents complémentaires visés au § 2, alinéa 3 :

- 1^o soixante jours lorsque les actes et travaux sont d'impact limité et que la demande ne requiert ni mesures particulières de publicité ni l'avis de la commission communale;
- 2^o nonante jours lorsque la demande ne requiert ni mesures particulières de publicité ni avis de la commission communale;
- 3^o cent trente jours lorsque la demande requiert des mesures particulières de publicité ou l'avis de la commission communale.

L'absence de décision envoyée dans ce délai équivaut à un refus de permis ».

L'article 129^{quater} du CWATUP, alors applicable, dispose comme suit :

- « Lorsque la demande de permis d'urbanisme, d'urbanisation ou de permis d'urbanisme de constructions groupées porte notamment sur l'ouverture, la modification ou la suppression d'une voirie communale, l'autorité chargée de l'instruction soumet, au stade de la complétude de la demande de permis ou à tout moment qu'elle juge utile, la demande d'ouverture, de modification ou de

suppression d'une voirie communale à la procédure prévue aux articles 7 et suivants du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale.

Lorsque la demande de permis d'urbanisme, d'urbanisation ou de permis d'urbanisme de constructions groupées porte notamment sur l'ouverture, la modification ou la suppression d'une voirie communale nécessitant une modification du plan d'alignement, l'autorité chargée de l'instruction envoie, au stade de la complétude de la demande de permis ou à tout moment qu'elle juge utile, au collège communal la demande d'ouverture, de modification ou de suppression de ladite voirie communale et le projet de plan d'alignement élaboré par le demandeur, conformément aux articles 21 et suivants du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale.

Dans ces cas, les délais d'instruction de la demande de permis sont prorogés du délai utilisé pour l'obtention de l'accord définitif relatif à la voirie communale et, le cas échéant, l'arrêté relatif au plan d'alignement.

Lorsque l'objet de la demande de permis est soumis à enquête publique, le collège communal organise une enquête publique conjointe pour la demande de permis, pour la demande relative à la voirie communale ainsi que, le cas échéant, pour le projet de plan d'alignement. La durée de l'enquête publique conjointe correspond à la durée maximale requise par les différentes procédures concernées ».

En l'espèce, le délai déterminant la compétence de l'autorité n'est pas lié à l'introduction de la demande mais à la date de l'accusé de réception du dossier complet, soit le 17 septembre 2015. Le même jour, le fonctionnaire délégué a transmis le dossier aux diverses autorités intéressées, en particulier au collège communal de la ville de Tournai en attirant son attention, entre autres, sur la nécessité de recueillir l'accord du conseil communal sur les modifications à apporter à l'alignement et au réseau viaire.

Il s'ensuit, conformément à l'article 129^{quater}, alinéa 3, du Code, que le délai de cent-trente jours incombant au fonctionnaire délégué n'a commencé à courir que le lendemain du jour où le ministre a statué sur le recours en réformation dirigé contre la décision du conseil communal autorisant les modifications de voirie, soit le 15 juillet 2016. Partant, le *dies ad quem* correspond au 21 novembre suivant, qui est la date où l'acte attaqué fut pris.

Le même jour, l'acte attaqué a été notifié notamment au demandeur et au collège communal, comme l'établissent les attestations de dépôt d'envois recommandés à la poste produits par la partie adverse.

Le premier moyen n'est pas fondé.

VI. Deuxième moyen

VI.1. Thèse des parties requérantes

Les parties requérantes prennent un deuxième moyen de la violation des articles 1^{er} et 127 du CWATUP, du principe du raisonnable et de bonne administration, du caractère exécutoire des permis, de l'interdiction qu'un acte administratif soit conditionnel et dépende, pour son exécution, d'un événement futur incertain, de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, des articles D.50 et D.64 du Livre I^{er} du Code de l'environnement, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir.

Elles observent qu'il ressort de l'acte attaqué :

- que le projet est prévu budgétairement en quatre étapes : la phase 1 relative au pont à Ponts et au quai Saint-Brice (21 mois), la phase 2 relative à la halte nautique évolutive et aux quais Taille-Pierres et des Poissonsceaux (18 mois), la phase 3 relative aux quais du Luchet d'Antoing et Vifquin (12 mois) et la phase 4 relative au pont des Trous et aux quais Donat Casterman, Sakharov et des Vicinaux (15 mois).
- qu'une partie de ce projet est retirée de la demande à la suite de la consultation populaire du 25 octobre 2015 relative au pont des Trous,
- que la partie retirée concerne, selon la lettre du 15 décembre 2015 adressée à la direction des voies hydrauliques, la phase 4 du projet (dite « zone 1 » aux plans), à savoir tant le pont des Trous que les aménagements connexes du quai des Vicinaux, en ce compris la halte fluviale touristique, jusqu'au pont de Fer en rive droite et le quai Donat Casterman au droit du parc de la Reine, en rive gauche,
- que le permis d'urbanisme sollicité par la DGO2 - voies hydrauliques - Escaut pour la modernisation de l'Escaut, dans sa traversée de Tournai, à la classe CEMT Va est octroyé, à l'exclusion de la phase 1 (phase pont des Trous).

Elles soutiennent ce qui suit :

- un projet urbanistique qui n'est pas complet n'est pas admissible et partant, ne peut être autorisé,
- la phase de projet relatif au pont des Trous est une phase essentielle du projet de la traversée de Tournai par des bateaux de la classe CEMT Va,
- l'étude d'incidences établit que le pont des Trous constitue un goulet d'étranglement, dont l'élargissement est nécessaire à la réalisation du projet,

- on peut y lire, en particulier, ce qui suit :

« Le gabarit de l'Escaut à travers la ville de Tournai n'autorise actuellement qu'une navigation à sens unique (en alternat) pour des convois de classe IV (1.350 T). En effet, la largeur de la rivière est limitée à 25 m, avec un premier goulet au Pont à Ponts, où la largeur est réduite à 19 m, et un second au Pont des Trous, dont l'arche centrale remonte à la fin du XIII^{ème} siècle et au début du XIV^{ème}. Bien que les arches aient été reconstruites et rehaussées après guerre (en 1948), l'ensemble constitue un patrimoine important aux yeux des Tournaisiens. Le pont, ses quais et le site environnant ont fait l'objet d'un arrêté de classement (SG/SB/22/Tournai/219 du 6 mai 1991). Cependant pour que l'alternat soit dans le futur accessible à des convois de classe Va (110 m x 11,40 m), il faut au minimum au droit du Pont des Trous soit garder un ouvrage comparable en modifiant l'arche centrale pour l'agrandir, soit le contourner par la rive droite »,

- l'exigence de la gestion parcimonieuse du territoire, de motivation formelle adéquate et pertinente au regard de l'ensemble des impacts d'un projet sur l'environnement requiert l'appréhension et l'autorisation du projet complet.

En réplique, elles insistent sur le fait qu'il n'est pas possible d'assurer la traversée de Tournai pour des bateaux de classe CEMT Va, si le problème que représente le goulot d'étranglement du pont des Trous n'est pas résolu et qu'il s'agit donc d'une condition nécessaire et indispensable du projet de traversée.

VI.2. *Examen*

L'autorisation attaquée est un permis par phases. L'étude d'incidences (résumé non technique, point 2.1.2., où sont visées les alternatives étudiées par le bureau Alkyon) et l'acte attaqué signalent que la question du contournement a été étudiée, qu'il y a trois pistes de travail pour l'aménagement du pont des Trous, que « l'auteur de projet poursuivra son travail pour affiner la solution pour le pont des Trous et les propositions relatives à l'aménagement des abords et ce en collaboration avec le comité participatif "Au Tour du Pont" aux fins d'aboutir dans les mois à venir [...] au dépôt d'une nouvelle demande de permis d'urbanisme pour la phase quatre ».

L'objectif de la mise de l'Escaut à un certain gabarit requiert une série de travaux. Toutefois, chacun des maillons de la chaîne peut faire l'objet d'un permis pour des actes dont la réalisation ne dépend pas de celle des autres. Il n'est pas établi que le défaut actuel de la modification du pont des Trous empêche la réalisation des travaux autorisés par l'acte attaqué. Le phasage des travaux et la dissociation de l'aménagement du pont des Trous relèvent de l'opportunité de l'action administrative. À l'époque où l'acte attaqué est pris, la réflexion sur les travaux projetés à hauteur du pont n'est pas aboutie, à la suite de la consultation populaire, et d'autres options

restent ouvertes, dont le contournement de l'ouvrage par un canal. Aucune erreur manifeste d'appréciation n'est établie à ce sujet et il n'y a pas, en l'espèce, de scission artificielle du projet.

Le deuxième moyen n'est pas fondé.

VII. Troisième moyen

VII.1. Thèse des parties requérantes

Les parties requérantes prennent un troisième moyen de la violation des articles 1^{er}, 114, 127, 129, 285, 308, 309 et 330 du CWATUP, des articles D.6, 8^o, D.50, D.64 et D.67 du Livre I^{er} du Code de l'environnement, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs et de la méconnaissance des principes de bonne administration, spécialement le devoir de minutie.

Elles soutiennent ce qui suit :

- le dossier contient d'importantes déficiences sur la nature, l'ampleur et la faisabilité des travaux d'impétrants, spécialement dans la partie rétrécie du quai Saint-Brice où aboutit le collecteur de récolte des eaux du Rieu d'Amour et des égouts des riverains,
- il ressort du permis attaqué que les travaux d'élargissement de l'Escaut dans la zone du quai Saint-Brice entraîneront le déplacement du collecteur et de l'ensemble des impétrants, parallèlement au déplacement du mur du quai, et que, afin de garder une capacité hydraulique suffisante pour les eaux du cours d'eau, il est demandé que la section des nouveaux pertuis au niveau du quai Saint-Brice soit au moins équivalente à ceux existants,
- le permis prévoit aussi que le déplacement du collecteur, situé en rive droite (quai Saint-Brice) devra être réalisé avant d'entamer les travaux de rétrécissement des quais Saint-Brice et Vifquin afin que la fonction du réseau d'égouttage soit maintenue sans interruption et que la construction de ce nouveau tronçon devra être réalisée dans les règles de l'art et parfaitement étanche,
- seul le déplacement du collecteur canalisant le Rieu d'Amour est schématisé dans l'étude d'incidences mais il n'apparaît pas sur les plans du permis d'urbanisme, pas davantage les travaux relatifs au déplacement des impétrants,
- le dossier n'indique pas le nouvel emplacement du collecteur alors que le rétrécissement du quai Saint-Brice demandera pourtant de déplacer tous les impétrants (câbles et canalisations),

- les caractéristiques même du collecteur et du puits ne sont pas déterminées plus précisément,
- ces lacunes ont été dénoncées lors de l'enquête publique mais n'ont jamais trouvé réponse, alors que l'ensemble des travaux d'impétrants, combinés au déplacement du mur du quai, peuvent avoir un impact sur la stabilité des maisons riveraines et peuvent rendre inaccessibles, pendant les travaux, les maisons du quai Saint-Brice,
- cela a eu pour conséquence d'empêcher le fonctionnaire délégué de se prononcer en parfaite connaissance de cause,
- la question de leur accessibilité au cours du chantier, notamment en cas d'incendie, n'a pas été sérieusement envisagée,
- il n'est pas établi que puisse être respectée la condition d'accès, prescrite par le service régional d'incendie et imposée par l'acte attaqué.

VII.2. Examen

L'emplacement du nouveau collecteur n'est pas déterminé avec certitude. La partie adverse ne le conteste pas. L'intérêt au grief des habitants et propriétaires de biens situés sur le quai Saint-Brice est établi.

En l'espèce, les ouvrages projetés seront entièrement enterrés. Suivant l'avis des services de « Hainaut ingénierie technique » du 25 mai 2016, dont les conclusions constituent la dixième condition prescrite par l'acte attaqué, la section des nouveaux puits à hauteur du quai Saint-Brice doit être équivalente à celle qui existe et le déplacement du collecteur, situé en rive droite, devra être réalisé avant d'entamer les travaux de rétrécissement des quais Saint-Brice et Vifquin afin de maintenir la fonction du réseau d'égouttage sans interruption.

Les conditions subordonnant l'octroi d'un permis d'urbanisme ne laissent pas à son destinataire une marge d'appréciation inadmissible lorsqu'elles fixent très précisément des objectifs techniques à atteindre. On ne peut non plus présumer que les travaux ne se feront pas dans les règles de l'art. L'entrepreneur est tenu d'une obligation de résultat. Aucune violation des articles 285 et suivants du CWATUP, qui règlent les plans que doit comporter la demande de permis d'urbanisme, n'est établie. Il a pu être admis par l'autorité que la localisation très précise de ces impétrants relevait de l'exécution et des plans spécifiques rédigés à cette fin. L'inverse, à savoir la détermination précise *ab initio* sur les plans de toutes les canalisations et câbles des différents impétrants, est difficilement concevable, les aléas du chantier commandant une certaine marge de manœuvre.

Par ailleurs, la question soulevée ne semble guère ressortir à la *ratio legis* de l'évaluation des incidences sur l'environnement - sauf la composition des rejets du collecteur, que le projet n'influence pas - et il n'entre pas dans les missions des auteurs de l'étude d'incidences de prévenir d'éventuelles malfaçons.

L'accès aux immeubles et aux garages pendant les travaux fait l'objet de nombreuses précisions dans l'acte attaqué. Les réponses apportées par le demandeur aux recommandations de l'auteur de l'étude d'incidences, reprises dans l'acte attaqué, montrent que des mesures ont été prises aux fins de rendre effectif l'accès aux immeubles et de garantir aux riverains un parking en voirie pendant que les garages ne seront pas utilisables. Il ne peut être soutenu, en outre, à défaut de démonstration convaincante, que la condition d'accès des véhicules de secours aux immeubles de la zone de travaux, fixée dans l'avis donné par les services de la zone de secours et reprise dans l'acte attaqué, soit impossible à respecter de manière raisonnable alors que cet avis est favorable.

Le troisième moyen n'est pas fondé.

VIII. Quatrième moyen

VIII.1. Thèse des parties requérantes

Les parties requérantes prennent un quatrième moyen de la violation des articles D.6, 8°, D.50, D.64 et D.67 du Livre I^{er} du Code de l'environnement, des articles 114, 129 et 330 du CWATUP, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, et de la méconnaissance des principes de bonne administration, dont le devoir de minutie.

Elles observent que l'acte attaqué constate que le projet se situe également en zone de contraintes karstiques et contient l'affirmation que les aménagements des quais se réalisent uniquement en surface et que les fondations des ouvrages se positionnent dans la zone d'influence des fondations existantes des ouvrages à remplacer, avec la conclusion qu'aucune incidence karstique n'est à déplorer.

Elles soutiennent ce qui suit :

- cette appréciation sommaire se fonde sur une étude d'incidences inadéquate et ne répond pas aux réclamations,

- l'étude d'incidences relève ce qui suit :
 - « Suite au contact pris avec la cellule Aménagement-Environnement de la DGO4, celle-ci nous a répondu que l'ensemble des sous-projets étudiés est situé au sein d'une zone de contrainte karstique (modérée du Pont Delwart au Pont à Ponts et faible après) et que ceux d'entre eux qui présentent une vulnérabilité élevée (c'est-à-dire les sous-projets "Pont des Trous" et "Pont à Ponts avec rétrécissement des quais Saint-Brice et Vifquin" du fait de leur utilisation quotidienne par les usagers, mais aussi compte tenu de la vulnérabilité élevée de ces ouvrages vis-à-vis de leur coût de stabilisation/renforcement eu égard à la présence de karst) devraient, en principe, être soumis à étude géotechnique, les conclusions de cette étude devant permettre à l'autorité administrative soit d'exclure la présence de phénomènes karstiques susceptibles d'impacter notablement de tels projets soit d'imposer les mesures architectoniques et/ou géotechniques voire, conjointement, les deux mesures, en vue d'assurer la stabilité et l'intégrité de la structure/infrastructure.
Toujours d'après cette cellule du S.P.W., imposer une étude géotechnique pour l'aménagement d'un parc ou d'une promenade au bord de l'eau est "un peu disproportionné eu égard à la vulnérabilité intrinsèque d'un tel projet".
Concernant les mesures à prendre en cas d'affaissement sous ces projets et plus en général concernant la nécessité de réaliser une étude géotechnique, elle écrit : "Des mesures d'interdiction d'accès doivent être prises, sans délai, par le Bourgmestre dans le cadre de la protection civile et des mesures de préservation de la sécurité publique entrant dans ses attributions. L'autorité administrative reste cependant maître de la décision d'imposer une telle étude pour ce type de projet si elle l'estime nécessaire notamment eu égard à la fréquentation intensive de tel ou tel site" »,
- ailleurs dans l'étude, il est fait état d'affaissements karstiques aux alentours, notamment au Jardin de la Reine,
- les auteurs de l'étude d'incidences ont minimisé le risque considéré,
- il ne s'agit pas de l'aménagement d'une promenade au bord de l'eau, comme prétendu dans l'étude d'incidences, mais de travaux lourds nécessitant des fondations sur pieux longs d'environ deux cents mètres, directement posés sur la roche calcaire,
- il est pour le moins léger de se référer aux prérogatives du bourgmestre en cas d'accident majeur, surtout que le principe de prévention est à la base de l'évaluation des incidences sur l'environnement,
- l'ampleur du phénomène est pourtant admis, du moins implicitement, par les auteurs de l'étude quand ils écrivent que « lors de la réalisation des pieux sécants, toutes les précautions seront néanmoins prises afin d'éviter toute infiltration de ciment dans les fractures du calcaire ou les cavités karstiques, et ce, pour qu'en situation projetée, cela n'induisse pas une modification de l'écoulement de l'aquifère »,
- l'affirmation, contenue dans les motifs de l'acte attaqué, que les aménagements des quais se feront uniquement en surface est inexacte, du moins à hauteur du quai Saint-Brice, où le collecteur et les impétrants doivent être déplacés,
- considérer que les aménagements des quais se réalisent uniquement en surface et que les fondations des ouvrages se positionnent dans la zone d'influence des

fondations existantes des ouvrages à remplacer n'est pas étayée par l'étude d'incidences, alors que la largeur du quai Saint-Brice sera réduite de huit mètres,

- considérer dans l'acte attaqué qu'aucune incidence karstique n'est à déplorer, n'est pas adéquat dès lors que c'est la situation karstique qui a des incidences sur un projet et non le chantier et que la DGO3 préconisait la réalisation d'une étude géotechnique.

En réplique, les parties requérantes s'interrogent à nouveau sur le caractère scientifique de l'étude d'incidences quant au risque karstique, observant que son auteur se limite, sans examen critique ou scientifique à se référer à l'avis de la cellule Aménagement-Environnement de la DGO4 et aux prérogatives du bourgmestre en cas d'effondrement. Elles reviennent également sur la motivation de la décision attaquée relative au risque karstique, l'estimant erronée ou inadéquate.

VIII.2. Examen

En l'espèce, la situation du bien en zone de contraintes karstiques est connue de l'autorité. Elle le constate expressément puis ne se réfère pas seulement à des travaux en surface, comme le soutiennent les parties requérantes, mais précise « que les aménagements de quais se réalisent uniquement en surface et que les fondations des ouvrages se positionnent dans la zone d'influence des fondations existantes des ouvrages à remplacer ». Elle en tire « qu'en conséquence, aucune incidence karstique n'est à déplorer ».

La constatation faite par les parties requérantes que le quai est amputé de huit mètres de largeur ne rend pas erronée la précision que « les fondations des ouvrages se positionnent dans la zone d'influence des fondations existantes des ouvrages à remplacer ». En effet, si cette réduction implique nécessairement de nouvelles fondations, l'auteur de l'acte attaqué ne prétend pas autre chose. La zone d'influence des fondations existantes est plus étendue que l'emplacement précis de celles-ci.

En outre, en réponse aux questions et suggestions de l'auteur de l'étude d'incidences, le demandeur de permis répond positivement à la recommandation 2.18 selon laquelle « Lors de la réalisation des pieux sécants, [il y a lieu de] prendre toutes les précautions pour éviter toute infiltration de ciment dans les fractures du calcaire ou les cavités karstiques afin que cela n'induisse pas une modification de l'écoulement de cette nappe en situation projetée » et à la recommandation 2.20 selon laquelle il faut « Positionner les essais géotechniques réalisés en phase de projet aux points précis des fondations projetées de manière à permettre de vérifier les éventuels accidents locaux ». À ce sujet, il précise qu'une

campagne d'essais géotechniques est réalisée en cours de la phase d'étude et que des compléments seront également prévus dans le marché de travaux.

Il résulte de l'acte attaqué que le risque karstique était mis en évidence et qu'il a été pris en considération par l'autorité. Celle-ci l'a apprécié et a décidé que le projet pouvait être autorisé aux conditions qu'elle fixe. Aucun texte ne l'oblige à ordonner une étude géotechnique. Aucune erreur manifeste d'appréciation n'est démontrée.

La motivation précitée permet aux parties requérantes de connaître sa position au sujet des observations qu'elles ont formulées.

Le quatrième moyen n'est pas fondé.

IX. Cinquième moyen

IX.1. Thèse des parties requérantes

Les parties requérantes prennent un cinquième moyen de la violation des articles 1^{er}, 84, 123, 127, 129, 206 et 330 du CWATUP et des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs.

Elles critiquent la septième condition du permis attaqué qui se présente comme suit :

- « En vue d'assurer une mobilité douce vers et sur le pont Devallée, aménager un sentier démarquant du quai du Luchet d'Antoing vers le boulevard avec un revêtement en dolomie et un escalier dans sa partie haute, disposant d'une goulotte pour cyclistes. Ensuite, un marquage coloré au sol sera réalisé sur une largeur de 3 m contiguë au garde-corps aval du pont, afin d'identifier la zone dédiée aux modes doux et celle des TEC. Elle sera connectée au chemin montant du quai Taille Pierre en rive gauche et la réinsertion des cyclistes et des bus dans la circulation au rond-point, par un marquage approprié (cette condition répond à une demande des réclamants pour permettre la traversée des modes doux et maintenir le passage des convois exceptionnels et des bus et ce, pour sécuriser les piétons et les cyclistes) (le croquis annexé au présent permis détaille avec précision la demande des réclamants et figure le passage et le marquage qui seront réalisés). Par ailleurs, la continuité du RAVeL, halage rive gauche de l'Escaut, sera assurée pendant toute la durée des travaux, au besoin en organisant et balisant une déviation locale de celui-ci ».

Elles soutiennent ce qui suit :

- s'il faut interpréter cette condition comme postulant la délivrance d'un nouveau permis d'urbanisme, il s'agit d'une condition future hypothétique et, partant, illégale,
- dans le cas contraire, à savoir que l'autorisation serait couverte par l'acte attaqué, elle manquerait de la précision requise, spécialement en ce qui concerne la création d'un escalier dans la partie haute,
- le sentier projeté se situerait, pour partie, dans le site des « tours, murs de courtine, jardins, plantations et restes de l'enceinte du XII^{ème} siècle, de la Ville de Tournai », classé par arrêté royal du 5 décembre 1946,
- dans ce cas, les actes et travaux dans le périmètre classé sont soumis d'office à permis d'urbanisme en vertu de l'article 206, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du CWATUP, la demande de permis étant mise à l'enquête et soumise à l'avis de la commission royale des monuments, sites et fouilles (C.R.M.S.F.),
- cette procédure n'a pas été respectée,
- l'autorité n'a pas apprécié l'admissibilité des actes et travaux au regard des objectifs et finalités du classement du bien considéré.

En réplique, la partie adverse ayant soulevé une exception d'irrecevabilité du moyen pour défaut d'intérêt dans le chef des parties requérantes dans la mesure où elles sont éloignées de l'ouvrage et où la condition a été fixée pour répondre à une réclamation, elles rappellent que les trois hypothèses visées à l'article 14, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'État sont alternatives. En ce qui concerne l'influence sur le sens de la décision prise, elles estiment qu'il ne faut pas confondre un effet « susceptible » avec un « effet avéré » sur le sens de la décision prise et qu'une conception subjective de l'intérêt au moyen ne peut être admise comme l'a jugé la Cour constitutionnelle dans l'arrêt n° 103/2015 du 16 juillet 2015.

Sur le fond, elles affirment à nouveau que le libellé de la condition précitée est insuffisant et que le seul fait de mentionner le tracé du cheminement des modes doux sur un simple croquis ne permet pas de déterminer avec précision quelle est l'ampleur des actes et travaux autorisés. Elles soutiennent encore que la condition, dans son libellé, prévoit clairement l'aménagement d'un escalier extérieur, alors que l'implantation exacte de cet escalier, sa dimension et ses caractéristiques ne sont en aucune manière précisées sur le croquis.

IX.2. Examen

Sur l'intérêt au moyen, l'atteinte à un élément protégé du patrimoine justifie le recours de tous ceux qui ont marqué leur volonté d'en assurer la protection, qu'il s'agisse de personnes physiques ou morales, même si elles ne sont pas domiciliées dans le voisinage immédiat de l'objet protégé. Il ressort de l'objet social de la troisième partie requérante que son but est « de protéger et de promouvoir le patrimoine architectural et artistique du centre ancien protégé de Tournai ». Par conséquent, l'intérêt au moyen est au moins établi dans son chef.

Sur le fond, la condition critiquée fait partie intégrante du permis attaqué et, dans l'intention de l'auteur de l'acte, ne nécessite pas la délivrance d'un nouveau permis.

Il n'est ni contestable ni contesté que le sentier existe. Le revêtement en dolomie et le marquage au sol, prévus par la condition visée, ne sont pas des travaux soumis à permis d'urbanisme. Par ailleurs, le marquage coloré au sol ne se réalise pas dans la zone classée.

Il n'est pas établi que l'escalier auquel le collège communal fait référence dans son avis du 23 septembre 2016 soit bien celui visé dans la condition, de sorte que la préexistence de ce dernier n'est pas suffisamment certaine.

En ce qui concerne plus spécifiquement cet escalier, il est indiqué dans le libellé de la condition que celui-ci sera situé dans la partie haute du sentier existant et devra disposer d'une goulotte pour cyclistes. Sur le croquis annexé à l'acte attaqué, deux degrés figurent sur la partie haute du sentier, juste avant sa connexion avec « la nouvelle piste cyclo-piétonne ». Au vu de ces éléments, et de la nature de l'ouvrage, ses caractéristiques sont suffisamment précisées.

L'article 84, § 1^{er}, 14^o, alors applicable, du CWATUP, prévoit ce qui suit :

« Nul ne peut, sans un permis d'urbanisme préalable écrit et exprès du collège communal :

14^o entreprendre ou laisser entreprendre des travaux de restauration au sens du livre III, relatifs à un bien immobilier inscrit sur la liste de sauvegarde ou classé en application des dispositions du même livre, à l'exception des travaux qui ne modifient ni l'aspect extérieur d'un bien, ni ses matériaux, ni les caractéristiques ayant justifié les mesures de protection, et qui sont soumis à une déclaration préalable selon les modalités arrêtées par le Gouvernement ».

Il s'ensuit que la liste des travaux de minime importance qui ne requièrent pas la délivrance d'un permis d'urbanisme n'est pas applicable aux biens spécialement protégés dans le cadre de la police du patrimoine. Cependant, sont exclus les « travaux qui ne modifient ni l'aspect extérieur d'un bien, ni ses matériaux, ni les caractéristiques ayant justifié les mesures de protection ».

Il est établi que l'emprise du sentier et ses aménagements se localisent dans le site classé formé par « les tours, murs de courtine, jardins, plantations et restes de l'enceinte du XII^{ème} siècle », de la ville de Tournai, qui a fait l'objet d'un arrêté de classement par arrêté royal du 5 décembre 1946. En revanche, le marquage coloré au sol pour séparer la partie réservée aux autobus de celle dédiée aux « modes doux » ne se réalise pas dans le périmètre du site classé.

L'article 2 de l'arrêté de classement précité indique que les « restrictions à apporter aux droits des propriétaires, que commande la sauvegarde de l'intérêt national » sont notamment d'interdire « de supprimer ou de modifier la voirie, de créer de nouveaux chemins ou sentiers sans que les plans aient été préalablement soumis à l'avis de la Commission royale des monuments et sites ».

Les pièces photographiques produites montrent que le sentier existe, est déjà empierré sur certaines portions et est en pente à l'endroit où les quelques degrés de l'escalier doivent être aménagés.

Les aménagements de ce sentier prévus par la condition n° 7 de l'acte attaqué répondent à une demande de réclamants lors de l'enquête publique souhaitant permettre la traversée des modes doux et sécuriser les piétons et les cyclistes.

Ils ne relèvent pas de la « création de nouveaux chemins ou sentiers » au sens de l'article 2, 1^o, de l'arrêté de classement du 5 décembre 1946, précité.

Par ailleurs, compte tenu de leur nature, il n'est pas établi qu'ils ont pour objet de modifier l'aspect extérieur du site classé, ses matériaux ou les caractéristiques ayant justifié les mesures de protection, en manière telle qu'un permis d'urbanisme aurait été requis.

Le moyen n'est pas fondé.

X. Sixième moyen

Le sixième moyen compte quatre branches qui correspondent aux quatre moyens du recours enrôlé sous les références A. 220.262/XIII-7787. L'arrêt n° 248.520 rendu ce 8 octobre 2020 conclut au rejet de ces quatre moyens. Par conséquent, par identité de motifs, le sixième moyen n'est pas fondé.

XI. Indemnité de procédure

La partie adverse sollicite une indemnité de procédure de 700 euros. Il y a lieu de faire droit à sa demande.

**PAR CES MOTIFS,
LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :**

Article 1^{er}.

La requête est rejetée.

Article 2.

Une indemnité de procédure de 700 euros est accordée à la partie adverse à la charge des parties requérantes, à concurrence d'un tiers chacune.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 750 euros, sont mis à la charge des parties requérantes, à concurrence de 200 euros chacune et à la charge de la partie intervenante, à concurrence de 150 euros.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le
8 octobre 2020 par :

Colette Debroux,
Anne-Françoise Bolly,
Luc Donnay,
Céline Morel,

président de chambre,
conseiller d'État,
conseiller d'État,
greffier.

Le Greffier,

Le Président,

Céline Morel

Colette Debroux