

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 260.804 du 26 septembre 2024

A. 239.264/XIII-10.044

En cause : 1. **P.V.**,
 2. **L.P.**,
 ayant tous deux élu domicile chez
 M^{es} Camille DE BUEGER et Luc DEPRE, avocats,
 place Flagey 18
 1050 Bruxelles,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e Pierre MOËRYNCK, avocat,
avenue de Tervueren 34/27
1040 Bruxelles,

Partie intervenante :

**la société anonyme DURABRIK ENTREPRISES
DE CONSTRUCTION**,
ayant élu domicile chez
M^{es} Donatien BOUILLIEZ et Matthieu GUIOT, avocats,
chaussée de Louvain 431-F
1380 Lasne.

I. Objet de la requête

1. Par une requête introduite le 6 juin 2023 par la voie électronique, les parties requérantes demandent l'annulation de l'arrêté du 22 mars 2023 par lequel le ministre de l'Aménagement du territoire autorise la création et la modification de voiries communales, telles qu'identifiées sur le plan intitulé « Plan de délimitation Rue Wayez » à Braine-l'Alleud.

II. Procédure

2. Par une requête introduite le 5 juillet 2023 par la voie électronique, la société anonyme (SA) Durabrik Entreprises de construction a demandé à être reçue en qualité de partie intervenante.

Cette intervention a été accueillie par une ordonnance du 19 juillet 2023.

Le dossier administratif a été déposé.

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

M. Xavier Hubinon, auditeur 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 requérantes et adverse ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 20 juin 2024, l'affaire a été fixée à l'audience du 19 septembre 2024.

M. Lionel Renders, conseiller d'État, a exposé son rapport.

M^e Luc Depré, avocat, comparaisant pour les parties requérantes, et M^e Pierre Moërynck, avocat, comparaisant pour la partie adverse, ont été entendus en leurs observations.

M. Julien Lejeune, auditeur adjoint au Conseil d'État, 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. Faits utiles à l'examen de la cause

3. Le 24 mars 2022, la SA Durabrik Entreprises de construction introduit une demande de permis d'urbanisation auprès de l'administration communale de Braine-l'Alleud ayant pour objet la création de 24 lots pour des habitations unifamiliales avec ouverture de voiries sur un bien sis rue Wayez et chemin du Rossignol à Braine-l'Alleud, cadastré 4^e division, section P, n^{os} 935B et 930B.

Le bien est situé en zone d'habitat et d'espaces verts au plan de secteur de Nivelles, adopté par arrêté royal du 1^{er} décembre 1981.

Cette demande comporte une demande de création et de modification de voiries communales, s'agissant de l'élargissement du chemin du Rossignol et la création d'une nouvelle voirie perpendiculaire au même chemin.

Le 27 juin 2022, le collège communal de Braine-l'Alleud accuse réception d'un dossier de demande complet.

4. Divers avis sont sollicités et émis au cours de l'instruction au premier échelon administratif.

5. Une enquête publique est organisée du 7 juillet au 7 septembre 2022. Elle suscite l'introduction de 50 réclamations.

6. Une réunion de concertation se tient le 22 septembre 2022.

7. En sa séance du 19 décembre 2022, le conseil communal de Braine-l'Alleud refuse d'autoriser l'ouverture et la modification de voiries communales sollicitées.

8. Le 24 janvier 2023, la SA Durabrik Entreprises de construction introduit un recours administratif auprès du Gouvernement wallon à l'encontre de cette décision.

Le 8 février 2023, il est accusé réception d'un recours complet et recevable en date du 26 janvier 2023.

9. Le 22 mars 2023, le ministre de l'Aménagement du territoire autorise la création et la modification des voiries communales sollicitées.

Il s'agit de l'acte attaqué.

IV. Moyen unique

IV.1. Thèse des parties requérantes

A. La requête en annulation

10. Les parties requérantes prennent un moyen unique de la violation des articles D.6, 13° et 16°, D.29-1 à D.29-57, D.52 à D.74 et R.52 à R.57 du livre I^{er} du Code de l'environnement, des articles D.IV.14 et suivants du Code du

développement territorial (CoDT), des articles 1^{er}, 2, 7 à 20 et 24 à 26 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, des articles 1^{er} à 10 de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, du « principe de globalité de l'évaluation des incidences sur l'environnement », du principe de l'effet public de l'enquête publique, du principe de motivation interne des actes administratifs, des principes généraux de bonne administration et du devoir de minutie, ainsi que du détournement de pouvoir, de l'erreur dans les motifs, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir.

11. Elles déduisent du recours administratif de la partie intervenante et de l'acte attaqué la preuve de ce que, selon elle, la demande litigieuse se justifie par rapport à d'autres projets, à savoir le futur contournement de Braine-l'Alleud et le bouclage du Chirec. Elles voient dans la création de la voirie autorisée par l'acte attaqué un premier maillon de la voirie multimodale communale en projet.

Elles définissent le réseau viaire d'une ville comme étant le réseau formé par toutes les voies de circulation qui la desservent, des plus importantes aux plus modestes, en passant par tous les types de rues. Elles soutiennent que la voirie autorisée vient s'intégrer dans le contournement précité en adoptant un gabarit adapté aux futures charges de passage.

Elles font valoir que l'acte attaqué a le caractère d'une décision principale au regard de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (arrêt du 7 janvier 2004, *Wells*, C-201/02). Elles affirment que l'acte attaqué est considéré par le demandeur, la commune de Braine-l'Alleud et la Région wallonne comme une étape d'une procédure d'autorisation en plusieurs étapes ayant pour objet, à terme, la réalisation d'un projet au sens des dispositions de la directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, à savoir le contournement de la commune de Braine-l'Alleud.

Elles considèrent que le dossier devait comporter une étude d'incidences sur l'environnement portant sur les incidences du maillage ou du projet global vanté par le demandeur d'autorisation pour justifier la création de la voirie.

Elles sont d'avis que les incidences essentielles du projet global sur l'environnement peuvent être déterminées au stade de l'autorisation litigieuse, et notamment la densité du trafic une fois la voirie reliée au contournement et le gabarit de la voirie autorisée, qui sera « surdimensionné » par rapport au projet d'urbanisation, « pour débiter sous le couvert d'un projet qui n'est pas susceptible

d'avoir des incidences notables sur l'environnement, la première étape du maillage du réseau viaire qui est assurément susceptible d'avoir des incidences très notables sur l'environnement ».

Elles concluent que le projet autorisé s'inscrit dans un projet global, de sorte que la motivation de l'acte attaqué est erronée et qu'une étude d'incidences sur l'environnement s'imposait, sous peine de violer les dispositions de la directive 2011/92/UE précitée et l'article D.62 du livre I^{er} du Code de l'environnement.

Elles soutiennent encore que la partie adverse est juge et partie en cette affaire en raison de « multiples décisions favorables rendues » par elle quant au projet de contournement de Braine-l'Alleud.

B. Le mémoire en réplique

13. Elles précisent que la voirie litigieuse s'inscrit dans un projet global comprenant le contournement de Braine-l'Alleud et plus particulièrement le bouclage du centre-ville.

Elles estiment que les critères géographique et temporel pour conclure à l'existence d'un projet global doivent être considérés en fonction de l'ampleur de celui-ci, dont la fragmentation est volontaire. Elles notent que le projet est situé à environ 200 mètres de l'extrémité sud du futur contournement.

Elles assurent que l'interdépendance fonctionnelle est démontrée par « un faisceau d'indices révélant la volonté de la Commune de Braine-l'Alleud de relier la nouvelle voirie faisant l'objet de l'acte attaqué au futur contournement ». Au titre d'indices, elles exposent ce qui suit :

- en septembre 2008, le plan communal de mobilité de Braine-l'Alleud précise avoir pour but de trouver une liaison entre le futur contournement et la rue Wayez ;
- en 2012, le schéma de structure communal (SSC) mentionne un nouveau quartier urbain, situé au sud-ouest du projet de la partie intervenante ;
- en 2016, un plan de délimitation du contournement ouest de Braine-l'Alleud comporte une amorce de bouclage ;
- le 27 mars 2018, la commune organise une réunion d'information préalable au sujet du contournement, à l'occasion de laquelle un document transmis comporte une liaison vers le parking de l'hôpital ;
- dans le document « Enquête Publique - Dossier de la Voirie de liaison » faisant partie de la demande introduite par la commune de Braine-l'Alleud pour la

construction du contournement, il est indiqué que « [l]e projet concerne la construction d'une voirie de liaison multimodale visant à mettre en connexion directe les zones d'activités économiques à l'ouest du territoire avec le centre-ville et avec les plateformes multimodales de la gare de Braine-l'Alleud » et qu'« [i]l vise également à lier une partie du territoire de la commune plus directement et plus rapidement au centre hospitalier CHIREC » ;

- le 26 juin 2018, l'échevin de l'urbanisme de Braine-l'Alleud s'est engagé à étudier la question d'un élargissement du chemin du Rossignol pour connecter le hameau du Rossignol à la rue Wayez ;
- le 30 mars 2023, le Gouvernement wallon a adopté un nouveau projet de schéma de développement du territoire (SDT) dont la cartographie des centralités propose de transformer les terres agricoles autour du projet de la partie intervenante en zone urbaine ;
- certains extraits du recours administratif de la partie intervenante font état d'autres projets communaux, dont la liaison avec le contournement de Braine-l'Alleud et le bouclage du Chirec ;
- en juin 2023, le conseil communal de Braine-l'Alleud a octroyé un permis d'urbanisme pour un nouveau projet de la société Laboragra et un permis pour l'élargissement d'une voirie du croisement rue de la Papyrée et chemin du Rossignol à travers le hameau du Rossignol.

Elles tirent de ces mouvements fonciers que toute cette zone fait l'objet d'un projet global, qui inclut la voirie litigieuse.

Elles soulignent encore que le projet passe par une zone humide, partiellement boisée et riche en biodiversité, qui a une haute valeur écologique. Elles craignent qu'une fois le projet mis en œuvre, il sera trop tard pour prendre en compte tous les enjeux du maintien d'une biodiversité viable au droit de tous les bois et les prairies concernés par les projets de modification du chemin du Rossignol jusqu'à la voirie multimodale et de la boucle du Chirec.

Elles assurent qu'au vu des nombreux projets concernés, si une étude d'incidences sur l'environnement n'est pas réalisée avant leur mise en œuvre, c'en sera « fini de la possibilité de maintenir, restaurer, améliorer l'ensemble des services que la nature offre à toutes les formes de vie aux portes de la commune de Braine-l'Alleud et d'offrir aux citoyens un cadre de vie décent ».

Elles évoquent enfin des risques d'inondation liés au projet de contournement.

C. Le dernier mémoire

14. Elles reviennent de manière très détaillée sur le projet autorisé par l'acte attaqué, ainsi que sur les projets de « contournement ouest » – à savoir la première demande de 2016 appelée « contournement ouest de Braine-l'Alleud », la seconde demande de 2017 dénommée « route bas carbone » ou « voirie multimodale » et, enfin, la voirie multimodale de 2021 –, « Durabrik », de la « boucle du Chirec » et « Laboragra », en explicitant l'objet de chacun d'entre eux et les procédures administratives et judiciaires diligentées les concernant.

Elles considèrent que le contournement ouest, le projet Durabrik et le projet de la boucle du Chirec désignent en fait la même chose : une voirie le long du ruisseau le Hain reliant le contournement (à l'endroit de l'amorce) à la voirie créée par l'élargissement du chemin du Rossignol autorisé par l'acte attaqué.

S'appuyant sur une carte, elles insistent sur la proximité entre les trois projets que sont Durabrik, Laboragra et le contournement.

Elles rappellent l'interdiction de fractionner un projet unique afin d'éviter que l'autorité chargée de délivrer les autorisations soit induite en erreur sur les incidences du projet global et ne statue en méconnaissance de cause.

Elles estiment que l'interdépendance fonctionnelle des projets résulte de l'appréciation de l'ensemble des éléments factuels exposés dans son rappel de chacun des projets. Selon elles, il ressort de manière évidente que le projet Durabrik s'inscrit dans le projet global d'urbanisation et de mobilité mené par la commune de Braine-l'Alleud dans le cadre du contournement ouest et est inextricablement lié avec les autres projets à proximité, ces derniers étant expressément adaptés l'un à l'autre, les dimensions de l'un étant ajustées en fonction de celles de l'autre. Elles en infèrent que les opérations sont incomplètes l'une sans l'autre.

Elles soutiennent que la simultanéité des projets n'est pas une condition *sine qua non* à l'application du système d'évaluation unique des incidences sur l'environnement. Elles tirent de la jurisprudence que, même si deux projets ne sont pas mis en œuvre simultanément, ils formeront tout de même une unité technique et géographique s'ils constituent dans les faits un ensemble fonctionnel qui nécessite d'être réalisé en plusieurs étapes, comme en l'espèce. Elles font valoir que, vu l'ampleur du projet global d'urbanisation et de mobilité de la commune de Braine-l'Alleud, il va de soi que le projet ne peut se faire en une seule fois mais doit nécessairement se réaliser de manière progressive et successive, à travers des

procédures administratives et acteurs distincts.

Elles confirment qu'au regard des éléments de fait et de droit, il y a lieu de conclure à l'existence d'un projet global, dont le projet Durabrik fait partie intégrante, en sorte qu'elles sont d'avis qu'une évaluation des incidences environnementales de l'ensemble des projets s'impose.

IV.2. Examen

15. L'article D.68, alinéa 1^{er}, du livre I^{er} du Code de l'environnement dispose comme il suit :

« S'il apparaît que, pour la réalisation du projet, plusieurs permis sont requis, l'évaluation des incidences sur l'environnement est mise en œuvre une seule fois et elle porte sur l'ensemble des incidences sur l'environnement que le projet est susceptible d'avoir ».

L'article R.56 du même code est libellé comme il suit :

« Lorsque la mise en œuvre d'un projet requiert plusieurs permis indispensables à la bonne fin du projet et que l'un ou plusieurs de ces permis requiert une étude d'incidences, tous les permis sont soumis à une seule étude d'incidences et font l'objet :

- 1° d'une seule réunion d'information préalable;
- 2° des consultations prévues à l'article D.71;
- 3° d'une enquête publique de 30 jours selon les modalités du Titre III de la Partie III de la Partie réglementaire du présent Code, à l'exclusion de toute autre mesure de publicité visée par les lois, décrets et règlements visés à l'article D.49 ».

L'article D.6, 16°, du livre I^{er} du Code de l'environnement définit la notion de « projet » comme étant « toute opération, activité, ouvrage, construction, démolition, transformation, extension ou désaffectation d'installations modifiant l'environnement, dont la réalisation est envisagée par une personne physique ou morale, de droit public ou privé et est subordonnée à autorisation préalable ».

Ces différentes dispositions expriment la nécessité de soumettre le projet à une seule évaluation préalable de l'ensemble de ses incidences. Il est interdit de scinder un projet unique afin de le soustraire à toutes ou certaines règles applicables à l'évaluation globale.

Pour apprécier si deux projets présentés comme distincts forment en réalité un seul projet, il y a lieu de vérifier, d'abord, l'existence d'une proximité géographique entre eux. Il importe, ensuite, de vérifier l'existence d'un lien d'interdépendance fonctionnelle entre les projets. Ce lien d'interdépendance est établi quand les deux opérations sont incomplètes l'une sans l'autre. Ce lien n'est

pas établi quand les deux projets peuvent être mis en œuvre indépendamment l'un de l'autre. Il y a encore lieu de tenir compte de ce que l'application du système d'évaluation des incidences unique suppose une certaine simultanéité dans la mise en œuvre des projets, mais un phasage des projets n'est pas de nature à exclure le projet unique quand il s'agit bien de réaliser un ensemble fonctionnel caractérisé par l'interdépendance de ses éléments. Il convient d'observer, enfin, qu'à défaut de cette interdépendance fonctionnelle, des liens ou des interactions entre des projets ne suffisent pas à créer le projet unique. Il y a dans la conception et la délimitation d'un projet par le maître de l'ouvrage une part nécessaire de subjectivité. La proximité géographique et l'interdépendance fonctionnelle ont, en revanche, un caractère objectif.

16. L'acte attaqué a pour objet d'autoriser la création et la modification de voiries communales – soit l'élargissement du chemin du Rossignol et la création d'une nouvelle voirie perpendiculairement au chemin précité – , ceci afin de créer une voirie d'accès dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisation ayant pour objet la création de 24 lots destinés à la construction d'habitations unifamiliales à Braine-l'Alleud.

L'auteur de l'acte attaqué expose ce qui suit :

« Considérant qu'il est indéniable d'affirmer que la demande est opportune ; qu'en l'espèce, le projet porte, d'une part, sur la modification de l'ancien chemin vicinal n° 144 (Chemin du Rossignol), par l'adjonction de deux bandes, de part et d'autre de son tracé actuel, qui s'étendent depuis la limite parcellaire Est du site à urbaniser (c'est-à-dire depuis le front de la rue Wayez) sur une profondeur de 82,31 mètres, au droit de la limite Sud / Sud-Est ; que cet élargissement, qui porte la largeur totale à 11,20 mètres, augmentera le gabarit de cette voirie existante et ainsi permettra l'aménagement d'accotements/trottoirs et permettra le passage des véhicules de secours et de service ainsi que le croisement de véhicules ;

Considérant que la demande porte également sur la création d'une voirie communale ; que celle-ci se connecte avec l'ancien chemin vicinal n° 114 (évoqué ci-avant), établi au Sud / Sud-Est des parcelles concernées par la demande urbanistique ; qu'elle s'étend jusqu'à la limite parcellaire Nord du bien à urbaniser ; que le but est de permettre l'urbanisation d'un bien en offrant non seulement des accès à 24 habitations mais également à un espace vert public ainsi que des zones qui seront affectées à du stationnement ;

Considérant que les différentes superficies dédiées à ces création et modification de voiries seront destinées aux modes de déplacements doux ; que l'élargissement du domaine public existant augmentera la sécurité des usagers faibles par le fait qu'ils pourront y circuler un peu plus à l'écart des circulations automobiles répondant ainsi incontestablement aux obligations qui incombent à la commune en termes de voirie communale ; qu'en outre, les gabarits des voiries telles que créées et modifiées répondent incontestablement aux conditions émises par la Zone de Secours du Brabant wallon vu que leurs largeurs s'élèvent, selon le plan de délimitation fourni, à 11,20 mètres pour l'ancien chemin vicinal (soit 3,20 mètres + 8,00 mètres) et à 8,00 mètres pour la nouvelle voirie envisagée ; les limites extérieures de la future voirie communale prévue permettront

l'aménagement des espaces dédiés, entre autres, à la circulation des véhicules de secours et services, de s'y déplacer aisément et en toute sécurité, conformément aux dispositions légales en la matière ; qu'en cela, la sûreté, la salubrité et la commodité du passage seront assurées ;

Considérant que cette voirie pourra, dans son ensemble, être investie en tant que véritable espace public où les modes de déplacement doux pourront prendre une part importante ; que sur toute sa longueur, elle sera bordée de part et d'autre, en fonction, de zones de recul, de cours et jardins ou encore d'espace vert (cf. le plan masse, présenté au plan numéroté "04-04") ; qu'elle pourra être le lieu idéal et bénéfique pour l'organisation de manifestations citoyennes ; qu'elle répond donc aux compétences dévolues à la commune en termes de sécurité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics ;

Considérant que la demande n'hypothèque aucune extension possible, comme dénoncé dans la délibération attaquée ; qu'il y a lieu d'insister sur le fait qu'à aucun endroit le tracé de la voirie sollicitée ne prévoit aucun "cul-de-sac" définitif ; que le réseau proposé permettra, en effet, des liaisons continues offrant des cheminements qui, éventuellement, selon des gabarits réduits en largeur seront impossibles à la circulation de véhicules motorisés mais qui, le cas échéant, encourageront indubitablement les déplacements alternatifs à la voiture ; que les besoins de mobilité douce actuels et futurs seront ainsi rencontrés et/ou possibles, tels qu'objectivés par le décret en son article premier ;

Considérant que la demanderesse, ne disposant pas actuellement de la maîtrise foncière de l'ensemble des propriétés sises au-delà de la limite Nord de son actuelle propriété, les développements éventuels du réseau viaire devront soit être initiés par la commune, soit être imposés par cette dernière aux futurs lotisseurs/bâisseurs et ou propriétaires de ces terrains, encore vierges de toute construction ;

Considérant que la voirie, telle qu'elle est sollicitée, outre améliorer le gabarit de l'ancien chemin vicinal n° 114 (Chemin du rossignol), prédispose à la création d'un nouveau réseau secondaire en "englobant" celui-ci ; que d'un point de vue général, cette demande va indubitablement permettre d'améliorer le réseau viaire à son échelle, le rendre cohérent au maillage existant auquel il est indéniablement lié et surtout de pouvoir l'inscrire dans le contexte péri-urbain au sein duquel il s'implante ;

Considérant que la voirie sollicitée constitue donc, sur base de l'ensemble des considérations qui viennent d'être émises, les prémices d'un maillage performant au sein de ce quartier bordé, d'un côté, par le Hain et, de l'autre côté, par le bâti établi à front de la rue Wayez ».

Si les éléments mis en exergue par les parties requérantes au titre de « faisceau d'indices » permettent de constater que les projets de contournement routier de Braine-l'Alleud, Laboragra et de bouclage du Chirec présentent certains liens avec le projet autorisé par l'acte attaqué, il ne ressort toutefois pas de ceux-ci que ces autres projets et le projet litigieux sont incomplets l'un sans l'autre.

Spécifiquement concernant les liens entre le projet de contournement de Braine-l'Alleud et le projet d'urbanisation litigieux, en exposant, dans son recours administratif du 24 janvier 2023, que son projet d'urbanisation permettra, à terme, une éventuelle liaison avec le projet de contournement de Braine-l'Alleud, si la commune devait souhaiter établir cette liaison et la mettre en œuvre, la partie

intervenante confirme justement que son projet peut être mis en œuvre indépendamment du projet de contournement. C'est en ce sens que l'auteur de l'acte attaqué constate que la demande litigieuse « n'hypothèque aucune extension possible » et, outre l'amélioration du gabarit de l'ancien chemin vicinal n° 114, « prédispose à la création d'un nouveau réseau secondaire ».

Ainsi, il n'est pas établi que le projet autorisé par l'acte attaqué en tant qu'il participe à l'urbanisation des 24 lots précités ne peut pas être mis en œuvre indépendamment de chacun de ces autres projets, ni que ceux-ci dépendent du projet litigieux.

À défaut de rapporter l'existence d'une interdépendance fonctionnelle entre le projet autorisé par l'acte attaqué et ces autres projets, la nécessité d'une évaluation des incidences sur l'environnement globale et, *a fortiori*, d'une étude globale des incidences sur l'environnement, n'est pas démontrée.

Le moyen unique n'est pas fondé.

V. Indemnité de procédure

17. La partie adverse sollicite une indemnité de procédure au montant de base. 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 770 euros est accordée à la partie adverse, à la charge des parties requérantes, à concurrence de la moitié chacune.

La contribution prévue à l'article 66, 6°, du règlement général de procédure, liquidée à la somme de 24 euros, est mise à la charge des parties requérantes.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 550 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 le 26 septembre 2024, par la XIII^e chambre du Conseil d'État, composée de :

Colette Debroux,
Luc Donnay,
Lionel Renders,
Céline Morel,

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

Le Greffier,

Le Président,

Céline Morel

Colette Debroux