

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XV<sup>e</sup> CHAMBRE

A R R Ê T

n° 261.119 du 21 octobre 2024

A. 232.905/XV-4678

En cause :

1. V.T.,

2. P.M.,

ayant tous les deux élu domicile chez  
M<sup>e</sup> Jacques SAMBON, avocat,  
boulevard Reyers, 110  
1030 Bruxelles,

contre :

**la Région de Bruxelles-Capitale,**  
représentée par son Gouvernement,  
ayant élu domicile chez  
M<sup>e</sup> Frédéric DE MUYNCK, avocat,  
galerie du Roi, 30  
1000 Bruxelles.

Partie intervenante :

**la Société des Transports intercommunaux  
de Bruxelles (STIB),**  
ayant élu domicile chez  
M<sup>es</sup> Manuela VON KUEGELGEN  
et Laura GRAUER, avocates,  
avenue Louise, 250/10  
1050 Bruxelles.

---

*I. Objet de la requête*

Par une requête introduite, par la voie électronique, le 15 février 2021, les parties requérantes demandent, d'une part, l'annulation du « permis d'urbanisme délivré par le fonctionnaire délégué à Bruxelles Mobilité le 15 juillet 2020 pour aménager la chaussée d'Alsemberg (Référence : 16/PFD/1722300) » et, d'autre part, la suspension de l'exécution de ce même acte.

## *II. Procédure*

Par un arrêt n° 251.114 du 28 juin 2021, le Conseil d'État a accueilli la requête en intervention de la STIB, a rejeté la demande de suspension et a réservé les dépens.

Par un courrier du 6 août 2021, la première partie requérante a demandé la poursuite de la procédure.

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

M. Julien Lejeune, auditeur adjoint au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure. Ce rapport est commun à cette affaire et à l'affaire enrôlée sous le numéro A. 232.348/XV-4612.

Le rapport a été notifié aux parties.

Les parties ont déposé des derniers mémoires.

Par une ordonnance du 23 juillet 2024, l'affaire a été fixée à l'audience du 15 octobre 2024.

M<sup>me</sup> Anne-Françoise Bolly, présidente de chambre, a exposé son rapport.

M<sup>e</sup> Jacques Sambon, avocat, comparaisant pour les parties requérantes, M<sup>e</sup> Frédéric De Muynck, avocat, comparaisant pour la partie adverse, et M<sup>e</sup> Alexia Faes, *loco* M<sup>es</sup> Manuela Von Kuegelgen et Laura Grauer, avocate, comparaisant pour la partie intervenante, ont été entendus en leurs observations.

M. Julien Lejeune, auditeur adjoint, 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*

Les faits ont été exposés dans l'arrêt n° 251.114, précité. Il convient de s'y référer.

#### *IV. Demande de jonction avec l'affaire enrôlée sous le numéro A.232.348/XV-4612*

Les parties requérantes et intervenante sollicitent la jonction de cette affaire avec celle enrôlée sous le numéro A. 232.348/XV-4612, celle-ci visant l'annulation du même acte attaqué et reposant sur des moyens similaires, la première partie requérante étant par ailleurs la même dans les deux recours.

Dans un arrêt n° 261.118 prononcé ce jour, le premier recours a été déclaré irrecevable. Partant, dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice, il n'y a pas lieu de faire droit à la demande des parties requérantes et intervenante et de joindre ces deux causes.

#### *V. Recevabilité du recours en ce qu'il est introduit par la seconde partie requérante*

L'article 17, § 7, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, dispose qu'il existe dans le chef de la partie requérante une présomption de désistement d'instance lorsque, la demande de suspension d'un acte ou d'un règlement ayant été rejetée, elle n'introduit aucune demande de poursuite de la procédure dans un délai de trente jours à compter de la notification de l'arrêt.

En l'espèce, seule la première partie requérante a demandé la poursuite de la procédure à la suite de l'arrêt n° 251.114, précité, par lequel le Conseil d'État a rejeté la demande de suspension introduite par les parties requérantes.

La seconde partie requérante n'a pas demandé la poursuite de la procédure et est, en conséquence, présumée se désister de la requête en annulation.

#### *VI. Premier moyen, première branche*

##### *VI.1. Thèses des parties*

##### *VI.1.1. La requête*

Le premier moyen est pris de la violation des articles 2, 3 et 124, § 1<sup>er</sup>, 149 à 151, 177/1 et 188 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT), de la violation des articles 3, 5, 14, 16, 17, 49, 50 et 51 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 décembre 2013 déterminant la composition du dossier de permis d'urbanisme (ci-après : « l'arrêté du 12 décembre 2013 ») et de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs.

Dans la première branche, la requérante soutient que les plans modifiés B.8037-1, B.8038-1, B.8039-1, B.8143 datés du 17 mars 2020 et B.8055-2 daté du 28 mai 2020 sont lacunaires en manière telle que le fonctionnaire délégué n'a pu statuer en pleine connaissance de cause.

Elle développe un premier grief pris de l'absence de représentation adéquate des égouts.

Elle affirme que les plans déposés ne précisent pas la présence exacte des égouts et, en particulier, ne précisent pas leur profondeur par rapport aux aménagements projetés, alors que cette profondeur aurait dû être précisée sur les plans selon l'article 51, 2°, de l'arrêté du 12 décembre 2013.

Selon elle, les plans auraient dû représenter la localisation et la profondeur précises des égouts par rapport aux aménagements projetés afin de permettre de vérifier la véracité des motifs de l'avis de la commission de concertation du 4 décembre 2019 selon lesquels « les quais viennois permettant un accès au tram depuis le trottoir n'ont pas été envisagés, car les égouts ne permettent pas de descendre les voies de tram à un niveau suffisamment bas pour aménager un quai au niveau du trottoir ».

Elle développe un deuxième grief pris de l'absence de détermination précise des caractéristiques du revêtement.

Elle soutient que les caractéristiques physiques et esthétiques du matériau de revêtement sont contradictoires dans le permis délivré dans la mesure où la mention de la motivation du permis et les indications de la légende des plans déposés ne correspondent pas. Elle renvoie aux développements de sa deuxième branche dans laquelle elle précise ce qui suit : tandis qu'il est indiqué dans la décision d'octroi du permis que le projet prévoit des « pavés porphyres sciés sur le noyau commerçant », la légende des plans B.8037-1, B.8038-1, B.8239-1, B.8143 datés du 17 mars 2020 précise comme revêtement, le placement de « dalles de porphyre clivées » alors que la légende du plan B.8055-2 daté du 28 mai 2020 mentionne bien le placement de « dalles de porphyre sciées ». Elle constate ainsi à la fois une contradiction entre la décision attaquée et les plans modifiés dont la décision impose le respect, mais également entre les plans eux-mêmes. Elle ajoute que, sur le plan B.8037-1 qui concerne la zone commerçante (entre Globe et la rue Asselbergs), il est prévu le placement de « pavés de béton ». Elle considère que la distinction entre ces trois types de matériaux est importante dans la mesure où les pierres sciées sont lisses, ce qui offre un confort aux piétons et cyclistes et diminue

le bruit de la circulation, tandis qu'une pierre clivée ne pourra être plane, de sorte qu'elle ne présente pas les avantages de la pierre sciée.

Elle fait également valoir que la demande de permis d'urbanisme est lacunaire en ce qu'elle ne détermine pas précisément les caractéristiques esthétiques du revêtement.

Ainsi, elle constate qu'il ressort de la note explicative jointe à la demande de permis ce qui suit :

« la teinte proposée est à dominante un gris-rougeâtre telle qu'illustrée ci-contre. Un processus participatif est cependant envisagé pour préciser la teinte choisie. Celle-ci varie naturellement entre le gris, le gris-brun et le rougeâtre ».

Elle affirme que le permis délivré ne fait nulle part mention d'une teinte qui aurait été finalement retenue par Bruxelles Mobilité, ou qui aurait été proposée à l'issue d'un « processus participatif », lequel n'a pas eu lieu.

Elle développe un troisième grief pris de l'absence de détermination précise des caractéristiques du mobilier urbain. Elle estime que la configuration des quais n'est pas précisée sur les plans. Elle remarque que le plan B.8143 « Détails des aménagements de quais » précise la longueur et l'assise des quais. Toutefois, elle constate que celles-ci ne sont pas uniques de sorte que ce qui est indiqué sur le plan précité ne peut pas être transposé ailleurs sans des adaptations. Elle ajoute que l'aménagement même des quais et, en particulier, le type d'abris qui seraient implantés et les caractéristiques de la bordure ne sont pas précisés. Elle développe les griefs suivants :

- en ce qui concerne les bordures, le dispositif du permis délivré précise que les quais doivent être « entourés d'une bordure contrastée », alors que les caractéristiques de cette bordure (longueur, hauteur, configuration, ...) ne sont pas précisées ;
- les balustrades séparant l'estrade du quai du trottoir ne sont pas définies ou indiquées, alors même qu'elles marquent, avec les fonds d'abris et les bancs, l'espace résiduel dévolu aux piétons et l'aspect, entre autres, sur les vitrines commerciales, depuis la voirie et de l'autre trottoir. Les abris ne sont pas dessinés, alors qu'ils sont une composante essentielle du projet.

Elle conclut que les plans sont lacunaires et que la condition est imprécise.

Elle affirme encore que n'a été organisée sur ces points aucune « consultation » ou « participation publique », comme il était prévu de le faire.

### *VI.1.2. Le mémoire en réponse*

La partie adverse critique la recevabilité de la première branche du moyen. Selon elle, les griefs de la partie requérante ont trait à des imprécisions contenues dans la demande de permis d'urbanisme et ne sont donc pas de nature à léser ses intérêts. Elle affirme que la requérante ne démontre pas en quoi ces imprécisions sont de nature à lui causer un grief direct et personnel.

Elle soutient, en ce qui concerne la représentation adéquate des égouts, que la rénovation du réseau fait partie intégrante d'un projet impliquant plusieurs impétrants et repris sur le plan original B.8036 joint à la demande de permis sur la base duquel il est ainsi possible de vérifier la présence et l'étendue du réseau d'égouttage.

Elle ajoute que, dans son avis du 8 novembre 2019, le collège des bourgmestre et échevins de la commune d'Uccle demandé que soient apportées « les preuves de la non-faisabilité de [quais viennois devant les vitrines commerciales] si tel est le cas ». Selon elle, il en va de même pour l'avis de la commission de concertation dans lequel celle-ci a remarqué que « les quais viennois permettant un accès au tram depuis le trottoir n'ont pas été envisagés, car les égouts ne permettent pas de descendre les voies de tram à un niveau suffisamment bas pour aménager un quai au niveau du trottoir et que les pentes nécessaires à ces quais auraient une longueur trop importante ne permettant plus l'accès aux accès carrossables » et a sollicité dès lors « de vérifier ces affirmations sur plans ». Elle ajoute qu'il ressort de ce même avis et également de la note explicative accompagnant les plans modifiés que le motif reposant sur la configuration des égouts n'est pas le motif unique justifiant le recours à des quais en podium, que ce choix repose donc sur plusieurs raisons clairement explicitées dans la note explicative, dont il ressort que, conformément aux demandes exprimées dans les avis des instances citées plus haut, le demandeur s'est employé à évaluer réellement l'opportunité de privilégier les quais viennois et à apporter la preuve de l'impossibilité d'une telle approche.

Ainsi, elle est d'avis que, bien que la profondeur des égouts ne soit pas représentée sur les plans modifiés, celle-ci constitue une précision qui n'aurait de toute façon pas été de nature à influencer la décision de l'autorité délivrante dès lors que celle-ci disposait de suffisamment d'éléments, repris dans les plans et dans la note explicative, pour décider en toute connaissance de cause et pour motiver adéquatement cette décision.

En ce qui concerne les caractéristiques du revêtement, la partie adverse soutient que la note explicative d'août 2019 fait mention, à la page 47, d'un revêtement en pavés de porphyre sciés dont la teinte, à dominance gris-rougeâtre « varie naturellement entre le gris, le gris-brun et le rougeâtre ». Elle ajoute que cette note contient également une photo illustrant très clairement le type de matériau employé, ce qui permettait de cerner en quoi consistent ces variations de teintes propres à la nature du matériau, déjà très fréquemment utilisé dans d'autres projets de rénovation. Elle conclut que la précision de la teinte exacte tient donc plus de la nuance que de l'information déterminante.

Selon elle, la note explicative a ainsi permis à l'autorité délivrante de statuer en pleine connaissance de cause.

S'agissant du choix des matériaux du revêtement, elle répond, dans le cadre de la seconde branche, que ceux-ci sont repris dans une terminologie certes variable mais qui fait pourtant référence au même matériau, à savoir le porphyre. Ainsi, selon elle, bien que les plans modifiés mentionnent la présence de pavés de porphyre clivés tandis que la note explicative, les plans originaux, l'avis du collègue des bourgmestre et échevins font état de pavés de porphyre sciés et que le plan modifié B.8037-1 reprend la présence de pavés de béton, ces différents documents font néanmoins référence au même matériau. Elle est d'avis que le porphyre laissant peu de place au doute quant au rendu lisse et à la couleur obtenus, il s'agirait en tout état de cause d'une approximation de langage plutôt que d'une contradiction au sein même du projet de réaménagement.

En ce qui concerne le mobilier urbain, elle estime que l'affirmation de la requérante selon laquelle les plans manquent de précision concernant le mobilier urbain est manifestement erronée.

Elle fait valoir ce qui suit :

- la configuration et la position des différents quais sont clairement reprises sur les plans B.8037-1, B.8038-1 et B.8039-1. En outre, une configuration-type des deux modèles de quais rencontrés sur la chaussée (le premier dans la zone commerciale, le second dans la zone résidentielle), reprenant l'emplacement des abris, les accès PMR ainsi que les différentes mesures, est produite sur le plan B.8143 ;
- le type d'abri, en plus d'être illustré sur les plans B.8037-1, B.8038-1 et B.8039-1, est précisé dans la note explicative à la page 49 : « Les quais de trams seront équipés d'abris de types "hydra" sans publicité ». Cette explication est accompagnée d'une illustration de sorte qu'il ne peut subsister de doute à ce sujet ;
- les précisions quant aux bordures des quais ainsi que leurs différentes mesures et composants ne peuvent être ignorées. Celles-ci sont détaillées au plan B.8143.

Elle en déduit que les différentes informations reprises sur les plans et dans la note explicative s'y rapportant ont permis à l'autorité délivrante d'appréhender précisément le projet et de statuer en pleine connaissance de cause.

### *VI.1.3. Le mémoire en intervention*

La partie intervenante indique, de manière générale, qu'elle n'aperçoit pas la mesure dans laquelle la partie adverse a été induite en erreur en l'absence de données supplémentaires – relatives aux égouts, à la teinte du revêtement et aux caractéristiques du mobilier urbain – ou en raison des mesures reprises sur les coupes et profils, ou encore en disposant d'informations supplémentaires concernant le matériau utilisé. Selon elle, il n'est pas démontré que l'ajout de ces éléments au dossier de demande de permis aurait conduit l'autorité à prendre une décision différente.

Elle soutient que la requérante n'a pas d'intérêt à dénoncer la lacune alléguée relative à la représentation des égouts sur les plans de la demande de permis d'urbanisme dès lors que cette irrégularité, à la supposer même établie, ne lui a causé aucun grief. Il en va de même, selon elle, en ce qui concerne la teinte du revêtement et les caractéristiques du mobilier urbain.

En ce qui concerne l'absence de représentation adéquate des égouts, elle relève qu'un plan d'implantation des impétrants a bien été joint au dossier de demande de permis d'urbanisme et que ce plan indique précisément le réseau des égouts.

Elle ajoute que la donnée relative à la profondeur des égouts est surabondante pour apprécier valablement le projet et choisir des quais de tram en estrade plutôt que des quais « viennois ». Elle est d'avis que le choix de quais en estrade plutôt que de quais viennois est justifié par des raisons multiples, comme cela ressort de l'avis de la commission de concertation.

Elle précise qu'en tout état de cause, le collège des bourgmestre et échevins a demandé, dans son avis du 28 novembre 2019, d'« apporter les preuves de la non-faisabilité de [quais viennois devant les vitrines commerciales] si tel est le cas », sans évoquer la profondeur des égouts.

Il en résulte, selon elle, que la partie adverse était pleinement en mesure d'apprécier l'objet de la demande de permis et de choisir l'implantation de quais en estrade en connaissance de cause. Elle affirme que l'indication de la profondeur des

égouts n'est dès lors ni utile à son appréciation ni nécessaire à sa décision dans la mesure où les égouts ne sont pas concernés par la construction de quais en estrade qui sont surélevés par rapport à la voirie.

En ce qui concerne l'absence de détermination des caractéristiques du revêtement, elle soutient que la teinte du revêtement projeté est décrite dans la note explicative d'août 2019 en ces termes : « celle-ci varie naturellement entre le gris, le gris-brun et le rougeâtre » et qu'une illustration de pavés de porphyre scié figure également dans cette note. Selon elle, une teinte variable en fonction de la strate géologique est inhérente au matériau utilisé, de sorte qu'en portant son choix sur le porphyre, la partie adverse renvoie valablement aux variations entre les couleurs gris, gris-brun et rougeâtre mentionnées dans la note explicative.

Elle ajoute qu'une consultation citoyenne a été organisée par la STIB, la commune d'Uccle et Bruxelles Mobilité au sujet de l'extension ou non de l'aménagement de la zone de plain-pied de la chaussée d'Alseberg et que des illustrations du revêtement projeté figuraient dans la présentation PowerPoint réalisée dans ce cadre. Elle précise que ce processus participatif s'est soldé par un vote en faveur de l'extension de la zone en question.

Elle soutient qu'il s'agit du même revêtement que l'on retrouve sur les aménagements environnants du site propre de la rue de Stalle et de l'avenue Brugmann, de sorte que le fonctionnaire délégué n'a pu se tromper à cet égard et a statué en pleine connaissance de cause.

Elle est d'avis enfin que la requérante ne démontre pas que la partie adverse a été empêchée d'apprécier correctement la demande ou qu'elle aurait pu adopter une décision différente si les teintes avaient été précisées.

S'agissant du type de matériaux projetés, elle soutient, dans le cadre de la seconde branche, que si le dossier de demande de permis comporte une terminologie variable, c'est uniquement dû à une simplification du langage technique qui est utilisé dans les services urbanistiques et d'ingénieries de la partie adverse et de la STIB. Selon elle, ces termes sont utilisés de manière interchangeable et cela ne témoigne pas d'une contradiction interne.

Elle affirme qu'un même matériau est visé, à savoir un matériau de revêtement modulaire en porphyre rougeâtre, clivé au moyen d'une brisure nette afin de le doter d'une face lisse. Elle ajoute que les pavés sciés et les pavés clivés évoquent en réalité le même matériau, à opposer aux « pavés de Bruxelles » caractérisés par une surface bombée.

Elle précise que la partie adverse a connaissance de ces éléments, d'autant plus que ce même revêtement modulaire est utilisé sur ses autres chantiers et que le dossier illustre le matériau proposé.

En ce qui concerne l'absence de détermination précise des caractéristiques du mobilier urbain, et plus particulièrement le type d'abris, elle relève que le plan B.8143 « détails des aménagements de quais », déposé par application de l'article 177/1 du CoBAT, et les coupes figurant sur les plans B.8037-1, B.8038-1 et B.8039-1 représentent le design des deux types de quais retenus. Elle observe que la configuration particulière de chaque quai est par ailleurs détaillée sur les plans et qu'une illustration des abris est reprise dans la note explicative d'août 2019. En ce qui concerne les caractéristiques des bordures, elles sont, selon elle, détaillées au plan B.8143.

#### *VI.1.4. Le mémoire en réplique*

En ce qui concerne l'absence de représentation adéquate des égouts, la requérante considère que la critique de son intérêt au moyen par les parties adverse et intervenante se confond avec l'examen du bien-fondé du moyen. Elle affirme que les irrégularités soulevées ont eu une influence sur le sens de la décision prise, puisque l'absence de précisions relatives à la profondeur et la localisation des égouts a empêché l'autorité compétente de prendre adéquatement en considération une caractéristique essentielle des lieux, ce qui a une incidence notamment sur la configuration des quais retenus.

Elle rappelle qu'elle est propriétaire des immeubles n<sup>os</sup> 647 et 649 de la chaussée d'Alseberg et affirme que l'absence de représentation des égouts n'a pas permis de vérifier la pertinence de construire des quais en podium précisément en face de ses biens et de son domicile, alors que cette construction entraîne des conséquences en termes de confort et d'esthétique.

Sur le fond, elle fait valoir que le plan B.8036 ne comporte pas une représentation des égouts permettant de déterminer leurs dimensions et leur profondeur.

Elle soutient que les parties adverse et intervenante substituent leur propre appréciation à la motivation de l'acte attaqué adopté par le fonctionnaire délégué, dont il ressort que le fait que des quais viennois n'ont pas été envisagés est justifié par deux motifs, à savoir la présence d'égouts et la proximité des carrefours. Elle rappelle que lorsqu'un acte administratif repose sur plusieurs motifs sans qu'aucune hiérarchie ne soit établie entre eux, l'illégalité d'un des motifs doit mener au constat de l'illégalité de l'acte attaqué. Selon elle, ni les éléments de la

motivation de l'acte attaqué ni le dossier administratif ne peuvent objectivement justifier que « les égouts ne permettent pas de descendre les voies de tram à un niveau suffisamment bas pour aménager un quai au niveau du trottoir ».

En ce qui concerne l'absence de détermination précise des caractéristiques du revêtement, elle est d'avis que l'acte attaqué n'apporte aucune précision en ce qui concerne la teinte du revêtement alors que la note explicative d'août 2019 accompagnant la demande de permis, précisait explicitement « qu'un processus participatif serait envisagé pour préciser la teinte choisie ». Elle en déduit que la teinte n'était pas définitivement arrêtée, à défaut de quoi ce mécanisme participatif serait sans objet.

Dans le cadre de la seconde branche, à propos du choix du matériau, elle soutient qu'à suivre les parties adverse et intervenante, tous les termes et qualificatifs du dossier de demande et de la motivation du permis seraient interchangeables. Elle rappelle que le permis, dans sa motivation, se réfère à des « pavés de porphyre sciés » alors que les plans approuvés par le dispositif de ce permis visent des « dalles de porphyre clivés ». Elle conclut que le dispositif de l'acte attaqué est en contradiction avec sa motivation.

En ce qui concerne l'absence de détermination précise des caractéristiques du mobilier urbain, elle fait valoir les arguments suivants :

- le plan B.8143, auquel se réfèrent la partie adverse et la partie intervenante, ne comprend ni les coupes du mobilier urbain, ni aucune élévation de ce dernier, ce qui laisse le champ libre au demandeur d'exécuter le projet de son choix ;
- le design de chacun des deux types de quai n'est pas « reproduit avec précision sur les coupes reprises sur les plans B.8037-1, B.8038-1 et B.8039-1 ». On ne trouve aucune indication en ce qui concerne les barrières de sécurité entre l'arrêt et le trottoir, les bancs, les poubelles. La coupe de l'abri est symbolique et ne reprend pas le design de la toiture de la photo de l'abri « Hydra » d'attente de tram reprise dans la note explicative ;
- les balustrades ne sont pas définies ni en configuration formelle ni en couleur alors qu'elles impactent les vues sur les vitrines et qu'elles constituent un élément essentiel des quais podium. La note explicative reconnaît expressément que « le design du mobilier urbain des quais n'est pas finalisé à ce stade du projet, car il fera l'objet d'une consultation et d'une participation publique » ;

- son grief relatif à la bordure portait sur le fait que le fonctionnaire délégué a exigé, dans son dispositif, que la bordure soit « contrastée », sans que cette exigence ne soit autrement précisée.

#### *VI.1.5. Le dernier mémoire de la partie adverse*

La partie adverse estime tout d'abord qu'à l'échelle du projet, qui vise le réaménagement de la chaussée dans son intégralité, en ce compris la rénovation des infrastructures de la ligne de tram et d'égouttage, les balustrades des quais de tram sont un élément de mobilier urbain tout à fait accessoire. Elle rappelle qu'elles « ne sont placées que le long des quais de tram aménagés le long de la chaussée – soit seulement 4 quais dans un sens et 5 en sens inverse, sur un projet qui concerne un tronçon d'une distance de près d'1,5 km –, ont une hauteur de garde-corps et ne sont constituées que de quelques barreaux de métal ».

Selon le principe « *de minimis non curat praetor* », qui veut qu'une cause, ou un grief, atteigne un seuil minimal d'importance pour justifier son examen par une juridiction, elle fait valoir qu'il n'appartient pas au Conseil d'État d'examiner des griefs qui portent sur des détails d'importance minime dont il ne fait aucun doute qu'ils n'ont pas influencé l'appréciation du projet par l'autorité délivrante.

Elle constate que c'est d'ailleurs le raisonnement tenu par le rapport pour les autres éléments du projet critiqués dans la première branche du moyen et ne voit aucune raison de ne pas l'appliquer également à la question des balustrades.

Elle estime que la requérante échoue à démontrer son intérêt à se prévaloir des imprécisions que contiendrait la demande de permis quant au mobilier urbain en général et quant aux caractéristiques des balustrades des quais de tram en particulier. Elle considère évident que ces imprécisions concernent des éléments à ce point accessoires qu'ils ne sont pas de nature à affecter le cadre de vie de la requérante.

Elle ajoute ensuite que l'affirmation selon laquelle la demande de permis manquerait de précision concernant les balustrades qui séparent les quais des trottoirs est erronée et relève que la position ainsi que les dimensions des balustrades sont clairement précisées par le plan B.8143, qui produit la configuration-type des deux modèles de quais aménagés le long de la chaussée (selon que l'on se trouve en zone commerçante ou en zone résidentielle).

Elle constate que ce plan définit la position des balustrades en représentant celles-ci par un trait bleu : elles sont placées entre le quai et le trottoir qui jouxte celui-ci, sur toute la longueur du quai, sauf aux endroits où sont installés les abris pour voyageurs et rappelle que ce plan est dessiné à l'échelle et complété d'une coupe de chaque type de quai, sur laquelle la balustrade est représentée, de sorte que la combinaison des deux représentations graphiques permet de déterminer la hauteur, la largeur, l'épaisseur et l'endroit d'implantation des balustrades. Elle ajoute que ces balustrades sont des éléments d'aménagement standards qui présentent des caractéristiques identiques : mêmes dimensions, mêmes matériaux et même couleur.

Elle conclut que les plans modifiés ainsi que l'ensemble du dossier administratif contenaient des informations précises et suffisantes quant aux balustrades lui permettant de statuer en pleine connaissance de cause et que la requérante n'apporte pas la preuve du contraire.

#### *VI.1.6. Le dernier mémoire de la partie intervenante*

La partie intervenante insiste tout d'abord, à titre principal, sur le fait qu'à son avis, la requérante n'a pas d'intérêt à dénoncer la lacune alléguée relative aux caractéristiques des balustrades, « lesquelles sont, au demeurant, de type standard sur la quasi-totalité du territoire de la Région bruxelloise », dès lors que cette irrégularité, à la supposer même établie, ne lui cause manifestement aucun grief. Elle n'aperçoit pas la mesure dans laquelle les imprécisions alléguées quant à la demande de permis relative aux caractéristiques du mobilier urbain lèsent les intérêts de la requérante.

À titre subsidiaire, elle affirme que c'est manifestement à tort que la requérante fait valoir que l'aménagement des quais n'est pas précisé et que le type d'abris et les caractéristiques de la bordure ne sont pas étayés de sorte que le fonctionnaire délégué n'aurait pas pu statuer en connaissance de cause.

Selon elle, le plan B.8143 « détails des aménagements de quais », déposé par application de l'article 177/1 du CoBAT, fournit les plans et les coupes de détail du design pour les deux types de quais prévus dans le projet et représente les balustrades. Elle est d'avis qu'il est dès lors possible d'en déduire leur positionnement ainsi que leurs dimensions, s'agissant d'un plan d'échelle. Elle ajoute que les caractéristiques des bordures y sont également détaillées.

Elle en déduit que, sur la base des plans repris dans le dossier de demande de permis, la partie adverse a pu apprécier avec précision le

positionnement ainsi que les dimensions des balustrades amovibles (éléments rectangulaires bleu lignés sur le plan), le plan précité étant, comme indiqué ci-avant, un plan d'échelle. Selon elle, ce motif permet à lui seul de conclure au caractère non fondé du troisième grief de la première branche du premier moyen, la couleur de ces balustrades étant, quant à elle, un élément parfaitement accessoire, relevant du choix esthétique purement discrétionnaire du demandeur de permis, et, au demeurant insuffisant à causer un quelconque grief à la requérante.

Elle revient sur le caractère standard de ce type de balustrade en Région bruxelloise, ce qui est de nature à limiter significativement la marge de manœuvre du demandeur de permis. Elle explique ce qui suit :

« Depuis quelques années, et ce fut notamment le cas pour les aménagements de quai sur [le boulevard] Général Jacques, un nouveau type de barrière est mis en place. Il s'agit de barrières "à cadre droit" davantage qualitatives au niveau esthétique. Ces barrières ont les mêmes dimensions approximatives que les barrières "Croix de Saint-André" mais ne disposent pas des traverses obliques qui forment la croix centrale caractéristique du type "croix de Saint-André".

Ces barrières "à cadre droit" deviennent un standard pour les équipements de quais [...].

Le choix d'opter pour ces barrières "à cadre droit" s'inscrit dans la volonté de réaliser un aménagement très qualitatif du tronçon "Uccle-Centre" de la chaussée d'Alsemberg, en accord avec les aménagements en pierre naturelle consentis pour ce projet ».

Elle considère qu'en tout état de cause, il serait manifestement disproportionné d'annuler l'acte attaqué au seul motif que les caractéristiques des balustrades ne sont pas suffisamment représentées dans le dossier de demande de permis d'urbanisme – *quod non* – ou encore, tout au plus, au regard de l'absence d'indication quant à la couleur de celles-ci.

À titre infiniment subsidiaire, elle sollicite une annulation partielle de l'acte attaqué. Rappelant l'objet du permis d'urbanisme attaqué, elle fait valoir que l'irrégularité constatée n'affecte que les caractéristiques des balustrades, celles-ci se rapportant uniquement au volet du permis lié au mobilier urbain. Elle affirme qu'il n'existe aucune indivisibilité objective entre les caractéristiques des balustrades et les autres volets du permis, qui sont indépendants les uns des autres, les premiers n'ayant aucun impact sur les autres.

#### *VI.1.7. Le dernier mémoire de la partie requérante*

La requérante est d'avis que l'absence de précision des plans en ce qui concerne la profondeur des égouts est établie. Elle estime que ce motif est

déterminant : une hauteur majorée des égouts par rapport à la surface du sol peut ne pas permettre physiquement de procéder à un décaissement nécessaire aux quais viennois, et que précisément, cette justification n'est pas établie, en l'absence de renseignements précis sur la profondeur des égouts de la chaussée d'Alseberg.

Elle constate que l'autorité compétente invoque également le fait que les arrêts se situent trop près des carrefours, ce qui ne permettrait pas de descendre les voies pour réaliser des quais viennois.

Elle rappelle que, lorsqu'un acte administratif repose sur plusieurs motifs sans qu'aucune hiérarchie ne soit établie entre eux, l'illégalité d'un des motifs doit mener au constat de l'illégalité de l'acte attaqué. Elle est d'avis que ni les éléments de la motivation de l'acte attaqué ni le dossier administratif ne pourraient justifier objectivement que « les égouts ne permettent pas de descendre les voies de tram à un niveau suffisamment bas pour aménager un quai au niveau du trottoir ». Elle ajoute que la proximité de la présence de carrefours est une affirmation générale et non autrement étayée et que la situation des quais par rapport aux carrefours est variable d'un quai à l'autre. Elle conclut que ce motif n'est ni déterminant ni précis.

S'agissant du grief relatif au revêtement, elle rappelle les développements de sa requête, dans la deuxième branche du premier moyen – à laquelle elle renvoyait et qui mettaient précisément en évidence « les contradictions (et, dès lors, les imprécisions) de la demande de permis en ce qui concerne la nature du revêtement : pavés en béton, porphyre scié ou porphyre clivé ». Elle conclut que « cette ambiguïté sur la nature du revêtement demeure entière ». Elle ajoute que ni le contenu du permis ni les documents auxquels le permis renvoie expressément (les plans et les avis des services techniques communaux) ne déterminent ni ne précisent la nature du revêtement et sa teinte. Selon elle, « les droits conférés et les conditions de l'exécution de ces droits sont circonscrits par le dispositif du permis qui, sur le plan du revêtement de la voirie (matériaux et teinte), est lacunaire ».

En ce qui concerne l'absence de détermination précise des caractéristiques du mobilier urbain, s'agissant des quais, elle relève que le plan B.8143 comporte deux vues en plan représentant deux quais exemplatifs qui seraient implantés respectivement en zone commerçante et en zone résidentielle et qu'y sont représentés en bleu les emplacements d'un abribus, de deux bancs, de deux poubelles et de balustrades. Elle constate que les deux quais représentés ont 38,50 mètres de longueur (32 m. tram + 6,5 m. rampe) pour le quai en zone commerciale et 35 mètres de longueur (32 m. tram + 3 m. rampe) pour le quai en zone résidentielle. Elle rappelle que, dans les développements de son troisième moyen, elle a constaté que les quais projetés sur la chaussée d'Alseberg présentent une grande variabilité de longueur :

- « - Globe descendant : 24.35 m.  
- De Bue descendant : 31.35 m.  
- De Bue montant : 24.35 m.  
- Bens descendant : 31.35 m.  
- Bens montant : 29.20 m.  
- Roosendael descendant : 24.35 m.  
- Roosendael montant : 21.25 m.  
- Coghen descendant : 21.25 m.  
- Coghen montant : 41.30 m. ».

Elle en déduit que les quais doivent être spécifiés et déterminés en fonction des caractéristiques de chacun de ces arrêts, alors que tel n'est pas le cas en l'espèce.

S'agissant des abris, elle constate que leur implantation est identifiée par une croix bleue sur les plans du projet et que la note explicative précise le type d'abri envisagé.

Toutefois, elle est d'avis que la note explicative ne peut pallier les lacunes et imprécisions des plans déposés dès lors que ni le contenu du permis ni les documents auxquels le permis renvoie expressément (les plans et les avis des services techniques communaux) ne précisent le type d'abris envisagés.

S'agissant des balustrades, elle constate que leur emplacement est représenté sur les plans modificatifs par des traits bleus. Elle soutient que la demande de permis ne comporte aucune indication quant à la hauteur, à l'aspect et aux matériaux des balustrades des quais du tram projetées, alors que ces dernières constituent des installations fixes dont le placement est soumis à permis d'urbanisme. Elle en déduit que la partie adverse n'a nécessairement pas pu se prononcer en connaissance de cause à leur égard lorsqu'elle a octroyé l'acte attaqué.

Elle rappelle que, dans le Plan régional d'affectation du sol (PRAS), la chaussée d'Alseberg est un espace structurant et que, dans ce type d'espace, « les actes et travaux qui impliquent une modification de la situation existante de fait de ces espaces et de leurs abords visibles depuis les espaces accessibles au public préservent et améliorent la qualité du paysage urbain » (prescription 24). Elle relève encore que, dans le Plan régional de développement durable (PRDD), adopté le 12 juillet 2018, la chaussée d'Alseberg est reprise en « périmètre d'embellissement et de mise en valeur du patrimoine ». Elle expose que si le permis se réfère expressément au PRAS et au PRDD, il ignore cette prescription et ce périmètre.

Elle rappelle que ses deux propriétés sont inscrites à l'inventaire du patrimoine régional. Compte tenu de la longueur des quais et du fait que les balustrades sont placées tout le long de ceux-ci, elle estime qu'elles sont un élément

hors sol particulièrement prégnant. Elle relève que, dans le cas de la chaussée d'Alseberg, elles sont, en outre, implantées sur un quai lui-même surélevé, séparant les quais du trottoir, à proximité directe des maisons. Elle affirme que ces balustrades constituent l'élément visuel le plus prégnant depuis son domicile et qu'elles modifient également l'aspect sur ses biens à partir du trottoir d'en face, ce qui n'est pas anodin.

Elle constate encore que la légende du plan B.8143 ne caractérise pas les traits bleus qui y sont représentés, la légende ne comprenant aucun symbole relatif aux balustrades. Elle relève également que la représentation du « quai exemplatif » comporte deux traits bleus, l'un du côté du trottoir et l'autre du côté du tram mais qu'aucun n'est caractérisé sur la légende du plan. Elle conclut à l'imprécision de l'implantation.

Elle conteste l'affirmation selon laquelle « le plan [B.8143] est dessiné à l'échelle ». Elle affirme que l'échelle graphique « 0 – 20 » qui y figure est 6,39 fois plus courte que la longueur de 32 mètres du quai représenté. Elle relève également que « les trois coupes des quais précisent l'échelle “1/25”, mais ne comportent aucune cotation des dimensions de ce que la partie adverse décrit comme balustrade ». Elle affirme que la hauteur de ce dispositif est équivalente à la hauteur de la bordure sur laquelle il s'implante, bordure qui a une hauteur de 50 cm, et qu'il ne constitue dès lors en aucune manière un dispositif de sécurité, une balustrade.

Elle conteste enfin l'affirmation selon laquelle les balustrades seraient « des éléments d'aménagement standards qui présentent des caractéristiques identiques » alors que la STIB met en place « des balustrades de différentes structures, faites de barre parallèle – cf. arrêt Buyl –, de barre oblique – cf. arrêt Schweitzer – ou encore en forme de croix de Saint-André – cf. arrêt Héros –, et de couleurs variables ».

## *VI.2. Examen*

1. Selon l'article 124, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, du CoBAT tel qu'il était en vigueur au moment de l'introduction de la demande de permis, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale détermine les conditions requises pour qu'un dossier de demande de permis soit considéré comme complet.

En application de cette disposition, l'article 51 de l'arrêté du 12 décembre 2013 dispose notamment comme suit :

- « Le dossier de demande relatif à [des travaux d'infrastructure et/ou d'aménagement urbain soumis à permis d'urbanisme] comprend les documents communs visés au chapitre II, section 1 du présent arrêté et les documents spécifiques suivants :
- 1° Le plan de localisation figurant notamment l'orientation, la dénomination des voiries contiguës et leur statut administratif, les sens de circulation ainsi que le tracé des travaux projetés ;
  - 2° Le plan d'implantation de type B à une échelle de 1/1000, 1/500, 1/200 ou 1/100 figurant notamment les réseaux de distribution d'eau, de gaz, d'électricité, et d'évacuation des eaux usées, de câbles télécom/data avec indication de leur profondeur, et les hydrants ;
  - 3° Les plans de réalisation comprenant :
    - a) une vue en plan à une échelle de 1/500 ou de 1/200, complétée par les carrefours à une échelle de 1/200, mettant en évidence la façon dont le projet s'accorde à l'environnement immédiat et plus largement s'intègre au voisinage, et indiquant tant pour la situation existante que pour le projet :
      - 1. le relief par courbes de niveaux,
      - 2. la destination prévue pour chaque partie de l'infrastructure,
      - 3. les différents matériaux,
      - 4. l'emplacement des plantations en distinguant celles à maintenir, celles à planter et celles à abattre, en précisant l'essence de ces dernières,
      - 5. les éléments de mobilier urbain, la signalisation lumineuse ou non, les dispositifs d'éclairage public et les marquages au sol,
    - b) les coupes longitudinales et transversales nécessaires à la bonne compréhension du projet à une échelle de 1/500, 1/200, 1/100 ou 1/50 ;
    - c) les pentes des différents éléments de l'infrastructure sont indiquées sur les documents visés au a) et au b). Le cas échéant, le relief est indiqué par courbes de niveaux ;
  - 4° Les plans de détails techniques nécessaires à la bonne compréhension du projet ;
  - 5° Les plans de synthèse, lorsque les plans de réalisation dépassent le format DIN A3 ».

Il en résulte que, pour les travaux d'aménagement de voirie soumis à permis d'urbanisme :

- le plan d'implantation doit représenter les réseaux d'évacuation des eaux usées avec indication de leur profondeur ;
- les plans de réalisation doivent comporter notamment :
  - \* « les différents matériaux » ;
  - \* « les éléments de mobilier urbain, la signalisation lumineuse ou non, les dispositifs d'éclairage public et les marquages au sol ».

Toutefois, il est de jurisprudence constante que les lacunes d'un dossier de demande de permis ou les erreurs entachant les documents qui l'accompagnent ne sont de nature à affecter la légalité du permis délivré que si l'autorité a été induite en erreur ou n'a pas pu se prononcer en pleine connaissance de cause du fait de ces lacunes ou ces erreurs. En d'autres termes, ces défauts ne doivent en principe entraîner l'annulation de l'autorisation que si cette dernière a été accordée en méconnaissance de cause par l'autorité, celle-ci n'ayant été complètement et exactement informée ni par le dossier de demande de permis ni d'une autre manière.

Il revient à celui qui dénonce les lacunes du dossier de rendre vraisemblable que ces défauts ont empêché l'administration d'appréhender convenablement la demande et qu'en leur absence, elle aurait pu être amenée à prendre une décision différente.

*Sur l'intérêt de la requérante à la première branche du moyen*

2. L'article 14, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'État prévoit ce qui suit :

« Les irrégularités visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> ne donnent lieu à une annulation que si elles ont été susceptibles d'exercer, en l'espèce, une influence sur le sens de la décision prise, ont privé les intéressés d'une garantie ou ont pour effet d'affecter la compétence de l'auteur de l'acte ».

S'agissant du grief relatif à la représentation des égouts sur les plans du projet, la requérante soutient que l'éventuelle absence de représentation des égouts et d'indication de leur profondeur n'a pas permis de vérifier la pertinence de construire des quais de tram en podium, alors qu'un tel quai sera implanté face à son domicile. L'examen de cette exception se confond dès lors avec celui du fond.

S'agissant des griefs relatifs aux imprécisions dans la demande de permis quant aux caractéristiques du revêtement et du mobilier urbain, la requérante soutient, dans sa requête, que les quais projetés auront des conséquences sur sa situation en termes d'esthétique, à savoir des « vues à partir de son domicile et sur celui-ci, compte tenu d'importantes balustrades et autres mobiliers urbains non définis par le demandeur ». En réplique, elle précise que la vue directe sur les façades dans un périmètre d'embellissement et de mise en valeur du patrimoine sera affectée par les balustrades « qui constituent du reste un élément essentiel des quais podium et dont aucune esquisse et aucune indication n'a été soumise à l'autorité compétente ».

Par ailleurs, en ce qui concerne le revêtement choisi, elle précise, dans les développements de sa deuxième branche auxquels elle se réfère, que la distinction entre les trois matériaux mentionnés dans la note explicative de 2019 et les plans modifiés est importante, notamment en ce que « le bruit de la circulation

sur des pierres sciées est [...] considérablement moindre que sur des pierres à la surface irrégulière ».

En outre, un quai étant situé en face du lieu de résidence de la requérante, celle-ci justifie d'un intérêt aux griefs relatifs à sa conception et à son aménagement.

Il résulte de ce qui précède que, bien que ces différents éléments ne concernent qu'un volet du projet, la requérante dispose d'un intérêt suffisant à les critiquer.

*Sur le premier grief : absence de représentation adéquate des égouts*

L'article 51, 2°, de l'arrêté du 12 décembre 2013 prévoit que le plan d'implantation joint à la demande de permis doit représenter les réseaux d'évacuation des eaux usées avec indication de leur profondeur.

En l'espèce, la demande de permis comporte un plan n° B.8036 intitulé « plan impétrants », qui représente l'emplacement des installations de différents impétrants, dont Vivaqua. Il n'y est cependant pas précisé de quel type d'installation il s'agit (distribution d'eau ou égouttage) et leur profondeur n'est pas mentionnée.

Par ailleurs, ni la partie adverse ni la partie intervenante ne contestent que le dossier de demande de permis ne comporte aucune autre information à ce sujet.

L'avis de la commission de concertation du 4 décembre 2019 mentionne ce qui suit :

« les quais viennois permettant un accès au tram depuis le trottoir n'ont pas été envisagés, car les égouts ne permettent pas de descendre les voies de tram à un niveau suffisamment bas pour aménager un quai au niveau du trottoir et que les pentes nécessaires à ces quais auraient une longueur trop importante ne permettant plus l'accès aux accès carrossables ; qu'il convient de vérifier ces affirmations sur plans ».

La commission conditionne ensuite son avis favorable du 4 décembre 2019 à « indiquer dans une note quels quais peuvent être aménagés en quais viennois ».

En conséquence, la note explicative déposée avec les plans modificatifs du projet précise ce qui suit :

« La possibilité d'aménager des "quais viennois" se heurte à des contraintes techniques majeures liées à la profondeur de l'égouttage ; à la distance vis-à-vis des carrefours ; au différentiel de hauteur entre le trottoir et la chaussée ; ... Cinq quais, sur les 9 que comporte le projet, sont susceptibles d'être aménagés via un décaissement partiel de la voirie et des ajustements (importants) des niveaux du trottoir. Toutefois, les contraintes d'accessibilité imposant une hauteur de quai de 31 cm par rapport à la voirie rendent l'aménagement des quais de la voirie extrêmement complexe du point de vue des jeux de pente et contrepente, de la collecte des eaux de ruissellement et du confort de l'utilisateur piéton. La situation est rendue d'autant plus complexe que les quais ne sont pas disposés en vis-à-vis (excepté l'arrêt Coghén) et que le décaissement de voirie aura donc des conséquences lourdes sur les hauteurs de bordure de trottoir et/ou sur les dévers de trottoir nécessaires pour "corriger" les hauteurs de bordure, notamment pour les accès carrossables.

Au vu de la situation et des inconvénients liés à l'aménagement des quais en décaissement de voirie, Bruxelles Mobilité conclut qu'aucun des quais du projet ne peut être aménagé avec une hauteur de 31 cm tout en restant à niveau de trottoir. Bruxelles Mobilité fait le choix d'exclure de ce projet l'aménagement des "quais viennois" en décaissement de voirie ».

L'acte attaqué est motivé comme suit sur ce point :

« Considérant que les quais viennois permettant un accès au tram depuis le trottoir n'ont pas été envisagés à la fois parce que les égouts ne permettent pas de descendre les voies de tram à un niveau suffisamment bas pour aménager un quai au niveau du trottoir et parce que les arrêts, qui ne sont pas face-à-face, se situent trop près des carrefours, ce qui ne permet pas de descendre au niveau des voies ».

Ce faisant, la partie adverse justifie l'impossibilité de prévoir des quais viennois par deux contraintes techniques, d'une part, la présence des égouts et, d'autre part, la proximité des carrefours. L'emploi de la locution « à la fois » implique que chacune de ces deux contraintes est déterminante dans le choix opéré.

Partant, à supposer même que la partie adverse n'ait pu statuer en toute connaissance de la profondeur des égouts, cette lacune est sans incidence sur la légalité de la décision prise dans la mesure où il ressort de la motivation précitée que l'exclusion de ce type de quais se justifie par une autre contrainte technique. À cet égard, la requérante indique, dans son dernier mémoire, que « la situation des quais par rapport aux carrefours est variable d'un quai à l'autre ». Un tel constat ne suffit pas à démontrer que la partie adverse n'a pu décider en toute connaissance de cause que les « quais viennois » n'étaient pas une option envisageable.

Le premier grief n'est pas fondé.

*Sur le deuxième grief : absence de détermination précise des caractéristiques du revêtement*

S'agissant de la couleur du revêtement prévu pour la partie du projet située entre l'avenue de Stalle et la rue Alphonse Asselbergs, elle n'est pas précisée dans les formulaires de demande de permis et les plans du projet, puisqu'il est uniquement indiqué qu'il s'agit de pavés ou de dalles de porphyre.

Toutefois, il est précisé ce qui suit dans la note explicative jointe à la demande de permis (page 47) :

« Concernant les matériaux, le projet propose un revêtement unique en pierre naturelle aussi bien en chaussée qu'en trottoir. Il s'agit de pavés de porphyre scié de gabarit régulier (+/- 15cm\*20cm) et de teinte variable à dominante gris-rougeâtre. Les pavés présentent une face lisse (face sciée) et sont posés avec des joints de ciment lisse (ajusté au niveau de la surface de trottoir) d'une largeur de 1,5 à 2 m. La pose est prévue en rangée à joints décalés. Un soin particulier sera apporté à assurer la planéité et la régularité des surfaces aussi bien en trottoir pour le confort du piéton (et des passages de poussettes ...) qu'en chaussée pour limiter le bruit et le roulement des véhicules.

La teinte proposée est à dominante un gris-rougeâtre telle qu'illustrée ci-contre. Un processus participatif est cependant envisagé pour préciser la teinte choisie. Celle-ci va naturellement entre le gris, le gris-brun et le rougeâtre ».

Suit cette description une photographie d'un revêtement en pavés de porphyre sciés illustrant les variations de couleur de ceux-ci.

Au vu de ces éléments, il n'est pas démontré que la partie adverse n'a pu statuer en toute connaissance de cause de la teinte du revêtement envisagé. Le choix d'un matériau dont la teinte varie naturellement entre « le gris, le gris-brun et le rougeâtre », ne constitue par ailleurs pas une imprécision qui laisserait une marge de manœuvre inadmissible au bénéficiaire pour choisir la teinte du matériau utilisé.

La circonstance que Bruxelles Mobilité ait envisagé « un processus participatif pour préciser la teinte choisie » – qui ne paraît pas avoir été mis en œuvre, la consultation évoquée par la partie intervenante ne portant que sur l'éventuelle prolongation de la zone de plain-pied envisagée – ne change rien à ce constat, dès lors que la teinte du matériau choisi est suffisamment précisée dans la demande de permis et que la partie adverse a pu statuer en connaissance de cause.

En revanche, s'agissant des contradictions alléguées quant au choix du matériau de revêtement entre les plans modifiés, dont le permis attaqué impose le respect, et la note explicative, elles sont établies au vu des pièces du dossier. En effet, alors qu'il est mentionné dans la note explicative précitée que ce revêtement

sera constitué de pavés de porphyre sciés pour assurer une planéité optimale, certains plans mentionnent des pavés de porphyre clivés ou sciés ou des pavés de béton. Les parties adverse et intervenante ne le contestent d'ailleurs pas. Leur affirmation selon laquelle les services de la partie intervenante utiliseraient l'un ou l'autre vocable (scié ou clivé) pour désigner le même matériau de porphyre en opposition aux « pavés de Bruxelles » bombés se heurte à celle de la requérante selon laquelle la finition sciée ou clivée de ces pavés procure à ceux-ci une surface plus ou moins lisse, qui offre un confort, notamment acoustique, différent. Dès lors que les parties adverse et intervenante ne prétendent pas que le choix de l'un ou l'autre matériau est techniquement indifférent, il ne peut être conclu à une simple « approximation de langage ».

Dans cette mesure, il n'est pas établi que la partie adverse a été en mesure de choisir le revêtement en toute connaissance de cause, de sorte que le grief est fondé.

*Sur le troisième grief : absence de détermination précise des caractéristiques du mobilier urbain*

Selon l'article 98, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, du CoBAT, nécessite un permis d'urbanisme préalable le fait de « construire, utiliser un terrain pour le placement d'une ou plusieurs installations fixes, en ce compris les dispositifs de publicité et les enseignes ».

Des installations fixes telles que des abris, des garde-corps et même des tuteurs porte-lierre constituent des installations fixes dont le placement est en principe soumis à permis d'urbanisme.

Par exception à ce qui précède, l'article 7, alinéa 1<sup>er</sup>, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 novembre 2008 déterminant les actes et travaux dispensés de permis d'urbanisme, de l'avis du fonctionnaire délégué, de la commune, de la commission royale des Monuments et des Sites, de la commission de concertation ainsi que des mesures particulières de publicité ou de l'intervention d'un architecte, tel qu'applicable à l'acte attaqué, disposait comme suit :

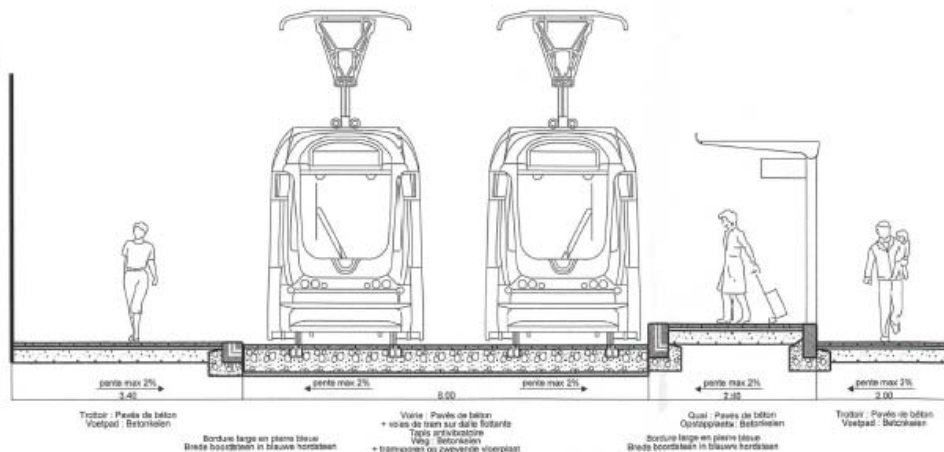
« Pour autant qu'ils n'impliquent aucune dérogation à un plan d'affectation du sol, à un règlement d'urbanisme ou à un permis de lotir, qu'ils ne constituent pas le complément de travaux soumis à permis d'urbanisme ou qu'ils ne font pas l'objet d'une répétition sur la longueur d'une voirie, les actes et travaux en voirie suivants sont dispensés de permis d'urbanisme :

- 1° les petits travaux d'aménagement des espaces réservés aux piétons, aux cyclistes et visant l'agrandissement local de ces espaces, l'amélioration de leur aspect esthétique ou la sécurité des usagers ;
- 2° les travaux d'aménagement des espaces réservés aux plantations ;
- 3° le placement, le déplacement ou l'enlèvement des dispositifs ou éléments suivants :
- a) la signalisation lumineuse ou non en ce compris son support, à l'exception des portiques, ainsi que sa protection vis-à-vis de la circulation ;
  - b) les dispositifs fixes ou mobiles limitant la circulation ou le stationnement ;
  - c) les dispositifs de contrôle ou d'information du stationnement ou de la circulation, tels que parcomètres, appareils horodateurs, radars, caméras ;
  - d) les dispositifs de stationnement pour véhicules à deux roues sauf les dispositifs fermés de plus de 20 m<sup>2</sup> ;
  - e) les dispositifs accessoires d'installations techniques, souterraines ou non, tels que armoires de commande électrique de feux de signalisation ou d'éclairage public, bornes téléphoniques, bornes incendies, armoires de télédiffusion ;
  - f) les bancs, tables, poubelles, conteneurs, enterrés ou non, affectés à la collecte des déchets ménagers ou assimilés, cabines téléphoniques, petites fontaines, bacs à plantation, boîtes postales ;
  - g) les dispositifs d'éclairage public ;
  - h) les abris destinés aux usagers des transports en commun pour autant que leur hauteur ne dépasse pas 2,80 mètres et leurs équipements ;
- 4° l'établissement ou la modification de la signalisation au sol ;
- 5° le placement ou la modification de dispositifs ralentisseurs de trafic situés aux abords d'une sortie d'école ou ne se trouvant pas sur le réseau primaire et qui ne sont pas visés à l'article 6.6° ;
- 6° sans préjudice de l'obtention préalable d'une autorisation de voirie, le placement d'une terrasse ouverte saisonnière dans le secteur horeca, pour autant que sa superficie, ne dépasse pas 50 m<sup>2</sup> et que soit préservé un passage libre d'obstacles sur au moins le tiers de la largeur de l'espace réservé aux piétons, avec un minimum de 2 mètres ».

*A contrario*, le placement de balustrades, de bancs, de poubelles et d'abris destinés aux usagers des transports en commun qui constituent le complément de travaux soumis à permis d'urbanisme ou qui font l'objet d'une répétition sur la longueur d'une voirie sont soumis à permis d'urbanisme.

En l'espèce, il convient de constater que l'emplacement des abris projetés est identifié par une croix bleue sur les plans du projet. Une coupe de ces abris figure comme suit sur le plan B.037 1/3 :

Coupe B-B'  
Sneede B-B'



La « note explicative » jointe à la demande de permis initiale décrit ces abris comme suit :

Les quais de trams seront équipés d'abris de types « hydra » sans publicité.



Illustration du modèle d'abri de type 'hydra' (sans face publicitaire)

Des panneaux publicitaires de type Muppy seront disposés hors quai. Au total 11 muppy seront placés pour remplacer les supports publicitaires existants (supports isolés et support associé au abris de quais et existants).

Sur la base de ces différentes informations, même si les abris ne sont pas représentés dans tous leurs détails sur les plans, la partie adverse a néanmoins pu statuer en connaissance de cause à leur égard.

En ce qui concerne les bordures, le dispositif du permis délivré précise que les quais doivent être « entourés d'une bordure contrastée ».

À cet égard, l'autorité qui délivre un permis peut imposer des conditions pour autant que celles-ci portent sur des aménagements mineurs qui ne remettent pas en cause la conception de base du projet. Si ces conditions peuvent induire une marge de manœuvre limitée au bénéficiaire du permis dans leur exécution, elles doivent être suffisamment précises et circonscrites quant à leur objet et ne peuvent

impliquer le dépôt de plans postérieurement à la délivrance du permis. En outre, elles ne sont admissibles que si elles sont susceptibles de répondre à l'objectif poursuivi par l'autorité délivrante en l'imposant.

En l'espèce, il ressort des plans modificatifs que les quais du tram implantés dans la zone commerçante d'Uccle auront des bordures en pierre bleue tandis que celles des quais implantés dans les autres zones seront en béton.

L'acte attaqué est motivé comme suit sur ce point :

« Considérant que le revêtement des quais est changé pour des pavés de basalte noir 20x20 cm ; qu'ils sont entourés de bordures en pierre bleue et dotés d'une ligne de vigilance de pavés de marbre blanc ;

Considérant que les quais ne sont pas, en région bruxelloise, différenciés par un revêtement, qu'ils sont matérialisés comme l'est le trottoir, utilisant le même revêtement ;

Considérant que les quais devront donc être matérialisés comme le sont les trottoirs à leur côté (porphyre zone commerçante, pavés béton pour le reste) et entourés d'une bordure contrastée pour leur visibilité) ».

Le dispositif de l'acte attaqué comporte la condition suivante :

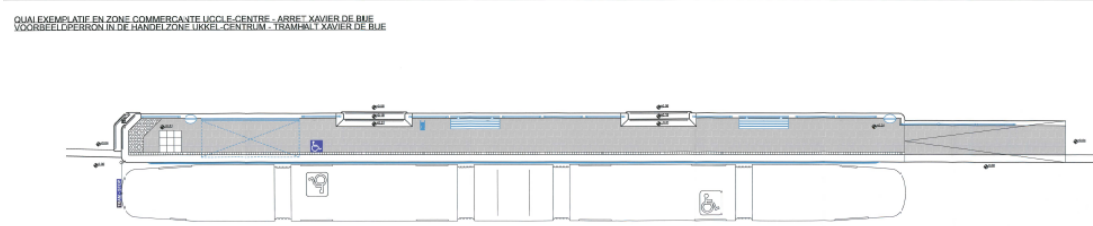
« matérialiser les quais de trams par le même revêtement que le trottoir auquel ils se raccrochent (platine pour zone commerçante, pavé béton pour les deux autres tronçons) et les entourer d'une bordure contrastée ».

La longueur et la hauteur des bordures sont décrites sur les plans joints à la demande de permis de manière suffisamment précise.

Quant à leur teinte, s'agissant des bordures des quais qui seront implantés dans la zone commerçante, il ressort des plans qu'elles sont réalisées en pierre bleue, qui constitue un matériau dont la couleur contraste avec celle du porphyre, « gris à rougeâtre », retenu pour les trottoirs. Partant, la condition précitée ne vise que les quais implantés dans les autres zones, soit une partie seulement du périmètre du projet. Par ailleurs, la marge de manœuvre laissée à la bénéficiaire du permis pour choisir le matériau est limité par l'objectif fixé par la partie adverse, de présenter un contraste avec le matériau de revêtement des quais en béton gris. Au vu de ces caractéristiques, la condition litigieuse est suffisamment précise.

S'agissant des balustrades, le plan B.8143 joint aux plans modificatifs déposés comporte deux vues en plan représentant deux quais exemplatifs qui seraient implantés respectivement en zone commerçante Uccle-centre (arrêt « Xavier

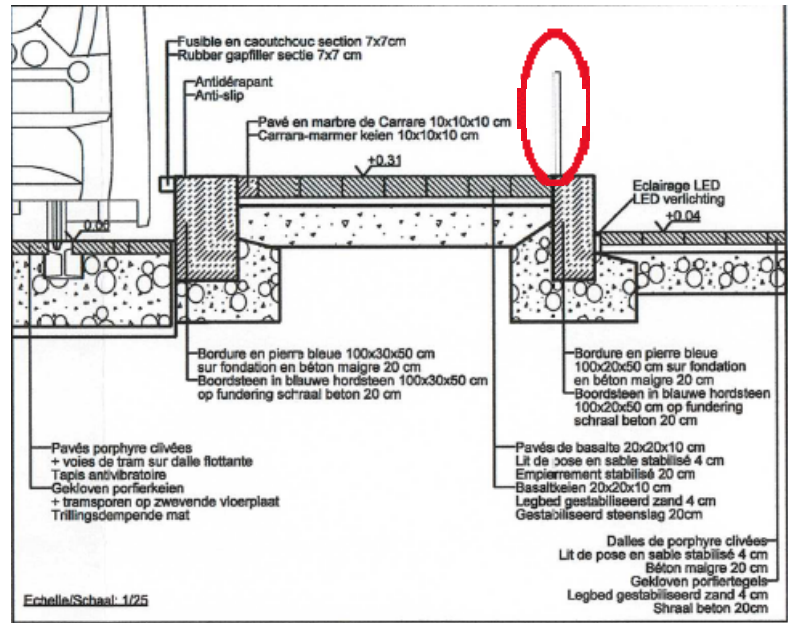
De Bue ») et en zone résidentielle (arrêt « Bens »), dont l’une se présente comme suit :



Rien ne permet *a priori* d’affirmer que les deux quais représentés sur les plans du projet devraient être adaptés fondamentalement pour être implantés aux différents endroits de la chaussée où des quais sont projetés. La différence des longueurs de quais prévus, lesquelles varient selon leur emplacement, n’est pas à ce point importante qu’elle implique des modifications fondamentales des équipements prévus qui, en l’espèce, feraient grief à la requérante.

Toutefois, il convient de constater que, sur les différents plans modifiés déposés, aucune rubrique de leurs légendes ne concerne les « balustrades ». S’il est vraisemblable que les traits bleus situés entre le quai et le trottoir représentés sur le plan ci-dessus figurent ces balustrades, le défaut de précision des légendes ne permet pas d’en avoir la certitude.

Par ailleurs, les plans ne comportent aucune indication quant au matériau qui les constituerait et leur aspect. Les balustrades figurent vraisemblablement sur les coupes des quais représentées sur ces plans comme suit :



Cependant, compte tenu de l'échelle du plan et des dimensions des autres éléments représentés, leur hauteur apparaît approximative.

La note explicative jointe à la demande de permis n'évoque pas précisément les balustrades en cause. Il y est indiqué de manière générale ce qui suit :

« Le design du mobilier urbain des quais n'est pas finalisé à ce stade du projet car il fera l'objet d'une consultation et d'une participation publique. La volonté est de véritablement mettre en valeur le quai en plateforme et de le faire participer à l'aménagement comme un élément décoratif et un repère. Il s'agira notamment d'inclure des éléments d'assise faiblement encombrants en bordure de quai/trottoir. Ces éléments devront à la fois servir de "ligne guide" pour souligner la séparation des espaces et à la fois servir d'élément d'unification de l'espace public piéton ».

La circonstance que Bruxelles Mobilité ait prévu une consultation et une participation publique avant de finaliser le choix du design du mobilier urbain des quais – qui ne paraît cependant pas avoir eu lieu – tend à démontrer que la partie adverse avait conscience de l'importance de cet élément pour les riverains et le bon aménagement des lieux.

Compte tenu des imprécisions du dossier de demande relatives à l'emplacement, l'aspect, la hauteur et les matériaux des balustrades des quais de tram projetées, alors que celles-ci constituent des installations fixes dont le placement est soumis à permis d'urbanisme, il convient de constater que la partie adverse n'a pas pu se prononcer en connaissance de cause à leur égard lorsqu'elle a octroyé le permis attaqué.

Dans cette mesure, le grief est fondé.

La première branche du premier moyen est fondée dans la mesure de ce qui précède.

#### *Sur la demande d'annulation partielle formulée par la partie intervenante*

Le Conseil d'État ne peut annuler partiellement un acte administratif que pour autant que, ce faisant, il ne procède pas à la réformation de l'acte attaqué. L'annulation partielle n'est donc possible que s'il n'existe pas entre les diverses parties de la décision une indivisibilité, de droit ou de fait, telle que l'annulation de certaines dispositions ou de certains effets de l'acte transformerait par ricochet les dispositions qui subsistent. Ainsi, lorsque les objets de l'acte entrepris sont clairement dissociables, une annulation partielle du permis d'urbanisme litigieux est possible. À l'inverse, il ne peut y avoir d'annulation partielle si le projet litigieux est

conçu comme un tout. En cas de doute, il y a lieu de procéder à l'annulation intégrale de l'acte attaqué.

En l'espèce, le permis attaqué a pour objet d'« aménager la chaussée d'Alseberg : rénovation de la voirie, mise aux normes des quais de tram, des traversées, plantation d'un alignement d'arbres ». Si le projet comporte plusieurs volets, les griefs fondés examinés ci-avant ont trait au revêtement et aux balustrades des quais de tram, soit deux éléments essentiels du projet de réaménagement global et indissociables de celui-ci, le second ayant trait à la sécurité des usagers. Partant, l'annulation du permis attaqué ne pourrait être prononcée uniquement en ce qui concerne ces deux aspects sans procéder à une réformation de la décision.

Par conséquent, il n'y a pas lieu de faire droit à la demande d'annulation partielle formulée par la partie intervenante.

#### *VII. Autres branches du premier moyen et autres moyens*

Les autres branches du premier moyen et les autres moyens, s'ils étaient fondés, ne pourraient mener à une annulation plus étendue. Il n'y a dès lors pas lieu de les examiner.

#### *VIII. Indemnité de procédure*

Dans sa requête, la partie requérante sollicite « une indemnité de procédure liquidée au montant de base de 700 € + 20 %, soit 840 € », à la charge de la partie adverse. Il y a lieu de faire droit à sa demande tout en indexant ce montant conformément à l'arrêté ministériel du 22 juin 2022 relatif à l'indexation de l'indemnité de procédure visée à l'article 67 de l'arrêté du Régent du 23 août 1948 déterminant la procédure devant la section du contentieux administratif du Conseil d'État.

Dans son mémoire en réponse, la partie adverse sollicite une « indemnité de procédure, liquidée au montant de base augmentée de 20 % conformément à l'article 67, § 2, du règlement général de procédure », à la charge des parties requérantes. La partie adverse n'ayant pas obtenu gain de cause, il n'y a pas lieu de faire droit à sa demande.

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

**Article 1<sup>er</sup>.**

Le désistement d'instance de la seconde partie requérante est décrété.

**Article 2.**

La décision par laquelle le fonctionnaire délégué octroie un permis d'urbanisme à Bruxelles Mobilité, le 15 juillet 2020, pour aménager la chaussée d'Alseberg (Référence : 16/PFD/1722300) est annulée.

**Article 3.**

Une indemnité de procédure de 924 euros est accordée à la première partie requérante, à la charge de la partie adverse.

Les deux contributions prévues à l'article 66, 6°, du règlement général de procédure, liquidées à la somme de 40 euros, sont mises à la charge de la partie adverse.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 750 euros, sont mis à la charge de la partie adverse, à concurrence de 400 euros, à la charge de la seconde partie requérante, à concurrence de 200 euros et à la charge de la partie intervenante, à concurrence de 150 euros.

Ainsi prononcé, à Bruxelles, le 21 octobre 2024, par la XV<sup>e</sup> chambre du Conseil d'État, composée de :

Anne-Françoise Bolly,  
Élisabeth Willemart,  
Joëlle Sautois,  
Frédéric Quintin,

présidente de chambre,  
conseillère d'État,  
conseillère d'État,  
greffier.

Le Greffier,

La Présidente,

Frédéric Quintin

Anne-Françoise Bolly

