

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n^o 263.255 du 12 mai 2025

A. 232.659/XIII-9164

En cause :

1. **l'association sans but lucratif
ASSOCIATION DES HABITANTS DE
LOUVAIN-LA-NEUVE,**

2. **G.C.,**

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

contre :

la Région wallonne, représentée
par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e Bénédicte HENDRICKX, avocat,
rue de l'Aurore 52
1000 Bruxelles,

Parties intervenantes :

1. **la société anonyme FRANKI,**

ayant élu domicile chez
M^{es} Renaud SIMAR et Nathalie VAN DAMME, avocats,
place des Nations Unies 7
4020 Liège,

2. **la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve,**

ayant élu domicile chez
M^e Marie BOURGYS, avocat,
chemin de la Maison du Roi 34C
1380 Lasne,

3. **la société anonyme de droit public INFRABEL,**

4. **la société anonyme TUC RAIL,**

ayant élu domicile chez
M^{es} Sébastien DEPRÉ et Germain HAUMONT, avocats,
place Flagey 18
1050 Bruxelles.

I. Objet de la requête

1. Par une requête introduite le 8 janvier 2021 par la voie électronique, les parties requérantes demandent l'annulation de l'arrêté du 21 septembre 2020 par lequel le ministre de l'Aménagement du territoire délivre à la société anonyme (SA) Franki un permis d'urbanisme ayant pour objet la prolongation des quais de la gare de Louvain-la-Neuve sur un bien sis à Ottignies-Louvain-la-Neuve, boulevard de Wallonie.

II. Procédure

2. Par des requêtes introduites respectivement les 4 et 9 mars 2021 par la voie électronique, la SA Franki et la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve ont demandé à être reçues en qualité de parties intervenantes.

Ces interventions ont été accueillies par une ordonnance du 4 mai 2021.

Par une requête introduite le 8 mars 2021 par la voie électronique, la SA de droit public Infrabel et la SA TUC Rail ont demandé à être reçues en qualité de parties intervenantes.

Ces interventions ont été accueillies par une ordonnance du 3 juin 2021.

Le dossier administratif a été déposé.

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.

Le rapport a été notifié aux parties.

Les parties requérantes ont demandé la poursuite de la procédure et les première et deuxième parties intervenantes ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 28 novembre 2024, l'affaire a été fixée à l'audience du 9 janvier 2025.

M^{me} Colette Debroux, président de chambre, a exposé son rapport.

M^e Jacques Sambon, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, M^e Bénédicte Hendrickx, avocat, comparaissant pour la partie adverse, M^e Margaux De Greef, *loco* M^{es} Renaud Simar et Nathalie Van Damme, avocat, comparaissant pour la première partie intervenante, M^e Louis Vansnick, *loco* M^e Marie Bourgy, avocat, comparaissant pour la deuxième partie intervenante, et M^e Rebecca Mirzabekiantz, *loco* M^{es} Sébastien Depré et Germain Haumont, avocat, comparaissant pour les troisième et quatrième parties intervenantes, 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 utiles à l'examen de la cause

3. Par un courrier du 17 janvier 2020, la SA Franki dépose auprès du fonctionnaire délégué une demande de permis d'urbanisme ayant pour objet la prolongation des quais de la gare de Louvain-la-Neuve sur un bien sis boulevard de Wallonie à Ottignies-Louvain-la-Neuve.

Il en est accusé réception le 17 février 2020.

Le projet se situe en zone d'habitat au plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez, approuvé par arrêté royal du 28 mars 1979.

4. Une annonce de projet est organisée du 16 mars au 15 mai 2020. Elle donne lieu à plusieurs réclamations.

Divers services et instances émettent des avis sur la demande de permis, dont l'avis favorable conditionnel du collège communal d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et l'avis favorable de la commission consultative d'aménagement du territoire et de la mobilité (CCATM).

5. Le 2 juillet 2020, le fonctionnaire délégué envoie le dossier de demande de permis au ministre de l'Aménagement du territoire. Selon les termes de l'acte attaqué, le dossier instruit est réceptionné le 24 juillet 2020.

6. Le 21 septembre 2020, le ministre octroie le permis d'urbanisme sollicité.

Il s'agit de l'acte attaqué.

IV. Recevabilité – intérêt au recours

IV.1. Thèse de la partie adverse et des troisième et quatrième parties intervenantes

7. La partie adverse soulève une fin de non-recevoir à l'égard de la première requérante, en ce qu'elle ne démontre pas en quoi l'acte attaqué porte atteinte à son objet social, se bornant à justifier son intérêt au recours par le fait qu'elle est « concernée par le projet autorisé ». Elle considère que l'objet social de l'association sans but lucratif (ASBL) est particulièrement large, comme le concèdent ses statuts, et que son but coïncide avec la défense de l'intérêt général. Elle en infère ajoute que le recours est irrecevable à défaut d'intérêt dans son chef.

8. À propos de la seconde requérante, elle conteste que celle-ci soit une riveraine immédiate du projet, alors qu'elle n'a aucune vue sur le boulevard de Wallonie, en étant séparée par la boucle des Métiers. Elle observe que, selon le site *Mappy*, elle est distante du boulevard d'environ 450 mètres. Elle lui reproche de ne pas indiquer en quoi l'acte attaqué lui cause grief, si ce n'est en mentionnant la réclamation qu'elle a déposée, ce qui ne suffit pas à démontrer un intérêt direct, personnel et individualisé à l'annulation de l'acte attaqué.

9. Les troisième et quatrième parties intervenantes font leurs arguments de la partie adverse quant à la recevabilité du recours et concluent à l'irrecevabilité de la requête.

IV.2. Thèse des parties requérantes

10. En termes de requête, les requérantes reproduisent un extrait des statuts de l'ASBL et en infèrent qu'elle est concernée par le projet litigieux. La seconde requérante fait valoir, quant à elle, qu'elle réside à 80 mètres au nord-est du projet de sorte qu'elle en est une riveraine immédiate. Toutes deux ajoutent qu'elles ont introduit une réclamation dans le cadre de l'annonce de projet.

11. En réplique, à propos de son intérêt à agir, l'association requérante répond que son espace géographique, limité au territoire de Louvain-la-Neuve, est restreint et précis, et qu'au demeurant, rien n'interdit d'avoir un objet social qui

s'étend sur une vaste étendue. Elle indique qu'il convient d'avoir égard à la portée du permis délivré et qu'en l'occurrence, le projet vise la réalisation de travaux de première importance pour l'ensemble des habitants de la ville, que la gare est un pôle modal pour toute la cité étudiante, qu'il s'agit de la mise en œuvre d'un des maillons du RER, que le projet se situe à l'interconnexion des quartiers du nord-est et du centre de Louvain-la-Neuve et que, partant, le projet a une influence concrète et un intérêt essentiel pour l'ensemble des habitants de la cité.

Quant à la précision de son objet social, elle conteste qu'il soit si large qu'il puisse se confondre avec l'intérêt collectif. Elle soutient que ses statuts ne visent pas seulement « la qualité de vie, dans le sens le plus large, des habitants de LLN » mais précisent aussi qu'elle « a pour objet la défense de l'environnement de LLN et pourra intenter en son nom propre toute(s) action(s) tendant à réduire, éviter ou supprimer toutes nuisances environnementales réelles ou potentielles », de sorte que son objet est suffisamment délimité et spécialisé. Rappelant la teneur des griefs formulés dans chacun des cinq moyens invoqués, elle estime que ceux-ci démontrent concrètement en quoi le permis litigieux porte atteinte à son objectif social.

12. En ce qui la concerne, la seconde requérante réplique que, quant à la distance la séparant du projet contesté, il y a lieu d'avoir égard au fait qu'elle est usagère du train, se rendant à la gare à pied ou à vélo et non par la route. Elle ajoute que les nuisances sonores ou en termes de pollution de l'air s'estiment à vol d'oiseau et non par la voie routière, et qu'en outre, elle a une vue directe sur le site du projet. Elle pointe qu'à tout le moins, les moyens invoqués démontrent l'incidence indéniable que le projet a sur son cadre de vie, en termes de nuisances environnementales.

IV.2. Examen

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

Il appartient au Conseil d'État d'apprécier si chaque partie requérante qui le saisit justifie d'un intérêt au recours. Sous réserve des dispositions de droit international directement applicables, l'article 19 des lois coordonnées fait ainsi

obstacle à l'action populaire qui serait introduite par n'importe quelle personne, qu'elle soit physique ou morale. Le Conseil d'État doit toutefois veiller à ce que la condition de l'intérêt ne soit pas appliquée d'une manière exagérément restrictive ou formaliste (C.C., 30 septembre 2010, n° 109/2010, B.4.3 ECLI:BE:GHCC:2010:ARR.109).

14. Un justiciable qui introduit un recours en annulation devant le Conseil d'État n'a pas l'obligation légale de justifier expressément de son intérêt dans la requête introductive. Cependant, si cet intérêt est mis en doute, il lui appartient de fournir des éclaircissements dès qu'il en a l'occasion dans le cadre de la procédure et d'étayer son intérêt. S'il s'exécute en ce sens, le requérant circonscrit également les motifs de sa demande et le Conseil d'État doit tenir compte des limites du débat juridictionnel ainsi fixé.

15. Sont recevables les recours introduits par des personnes morales qui se prévalent pour agir d'une atteinte, portée par l'acte qu'elles contestent, aux intérêts légitimes et collectifs qu'elles poursuivent en raison de leur objet social, pour autant que ces intérêts soient spécifiques ou, en d'autres termes, suffisamment distincts de l'intérêt général.

Une association sans but lucratif peut agir devant le Conseil d'État pour autant qu'elle satisfasse aux conditions exigées de toutes les autres personnes physiques ou morales, à savoir justifier d'un intérêt direct, personnel et légitime, ainsi que de la qualité requise. Elle témoigne de cette dernière condition lorsqu'elle agit dans le but qu'elle s'est fixé dans ses statuts et que ce but ne coïncide pas avec la défense de l'intérêt général ni avec l'intérêt personnel de ses membres. Pour apprécier le caractère général du but statutaire poursuivi par une association, deux critères doivent être pris en compte : un critère social et un critère géographique. Sur le plan social, est irrecevable le recours en annulation introduit par une association dont l'objet est à ce point large que l'intérêt collectif qu'elle poursuit n'est guère distinct de l'intérêt général. Sur le plan géographique, lorsque l'acte attaqué a une portée géographique bien délimitée, il ne peut être attaqué par une association dont l'action n'est pas limitée territorialement ou couvre une large étendue territoriale sauf si cette association a un objet social spécialisé. Par ailleurs, une association dont l'objet social s'étend à une vaste étendue territoriale n'est recevable à attaquer un acte administratif que si celui-ci a une incidence sur tout ou une grande partie du territoire visé par les statuts de cette association. Cette vérification se fait par l'analyse des statuts de l'association, les termes dans lesquels l'objet social est défini devant être suffisamment précis et spécifiques.

16. En l'espèce, les articles 3 et 4 des statuts de la première requérante lui donnaient, lors de l'introduction du recours, l'objet social suivant :

« Article 3. L'association des habitants est un groupe de pression chargé de faire connaître les voix des habitants de Louvain-la-Neuve là où il importe qu'elles soient entendues.

Article 4. L'association des habitants a pour mission d'intervenir auprès de tous les responsables compétents pour toutes questions ayant trait, de quelque manière que ce soit, à la qualité de vie, dans le sens le plus large, des habitants de LLN.

À cet égard, l'association des habitants entreprend toute(s) démarche(s) et/ou action(s), y compris judiciaire(s) et administrative(s) qu'elle juge utile[s].

L'association des habitants a pour objet la défense de l'environnement de LLN et pourra intenter en son nom propre toute(s) action(s) tendant à réduire, éviter ou supprimer toutes nuisances environnementales réelles ou potentielles au sens le plus large pouvant affecter la qualité de la vie des habitants de LLN ».

Par une décision de son assemblée générale du 5 novembre 2023 publiée aux annexes du Moniteur belge du 12 décembre 2023, les statuts de la première requérante, désignée désormais par le signe « AH », lui donnent l'objet social suivant :

« Article 3. L'AH est un groupe de pression chargé de faire connaître les voix des habitants de LLN là où il importe qu'elles soient entendues. L'AH a pour mission d'intervenir auprès de tous les responsables compétents pour toutes questions ayant trait, de quelque manière que ce soit, à la qualité de vie, dans le sens le plus large, des habitants de LLN. À cet égard, l'AH entreprend toute(s) démarche(s) et/ou action(s), y compris judiciaire(s) et administrative(s) qu'elle juge utile(s).

Article 4. L'AH a pour objets :

- La défense de l'environnement de LLN et pourra intenter en son nom propre toute(s) action(s) tendant à réduire, éviter ou supprimer toute(s) nuisance(s) environnementale(s) réelle(s) ou potentielle(s) au sens le plus large pouvant affecter la qualité de vie des habitants de LLN.
- Des activités d'informations, culturelles, éducatives et/ou récréatives visant à rassembler les habitants de LLN.
- Des activités commerciales nécessaires à son fonctionnement, telles que les insertions publicitaires dans le guide des commerces et services, le catalogue du parcours d'artistes et les affichages qui y sont relatifs ».

Ces objets sociaux sont suffisamment précis pour être distingués de la défense de l'intérêt général dès lors qu'ils portent sur des domaines spécifiques tels que la qualité de vie et la défense de l'environnement de la cité étudiante. L'action de l'association est également limitée d'un point de vue territorial puisqu'elle concerne uniquement Louvain-la-Neuve. L'acte attaqué autorise, sous conditions, la prolongation des quais au niveau de la gare de Louvain-la-Neuve. Le recours pointe notamment que le chantier et le projet litigieux peuvent avoir des incidences négatives sur le cadre de vie des habitants concernés, en tant que l'autorité n'a pas pu en évaluer correctement l'impact sur la problématique de l'accès aux quais depuis le centre-ville, la nappe phréatique et la problématique du ruissellement des

eaux. En cela, l'acte attaqué est de nature à entraver la réalisation de l'objet social passé ou actuel de la première requérante et à porter atteinte à l'intérêt collectif qu'elle défend.

17. Par ailleurs, à propos de la seconde requérante, chacun a intérêt au bon aménagement de son quartier, ce qui implique la possibilité, en principe, de contester tout projet susceptible de modifier son environnement ou d'affecter son cadre de vie.

La notion de « riverain » ou de « voisin » d'un projet doit s'apprécier à l'aune de différents critères, étant, notamment, la proximité, le contexte urbanistique et l'importance du projet en termes de nuisances. L'intérêt doit s'apprécier au regard de l'incidence du projet sur le cadre de vie de la partie requérante.

Lorsqu'un riverain est séparé du projet litigieux par une distance qui ne permet pas de lui conférer la qualité de voisin « immédiat », il lui incombe d'exposer en quoi le projet est susceptible d'affecter directement sa situation personnelle et, plus précisément, en quoi il est susceptible d'influencer de manière négative son environnement ou son cadre de vie.

En l'espèce, l'habitation de la seconde requérante se situe à un peu plus de 50 mètres du site du projet. Elle est dès lors une voisine immédiate du projet autorisé par l'acte attaqué. Elle dispose de l'intérêt requis pour agir en annulation.

18. Le recours est recevable dans le chef des deux requérantes.

V. Premier moyen

V.1. Thèse des parties requérantes

A. Requête en annulation

19. Les requérantes prennent un premier moyen de la violation des articles D.I.1, D.II.10, D.II.16, D.II.59, D.VIII.2 et D.VIII.13 du Code du développement territorial (CoDT), des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du principe d'utilité de l'enquête publique et du schéma de développement communal (SDC), approuvé par le conseil communal de la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve le 27 février 2017.

20. Elles considèrent que la motivation de l'acte attaqué est inadéquate au regard d'une décision antérieurement prise par le Gouvernement wallon et par

rapport au SDC, et ne rencontre pas les observations formulées lors de l'annonce de projet.

Rappelant que, le 7 novembre 2013, le Gouvernement wallon a arrêté les priorités du plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie pour la période 2013-2025, elles expliquent que la création d'un faisceau de voies de garage à l'arrière des quais de la gare de Louvain-la-Neuve, soit la création d'une arrière-gare, fait partie du projet n° 6 « augmentation de la capacité des lignes 161 et 161A dans la zone d'Ottignies-Louvain-la-Neuve » de la priorité 2 « projets nouveaux ». Elles ajoutent que le « Plan Tritel » précise que « les emprises sont disponibles dans le prolongement des voies existantes ». Elles exposent que la réalisation d'une arrière-gare est mentionnée au point 4.3.A. des « mesures d'aménagement » du SDC et qu'elles ont indiqué, dans leur réclamation, que le projet litigieux est incompatible avec l'aménagement d'une éventuelle arrière-gare permettant des manœuvres de train, puisque celle-ci doit, en principe, s'implanter « dans le prolongement des voies existantes », prolongement que supprime l'allongement des quais projeté.

À leur estime, la motivation formelle de l'acte attaqué est inadéquate, en tant que son auteur affirme que le projet s'inscrit dans les indications du SDC, alors que, d'une part, la prolongation des quais est incompatible avec la création d'une arrière-gare décidée par le Gouvernement wallon le 7 novembre 2013 précitée, sans que cette contradiction soit expliquée, que, d'autre part, l'acte attaqué s'écarte des orientations du SDC et qu'enfin, l'autorité ne rencontre pas leur réclamation émise sur ce point lors de l'annonce de projet.

B. Mémoire en réplique

21. En réplique, elles maintiennent que tant la Région wallonne que la ville ont pris position en faveur de la création d'une arrière-gare, respectivement dans un plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie pour la période 2013-2025 et dans le SDC, et que le projet contesté va à l'encontre de ces décisions, puisque la prolongation des quais se situe au sein de l'emprise prévue pour l'arrière-gare.

En ce qui concerne la possibilité d'accueillir des trains plus longs ou complémentaires à l'avenir, évoquée par la partie adverse, elles précisent que les trains destinés au RER les plus longs peuvent déjà fréquenter la gare de Louvain-la-Neuve dans sa configuration actuelle, sans prolongement des rails, et que l'acquisition de voitures à double étage, d'une longueur de 26 mètres, est prévue.

V.2. Examen

22. Pour satisfaire aux exigences des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, tout acte administratif à portée individuelle doit faire l'objet d'une motivation formelle, laquelle consiste en l'indication, dans l'acte, des considérations de droit et de fait servant de fondement à la décision. Cette motivation doit être claire, pertinente et adéquate afin de permettre aux intéressés de comprendre les raisons fondant la décision et de vérifier que celle-ci a été précédée d'un examen des circonstances de l'espèce.

Une autorité administrative, dans l'exercice de son pouvoir d'appréciation discrétionnaire, peut toujours opérer un revirement d'attitude. Il y a revirement d'attitude lorsque l'autorité se prononce différemment dans un délai rapproché, en adoptant des attitudes apparemment contradictoires, en application d'une même réglementation, sur des projets identiques ou similaires, alors que les circonstances de l'affaire n'ont pas évolué de manière significative. En ce cas, la motivation formelle de l'acte attaqué doit permettre de comprendre pourquoi l'autorité administrative, dans l'exercice de ce pouvoir d'appréciation, opère un tel revirement.

Par ailleurs, l'autorité administrative ne doit pas, en règle, répondre à toutes les objections qui ont été émises au cours de la procédure qui a conduit à l'élaboration d'un permis d'urbanisme. Toutefois, lorsque, dans le cadre d'une annonce de projet et de l'instruction de la demande, des observations précises dont l'exactitude et la pertinence sont corroborées par le dossier ont été formulées, le permis délivré ne peut être considéré comme adéquatement motivé s'il ne permet pas de comprendre les raisons pour lesquelles l'autorité passe outre, au moins partiellement, à ces observations. Notamment, la motivation de la décision attaquée doit permettre de comprendre pourquoi, dans l'exercice de son pouvoir d'appréciation discrétionnaire, l'autorité administrative s'écarte, le cas échéant, des avis et décisions antérieurement intervenus sur la demande. Par ailleurs, il faut mais il suffit que la décision indique clairement les motifs liés au bon aménagement des lieux sur lesquels elle se fonde et que le réclamant y trouve, fût-ce implicitement, les raisons du rejet de sa réclamation.

23. En ce qui concerne l'incompatibilité du projet critiqué avec une décision antérieure du Gouvernement wallon, le document en question daté du 7 novembre 2013, annexé au mémoire en intervention des troisième et quatrième intervenantes, est intitulé « plan pluriannuel d'investissements 2013-2025 du groupe SNCB. Demande de l'avis de la Wallonie par le Gouvernement fédéral ». Il y est notamment proposé ce qui suit :

« la réalisation des projets ci-dessous :

[...]

- priorité 2 – projets nouveaux : dans le cadre de l'enveloppe de 948 mios € disponible pour les projets nouveaux wallons, la réalisation des 18 projets wallons suivants, considérés comme plus efficaces (leur numérotation ne constitue pas une priorisation) :

[...]

Projet (v+m)	6	Augmentation de la capacité de la ligne L161-L161A dans la zone d'Ottignies-LLN
-----------------	---	---

».

Il ne se déduit pas de ce document que, sur la réalisation d'une arrière-gare, une décision formelle a été prise en 2013 par le Gouvernement wallon, si ce n'est celle d'approuver la note qui lui était soumise et, en substance, de décider « du principe de prévoir dans l'accord de coopération des garanties quant au suivi, par la Wallonie, de la réalisation des projets », le ministre-président et le ministre de la Mobilité étant chargés de préparer le projet d'accord de coopération « selon les principes repris dans la présente note ». D'ailleurs, aux termes de son intitulé, il s'agit d'un « avis » formulé à la demande du Gouvernement fédéral sur la réalisation de plusieurs « projets wallons ». Le document précité ne démontre pas que le projet autorisé par l'acte attaqué est, en soi, incompatible avec le projet n° 6 ainsi évoqué. Cet avis a, au demeurant, été émis à destination de l'autorité fédérale dans le cadre de l'adoption d'un plan pluriannuel d'investissements 2013-2025 de la SNCB, soit dans un contexte différent de l'adoption de l'acte attaqué, qui consiste en une autorisation urbanistique.

24. Pour le reste, les requérantes n'établissent pas que les circonstances ayant entouré l'avis précité émis en 2013 sont comparables à celles prévalant lors de l'adoption de l'acte attaqué en 2021. Au contraire, il ressort de l'acte attaqué qu'un « récent investissement public important » a été consenti pour la réalisation du parking relais Park & Ride (P+R) à proximité directe du lieu d'implantation du projet et que celui-ci « vise à répondre aux besoins des usagers du transport en commun ferroviaire et de favoriser l'usage du parking P+R lequel s'inscrit dans le projet RER ». Plus globalement, l'espace situé dans le prolongement des quais existants, où l'arrière-gare envisagée dans l'avis précité aurait dû s'implanter, a entre-temps été urbanisé de sorte que le cadre bâti dans lequel s'insère le projet litigieux n'est pas comparable à celui existant huit ans auparavant.

25. Il résulte de ce qui précède que l'acte attaqué ne constitue pas un revirement d'attitude du Gouvernement wallon par rapport au document précité du 7 novembre 2013. Celui-ci et l'acte attaqué ne concernent pas le même dossier et s'inscrivent dans des contextes différents. En conséquence, l'acte attaqué ne devait pas comporter une motivation formelle spécifique quant à ce.

26. Par ailleurs, le point 4.3 « Circulation des transports en commun » du chapitre 4 du livre IV du SDC d'Ottignies-Louvain-la-Neuve prévoit notamment ce qui suit :

« A. Chemin de fer

L'analyse de la situation existante au niveau du réseau ferré de la SNCB a démontré l'importance de l'infrastructure ferroviaire sur le territoire communal, qui est desservi par 3 gares et 4 lignes. Par contre, l'offre en desserte ferroviaire pour les voyageurs s'est dégradée à l'analyse du dernier plan de transport de la SNCB 2015-2017.

Il faudra veiller à améliorer sensiblement l'offre ferroviaire, tant en termes de plage horaire desservie que de cadences, lorsque le RER deviendra opérationnel.

La Ville prend acte que plusieurs mesures situées sur le territoire communal sont reprises dans la note approuvée par le Gouvernement wallon, en date du 07 novembre 2013, au sujet de la priorisation des travaux à financer par la SNCB et les pouvoirs publics. En particulier, l'augmentation de la capacité voyageurs et marchandises dans la gare d'Ottignies (quais supplémentaires L161 et L161A et 4 voies à quais pour la ligne 139-140), la réalisation d'une arrière-gare et la création d'un quai supplémentaire à Louvain-la-Neuve, l'implantation d'une liaison contre-voie entre Louvain-la-Neuve et le poste d'entretien d'Ottignies, la mise à 4 voies d'un tronçon supplémentaire entre la bifurcation de Louvain-la-Neuve et Rhisnes ».

Le premier alinéa de l'article précité étant descriptif, aucun caractère prescriptif ne peut en être déduit. Le deuxième alinéa est formulé de manière générale, se bornant à espérer une amélioration sensible de l'offre, tant en termes de plage horaire que de cadences « lorsque le RER deviendra opérationnel ». Il ne présente pas non plus de caractère normatif pouvant s'appliquer à des projets urbanistiques. Le troisième alinéa est purement descriptif, se limitant à « prendre acte » et énumérer les mesures situées sur le territoire de la ville qui sont reprises dans la note du Gouvernement wallon, approuvée le 7 novembre 2013.

En tant que le moyen soutient que l'acte attaqué s'écarte des orientations du SDC, le grief manque en fait.

27. À propos de l'absence de réponse aux réclamations émises par les requérantes lors de l'annonce de projet, celles-ci ne visent à ce titre que leur objection commune relative à l'incompatibilité du projet contesté « avec l'aménagement d'une éventuelle arrière-gare (qui permettrait des manœuvres des trains) ».

L'acte attaqué contient notamment les considérations suivantes quant à l'opportunité du projet au regard de sa situation à proximité du nouveau parking P+R :

« Considérant qu'en l'espèce, le projet vise le prolongement des quais d'une gare existante et exploitée, ainsi que l'aménagement de leurs abords; que la prolongation sollicitée se présente comme le trait d'union entre cette gare et le nouveau parking P+R récemment réalisé; que l'adjonction des nouvelles infrastructures sollicitées n'empêche nullement la zone d'habitat inscrite au plan de secteur de remplir pleinement sa fonction principale, à savoir la résidence; qu'au contraire, les infrastructures sollicitées viennent compléter celles déjà existantes et trouvent naturellement leur place dans un centre urbain drainant un large public, améliorant l'accès au transport en commun ferroviaire; que ces nouvelles infrastructures ne perturbent pas la fonction résidentielle; que, par ailleurs, la demande porte sur une portion très minime de la zone d'habitat inscrite au plan de secteur à cet endroit du territoire; que, par ailleurs, ces infrastructures s'implantent sur un terrain en friche, entre la gare, un parking P+R et des voiries; que le voisinage immédiat du projet est déjà proche de la gare existante et du parking P+R; qu'en outre, le projet se situe également à proximité d'un centre commercial d'une certaine ampleur; que les incidences induites par le projet sont mineures; que, vu le contexte dans lequel s'inscrit le projet, il n'est pas déraisonnable d'estimer que le projet est compatible avec le voisinage;

[...]

Considérant que la demande porte plus précisément sur la prolongation de 73 mètres des voies et des quais au-delà de la traverse de l'Échange, afin de créer un lien et un accès plus direct depuis le parking P+R;

[...]

Considérant que la gare de Louvain-la-Neuve s'inscrit dans le réseau RER; que cette gare, jusqu'ici tournée vers la ville, habitants et étudiants, a comme objectif de devenir également une gare tournée vers des voyageurs extérieurs à la ville, via son parking P+R, directement relié à l'autoroute E411;

Considérant que l'amélioration de la connexion avec le parking P+R et la possibilité d'accueillir des trains plus longs ou complémentaires pour l'avenir répond à cet objectif;

[...]

Considérant [...] que le projet permet de rénover et d'améliorer certaines parties de la gare de Louvain-la-Neuve; que l'autorité compétente estime que la liaison du projet et du parking P+R est une plus-value pour la gare et n'amoindrit nullement l'offre de services offerte aux usagers venant du centre-ville, ni la qualité de cette offre;

[...]

Considérant que le projet vise à répondre aux besoins des usagers du transport en commun ferroviaire et de favoriser l'usage du parking P+R lequel s'inscrit dans le projet RER et vise essentiellement une clientèle de navetteurs (tenant compte de sa localisation aux abords de grands axes routiers et de sa grande capacité); qu'il n'y a pas lieu de remettre en cause ce lien entre les deux infrastructures; que, par ailleurs, ce lien ne porte nullement atteinte à l'usage de la gare par d'autres utilisateurs, tels que les habitants du centre-ville ».

Ces motifs permettent de comprendre les raisons pour lesquelles, aux yeux de l'auteur de l'acte attaqué, l'implantation du projet à l'endroit considéré est opportune, eu égard aux objectifs poursuivis. Il a été exposé ci-avant que l'acte attaqué ne devait pas comporter de motifs spécifiques en lien avec la note du

Gouvernement wallon du 7 novembre 2013 ni, partant, ayant trait à l'arrière-gare « éventuelle » visée par les requérantes dans leurs réclamations. La motivation de l'acte attaqué, ci-avant reproduite, permet de comprendre pourquoi celles-ci, reprochant au projet d'être incompatible avec la construction éventuelle d'une arrière-gare, n'ont pas été accueillies.

28. Sont irrecevables les nouveaux moyens ou développements soulevés au stade du mémoire en réplique qui ne relèvent pas de l'ordre public et qui ont pu être portés à la connaissance de la partie requérante préalablement à la prise de connaissance du dossier administratif. Une telle exigence s'impose afin d'assurer le respect des droits de la défense, dont le principe du contradictoire. L'admissibilité de tels moyens dans les deux hypothèses précitées est encore conditionnée au respect de la loyauté procédurale.

En l'espèce, en tant que le mémoire en réplique critique l'argument vanté par la partie adverse de la « possibilité d'accueillir des trains plus longs ou complémentaires pour l'avenir », le grief n'est pas d'ordre public et l'affirmation contestée est reproduite dans l'acte attaqué lui-même, annexé à la requête en annulation. Si les requérantes entendaient en dénoncer le bien-fondé, l'argument aurait pu – et donc dû – être exposé dès la requête.

Ce grief, formulé pour la première fois en réplique est tardif et, partant, irrecevable.

29. Le premier moyen n'est fondé en aucun de ses griefs.

VI. Deuxième moyen

VI.1. Thèse des parties requérantes

A. Requête en annulation

30. Les requérantes prennent un deuxième moyen de la violation des articles D.I.1 et D.VIII.2 du CoDT, des articles D.50 et D.75 du livre I^{er} du Code de l'environnement, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du principe d'utilité de l'enquête publique et du schéma de développement communal (SDC), approuvé par le conseil communal de la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve le 27 février 2017.

31. Elles font valoir que, lors de l'instruction de la demande de permis, plusieurs instances, dont le collège communal – lors d'une précédente demande de

permis introduite en 2012 – et la CCATM, ont insisté sur la nécessité d’assurer une liaison verticale entre les quais prolongés et la traverse de l’Échange, de manière à desservir les quartiers de Lauzelle, la Baraque et Courbevoie, situés au nord-est de la gare. Elles ajoutent qu’elles-mêmes, dans leurs réclamations, ont souligné la nécessité d’une connexion avec la traverse de l’Échange.

À leur estime, la motivation formelle de l’acte attaqué ne rencontre pas l’objectif « d’amélioration de l’accès aux quais pour les autres usagers » recherché dans leurs réclamations. Elles pointent que son auteur se limite à mettre en exergue l’amélioration de la connexion de la gare avec « le parking P+R » et que celle-ci ne se fait pas « au détriment du lien avec la ville », sans prendre en considération l’objectif de permettre un accès pour les habitants des trois quartiers susvisés ainsi que pour tous les usagers de la gare.

32. Elles critiquent le projet litigieux en tant qu’il n’améliore pas le lien avec la ville, négligeant l’amélioration de l’accessibilité douce – personnes à mobilité réduite (PMR), cyclistes, piétons – entre les quais et « la dalle ». Elles soutiennent que le motif de l’acte attaqué selon lequel « le projet vise à répondre aux besoins des usagers du transport en commun ferroviaire » et qu’il ne se fait pas « au détriment du lien avec la ville » est inexact, dès lors que, s’il améliore les besoins des navetteurs usagers du parking P+R, la majorité des usagers ordinaires de la gare n’en bénéficie pas, en l’absence d’ascenseur ou de cheminement piéton entre les quais situés au niveau -1 et la dalle urbaine, alors que des dispositifs adéquats d’accessibilité PMR aux quais depuis et vers celle-ci est une priorité absolue tant pour les instances consultées que pour les usagers et habitants intervenus lors de l’annonce de projet.

Elles ajoutent que le même reproche peut être formulé à propos de l’accessibilité cycliste et « l’intermodalité cycliste-train », en ce que l’adéquation du seul aménagement envisagé, à savoir des goulottes dans les escaliers de la traverse, a été remise en cause dans leurs réclamations, de même que les carences en termes de stationnement des vélos. Elles considèrent que les motifs de l’acte attaqué sur ce point confondent accessibilité aux quais et stationnement des vélos, de sorte que l’autorité ne répond pas adéquatement aux réclamations déposées.

Elles font également grief à l’acte attaqué de ne pas aborder la problématique de l’intermodalité bus-train, alors que cet aspect du projet a été évoqué dans l’avis de la CCATM et que cet objectif se coule d’ailleurs dans les recommandations du SDC.

B. Mémoire en réplique

33. Sous la forme d'un tableau, elles comparent les accès aux quais en situations existante et projetée, respectivement depuis le centre, les quartiers de Lauzelle, la Baraque et Courbevoie, et le parking P+R. Elles rappellent que leurs critiques, lors de l'instruction d'une première demande de permis en 2012, portaient déjà sur l'absence d'amélioration des accès à la gare depuis les trois quartiers précités. Elles déplorent que cette absence d'amélioration perdure pour les habitants des quartiers considérés, singulièrement pour les PMR. Elles insistent sur l'insuffisance de la motivation de l'acte attaqué qui se contente d'énoncer que le projet vise à répondre « aux besoins des usagers du transport en commun ferroviaire », ce qui ne permet pas de comprendre en quoi le projet améliore les conditions de voyage des usagers du train qui n'utilisent pas le parking P+R.

Sur l'accessibilité des quais et les parkings vélos, elles maintiennent que la réponse de la partie adverse, relative aux goulottes en projet, est insatisfaisante pour résoudre le problème allégué de stationnement, vu l'étroitesse des escaliers d'accès, et, au demeurant, contraire aux recommandations de Provélo et du vademecum « vélo de la Région de Bruxelles-Capitale ». Elles contestent n'avoir pas proposé d'alternatives à la solution retenue qu'elles critiquent.

Quant à la question de l'intermodalité bus-train, elles insistent sur le caractère critiquable de la motivation de l'acte attaqué, dès lors qu'elle est contraire au « principe STOP », qui impose aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes puis aux transports publics et enfin aux voitures individuelles et aux camions, tandis qu'en l'espèce, au contraire des autres gares, le projet rapproche les trains des parkings de voitures, en lieu et place des bus et des parkings vélos.

Elles ajoutent que « la réalisation des parois verticales de plusieurs mètres de part et d'autre du projet rendrait impossible de manière irréversible la liaison de plain-pied entre les quais de trains et les arrêts de bus du boulevard de Wallonie » et que cela « est contraire à la politique générale de la Région wallonne et de la SNCB, telle que mise en œuvre dans les projets de réaménagements [d'autres gares environnantes] ».

VI.2. Examen

34. En tant que les requérantes reprochent à la partie adverse de ne pas avoir eu égard aux remarques émises par le collège communal dans le cadre d'une précédente demande de permis, introduite en 2012, le grief n'est pas fondé. L'autorité décidante n'était pas tenue d'y répondre dans l'acte attaqué, dès lors que

cet avis concerne apparemment une précédente demande de permis d'urbanisme et que, ne le produisant pas, les requérantes n'établissent pas la similitude des demandes précédente et actuelle.

35. Dans son avis relatif à la demande de permis en cause, la CCATM a notamment relevé ce qui suit :

« Que l'extension des quais de la Gare va générer des contraintes d'accès des voyageurs dont les effets seront irréversibles, même s'ils sont *in fine* incompatibles avec les prescriptions du SOL, comme par exemple le fait que l'accès direct aux quais du côté parking P+R sera disponible seulement pour les piétons et en particulier les PMR utilisateurs dudit parking, le reste des voyageurs devant continuer de se rendre sur les quais par les escaliers existants ou (pour les PMR) par les ascenseurs disponibles du côté centre-ville, et ce même pour les voyageurs qui habitent Courbevoie, La Baraque ou Lauzelle;

Que le projet devrait au contraire permettre l'accès de plain-pied aux quais pour tous les usagers du train, qu'ils soient piétons, PMR, cyclistes, parents avec poussettes ou navetteurs rejoignant la gare à vélo ou en mode "*kiss&ride*" et plus particulièrement pour les usagers rejoignant la gare par les bus du TEC, notamment depuis l'arrêt des bus qu'il est prévu d'installer sur le boulevard de Wallonie à hauteur du P+R ».

Dans leurs réclamations respectives, les requérantes ont, quant à elles, fait valoir ce qui suit :

« Objectif d'amélioration de l'accès aux quais pour les autres usagers :

La demande de permis concerne aussi des améliorations de l'accès aux quais par les escaliers de la traverse de l'Échange, pour les usagers du train venant des quartiers de Lauzelle, [la] Baraque, Courbevoie, et les navetteurs rejoignant la gare à vélo ou en mode "*kiss&ride*".

Accès piéton et en particulier PMR : d'après les documents consultés, il semblerait que seuls les PMR utilisant le P+R auront accès aux quais du côté parking; les autres devront continuer de se rendre aux ascenseurs côté centre, même s'ils habitent Courbevoie, La Baraque ou Lauzelle. À moins que le cheminement venant du P+R soit rendu accessible facilement aux autres usagers. Nous demandons qu'une attention toute particulière soit accordée à la circulation de plain-pied pour tous les usagers qu'ils soient piétons, PMR, cyclistes ou autres parents avec poussettes, tant du P+R vers les quais et réciproquement que de la traverse de l'échange vers les quais. Nous demandons que cette solution de plain-pied soit envisagée plutôt que des ascenseurs. Sans doute les murs de soutènement prévus aux plans font-ils obstacle à cette solution. Sont-ils indispensables et en quoi ? ».

L'acte attaqué contient notamment les considérations suivantes :

« Considérant que la gare de Louvain-la-Neuve s'inscrit dans le réseau RER; que cette gare, jusqu'ici tournée vers la ville, habitants et étudiants, a comme objectif de devenir également une gare tournée vers des voyageurs extérieurs à la ville, via son parking P+R, directement relié à l'autoroute E411;

Considérant que l'amélioration de la connexion avec le parking P+R et la possibilité d'accueillir des trains plus longs ou complémentaires pour l'avenir répond à cet objectif;

Considérant que cette amélioration de la connexion avec le parking P+R ne se fait pas au détriment du lien avec la ville; que les deux rangées d'escalier (Place de l'Accueil et traverse de l'Échange) sont maintenues;

[...]

Considérant que le présent projet n'éloigne pas les trains du centre-ville et ne privilégie pas les usagers du parking P+R au détriment des usagers venant du centre-ville; que le projet ne réduira pas l'offre de transport en commun et n'éloignera pas les quais du centre-ville, les quais existants étant maintenus; que le projet permet de rénover et d'améliorer certaines parties de la gare de Louvain-la-Neuve; que l'autorité compétente estime que la liaison du projet et du parking P+R est une plus-value pour la gare et n'amoindrit nullement l'offre de services offerte aux usagers venant du centre-ville, ni la qualité de cette offre; que les réclamations introduites à ce sujet sont non fondées;

Considérant que le projet vise à répondre aux besoins des usagers du transport en commun ferroviaire et de favoriser l'usage du parking P+R lequel s'inscrit dans le projet RER et vise essentiellement une clientèle de navetteurs (tenant compte de sa localisation aux abords de grands axes routiers et de sa grande capacité); qu'il n'y a pas lieu de remettre en cause ce lien entre les deux infrastructures; que, par ailleurs, ce lien ne porte nullement atteinte à l'usage de la gare par d'autres utilisateurs, tels que les habitants du centre-ville;

[...]

Considérant que les personnes à mobilité réduite pourront toujours accéder aux quais de la gare via des ascenseurs, ascenseurs disponibles du côté centre-ville; que, par ailleurs, le projet inclut un accès aux quais pour les personnes à mobilité réduite depuis le parking P+R ».

Il résulte des motifs qui précèdent, notamment du dernier considérant cité, que l'auteur de l'acte attaqué, dans l'exercice de son pouvoir d'appréciation discrétionnaire, n'a pas estimé nécessaire ni opportun de prévoir des aménagements supplémentaires pour une meilleure accessibilité de la gare, en suite de la prolongation des quais, au motif que les travaux projetés laissent les accès aux quais inchangés, que les PMR pourront toujours y accéder via des ascenseurs du côté centre-ville et que le projet litigieux prévoit un accès depuis le parking P+R pour ces personnes.

Ces motifs permettent de comprendre les raisons pour lesquelles les suggestions formulées par la CCATM et dans les réclamations des requérantes n'ont pas été accueillies. Celles-ci n'indiquent pas sur quelle base l'auteur de l'acte attaqué aurait dû imposer les améliorations souhaitées des infrastructures existantes. Si les considérations de l'auteur de l'acte attaqué diffèrent de l'appréciation des requérantes sur une même problématique, il n'est pas établi qu'elles sont manifestement erronées. Les requérantes se limitent à formuler une appréciation divergente de celle de l'autorité compétente quant à la nécessité d'« améliorer »

l'accès aux quais en lien avec la ville. Ce faisant, elles invitent le Conseil d'État à substituer son appréciation à celle de l'autorité, ce pour quoi il est sans compétence, hors l'erreur manifeste d'appréciation non démontrée en l'espèce.

36. Concernant l'accessibilité cycliste et « l'intermodalité cycliste-train », les requérantes indiquaient ce qui suit dans leurs réclamations :

« Accès pour les vélos :

Accès aux quais : sur un des plans, on peut voir que sont ajoutées des goulottes pour les vélos dans les escaliers de la traverse de l'Échange; une bonne nouvelle *a priori* pour les cyclistes.

Cependant, l'étroitesse de cet escalier rend déjà difficile le croisement des usagers arrivant et partant, alors que le quartier Courbevoie n'est pas encore habité !

Une solution alternative ou en tous cas complémentaire pour les vélos ne devrait-elle pas être intégrée à ce projet ?

Le parking de vélos en surface est également insuffisant; ce projet ne devrait-il pas prévoir un espace supplémentaire à cet effet ? ».

L'acte attaqué est motivé ainsi qu'il suit :

« Considérant que le projet prévoit des goulottes à vélos; que ces aménagements en faveur des cyclistes apparaissent comme la réponse la plus adaptée au besoin de stationnement des vélos; que l'auteur de la réclamation à ce sujet critique la solution proposée mais ne propose pas d'alternative au choix proposé par l'auteur de projet; qu'il en est de même en ce qui concerne la rehausse des parapets; qu'il est important de ne pas perdre de vue que la conception du projet doit également prendre en compte les aspects liés à la sécurisation des infrastructures ».

À nouveau, ces motifs, qui relèvent de l'appréciation discrétionnaire de l'autorité décidante, permettent de comprendre pourquoi les observations formulées par les requérantes n'ont pas été retenues. Celles-ci n'établissent pas ni ne soutiennent qu'ils procèdent d'une erreur manifeste d'appréciation, se bornant à contester le caractère adéquat de la réponse apportée à leurs réclamations. Il n'est pas manifestement déraisonnable de considérer que les goulottes à vélos, qui facilitent la descente des vélos et, partant, la possibilité de les emporter dans le train, constituent une réponse adaptée aux besoins en termes de stationnement des vélos.

37. Sur le troisième grief relatif à « l'intermodalité bus-train » évoquée par les requérantes, la CCATM a relevé ce qui suit :

« Qu'en outre, ce projet devrait contribuer à l'amélioration de l'intermodalité bus/train, ainsi que de l'intermodalité modes doux/train ;

[...]

Que le projet devrait au contraire permettre l'accès de plain-pied aux quais pour tous les usagers du train, qu'ils soient piétons, PMR, cyclistes, parents avec poussettes ou navetteurs rejoignant la gare à vélo ou en mode "kiss&ride" et plus particulièrement pour les usagers rejoignant la gare par les bus du TEC,

notamment depuis l'arrêt des bus qu'il est prévu d'installer sur le boulevard de Wallonie à hauteur du P+R ».

À cet égard, l'acte attaqué contient les motifs suivants :

« Considérant que cette amélioration de la connexion avec le parking P+R ne se fait pas au détriment du lien avec la ville [...];

[...]

Considérant [...] que le projet ne réduira pas l'offre de transport en commun et n'éloignera pas les quais du centre-ville, les quais existants étant maintenus; que le projet permet de rénover et d'améliorer certaines parties de la gare de Louvain-la-Neuve; que l'autorité compétente estime que la liaison du projet et du parking P+R est une plus-value pour la gare et n'amoindrit nullement l'offre de services offerte aux usagers venant du centre-ville, ni la qualité de cette offre; que les réclamations introduites à ce sujet sont non fondées ».

Il ressort de cet extrait de l'acte attaqué que, dans le cadre du pouvoir d'appréciation dont il dispose, son auteur considère que le projet d'allongement des quais est acceptable en l'état, dans la mesure où les travaux prévus ne réduisent pas l'offre de transport en commun ni ne dégradent la qualité du service existant, les accès à la gare restant inchangés. Cela permet de comprendre pourquoi les demandes d'améliorer « l'intermodalité bus-train » formulées par les requérantes dans leurs réclamations n'ont pas été suivies.

Pour le surplus, en tant que le mémoire en réplique soutient que la motivation de l'acte attaqué est critiquable parce qu'elle est contraire au « principe STOP », le grief, portant sur la motivation de l'acte attaqué, n'est pas d'ordre public. Il aurait pu – et donc dû – être exposé dès la requête. Tardif, il est irrecevable.

38. Le deuxième moyen n'est pas fondé.

VII. Troisième moyen

VII.1. Thèse des parties requérantes

A. Requête en annulation

39. Les requérantes prennent un troisième moyen de la violation des articles D.I.1 et D.VIII.2 du CoDT, des articles D.50, D.62, D.65, D.66 et D.75 du Livre I^{er} du Code de l'environnement, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du principe d'utilité de l'enquête publique et des principes de bonne administration, dont le principe de minutie.

40. En une première branche, à la lecture de la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement, elles font valoir qu'au moment du dépôt de la demande de permis, la demanderesse ne disposait pas des informations nécessaires relatives à l'évacuation des eaux de pluie ni, partant, ne les a transmises à l'autorité, puisque la notice précitée précise que cette problématique sera vérifiée lors de phases ultérieures. Elles font grief à la partie adverse de ne pas avoir déclaré la demande irrecevable ou incomplète pour ce motif. Elles considèrent que, ne disposant pas d'informations complémentaires à ce sujet, l'autorité n'a pas pu apprécier adéquatement les incidences du projet sur l'environnement. Elles font grief à la motivation de l'acte attaqué de ne pas aborder cette problématique.

41. Dans une seconde branche, après un rappel de leurs réclamations relatives à l'impact du projet sur la nappe phréatique et l'évacuation des eaux de pluie, elles considèrent, quant à la première question, que la motivation de l'acte attaqué, prétendant que cet impact du projet n'a pas été sous-estimé, n'est pas adéquate, dès lors que le fait que le projet se situe dans un environnement partiellement artificialisé n'élude pas la critique et que la fragilité de la nappe phréatique avait été évoquée dans l'étude d'incidences sur l'environnement rédigée dans le cadre du projet du parking P+R. Quant à la question de l'évacuation des eaux de pluie, elles pointent, en lien avec la première branche, qu'en l'absence d'informations complémentaires à ce sujet, l'auteur de l'acte attaqué n'aborde pas la question.

B. Mémoire en réplique

42. Sur la première branche, elles répliquent que le site considéré est en aléa élevé d'inondation, comme l'a démontré l'inondation de voiries en juin 2021. Elles infèrent de l'indication de la notice d'évaluation des incidences selon laquelle « la capacité du collecteur existant [...] sera vérifiée lors des phases ultérieures du projet » que la partie adverse n'a pas pu identifier les incidences directes et indirectes du projet sur le collecteur existant puisqu'elle ne précise pas les quantités d'eaux déversées par le projet ni la capacité du collecteur.

43. Sur la seconde branche, elles considèrent que la mention « néant » quant à la présence de nappes phréatiques, figurant dans la notice d'évaluation des incidences, est erronée, dès lors que la fragilité de la nappe due au sol sablonneux et son importance en termes d'accès à l'eau avaient déjà été évoquées lors du projet du parking P+R. Elles ajoutent que, dans la motivation formelle de l'acte attaqué, la partie adverse relève que 15.000 m³ de « sable fin très faiblement argileux » de déblai seront retirés, ayant pour conséquence une atteinte à l'alimentation de qualité

et de quantité dans la nappe, et qu'il n'y a pas eu d'analyse de l'impact négatif de l'imperméabilisation du sol sur le réapprovisionnement de la nappe.

VII.2. Examen des deux branches réunies

44. La notice d'évaluation des incidences sur l'environnement est un document qui doit permettre à l'autorité de refuser ou délivrer un permis en connaissance de cause quant aux incidences sur l'environnement du projet soumis à autorisation. Elle doit contenir des renseignements complets, précis et exacts. Les défauts dont elle serait affectée ne peuvent toutefois entraîner l'annulation de l'autorisation que si celle-ci a été accordée en méconnaissance de cause par l'autorité, celle-ci n'ayant été complètement et exactement informée ni par la notice d'évaluation des incidences ni d'une autre manière. L'autorité peut en effet se fonder sur d'autres pièces du dossier administratif pour obtenir d'éventuelles informations manquantes, telles des pièces du dossier de la demande, les informations recueillies au cours de l'enquête publique et les avis recueillis dans le cadre de l'instruction de la demande. À cet égard, il appartient en principe à celui qui dénonce les lacunes ou les insuffisances de la notice de rendre raisonnablement plausible que ces défauts ont été de nature à induire en erreur l'autorité administrative ou l'ont empêchée de statuer en connaissance de cause.

45. En l'espèce, en ce qui concerne l'impact du projet en termes de gestion des eaux pluviales, la notice d'évaluation des incidences indique ce qui suit, sous le titre « Direction et points de rejets d'eau dans le réseau hydrographique des eaux de ruissellement » :

« L'évacuation de l'eau des quais, de la rampe, plateforme ferroviaire, *etc.* : vers le collecteur du réseau d'égouttage. La capacité du collecteur existant prenant en compte les eaux venant du projet d'allongement des quais sera vérifiée lors des phases ultérieures du projet après prise de contact avec les autorités compétentes. La mise en place d'un système de récupération des eaux (caniveaux et avaloirs) ainsi que des chambres de visites sera mise en place. Au niveau du site, une fraction des eaux sera naturellement évacuée par infiltration dans les espaces le permettant (talus enherbés, partiellement au niveau des voies de chemins de fers,...) ».

Dans le dispositif de l'acte attaqué, l'autorité impose, à titre de condition, de « se conformer aux conditions reprises dans l'avis émis par Infrabel en date du 31 mars 2020, joint en annexe à la présente ».

L'avis précité d'Infrabel propose la condition suivante, dont l'auteur de l'acte attaqué a imposé le respect :

« Un égouttage adéquat sera prévu afin qu'aucune évacuation d'eau ne soit dirigée vers le domaine du chemin de fer ».

46. Le troisième moyen n'évoque pas cette condition et ne la critique pas. Il peut cependant en être déduit que la partie adverse s'est prononcée en connaissance de cause sur la problématique de la gestion des eaux pluviales, imposant l'installation d'un égouttage « adéquat » empêchant toute évacuation d'eau vers le domaine du chemin de fer, ce qui consiste en une obligation de résultat dans le chef de la bénéficiaire de permis. N'étant pas d'ordre public, le grief soulevé à l'audience, selon lequel, en l'absence de précision quant au caractère « adéquat » de l'égouttage, une telle condition est imprécise, est tardif et, partant, irrecevable.

Par ailleurs, la condition précitée à laquelle l'acte attaqué soumet l'octroi du permis litigieux répond à suffisance aux réclamations des requérantes, qui se demandaient si la vérification de la capacité du collecteur existant, tenant compte du projet d'allongement des quais, ne devait pas « impérativement » s'effectuer avant tout octroi de permis.

47. En ce qui concerne l'impact du projet sur la nappe phréatique, la notice d'évaluation des incidences indique ce qui suit, sous le « cadre 4 - Description du site avant la mise en œuvre du projet » :

« Présence de nappes phréatiques, de point de captage : Néant ».

À cet égard, les réclamations des requérantes sont libellées comme suit :

« La notice indique qu'il n'y a pas de nappe phréatique à cet endroit; l'EIE du P+R évoquait d'ailleurs sa fragilité liée au sol sablonneux et son importance en termes d'accès à l'eau; l'impact négatif de l'imperméabilisation du sol sur le réapprovisionnement de la nappe phréatique n'est-il pas sous-estimé ? ».

L'auteur de l'acte attaqué y répond de la manière suivante :

« Considérant que l'impact du projet sur la nappe phréatique n'a pas été sous-estimé; qu'il importe de ne pas perdre de vue que la demande s'implante sur un terrain cerné par la gare, le parking P+R et des voiries; que, par ailleurs, ce projet prend place sur un bien déjà artificialisé par une voirie et ses impétrants en sous-sol; que la remarque doit être considérée comme non fondée sur la base des pièces versées au dossier par l'auteur de projet ».

48. Dans leurs réclamations, les requérantes s'interrogeaient seulement sur l'impact potentiellement négatif de l'imperméabilisation du sol engendrée par le projet, sur le renouvellement de la nappe phréatique. Elles ne démontrent pas l'inexactitude de l'affirmation de la notice d'évaluation des incidences qu'aucune nappe phréatique n'est présente sur le site des quais, alors que celui-ci est

nécessairement distinct du lieu d'implantation précis du parking P+R. Elles ne produisent pas l'étude d'incidences sur l'environnement relative audit parking P+R, qui, selon elles, fait état de la fragilité de la nappe au droit du parking. Elles ne contestent pas le constat, dans l'acte attaqué, de la minéralisation déjà actuellement présente sur le bien concerné par le projet litigieux, le terrain étant « cerné » par des voiries, la gare, le parking P+R et des impétrants en sous-sol.

Dans ces conditions, il n'est pas manifestement déraisonnable de considérer que l'impact éventuel du projet litigieux sur la nappe phréatique n'a pas été sous-estimé par la demanderesse de permis, compte tenu de l'artificialisation et l'imperméabilisation déjà bien présentes sur le site visé par le projet et eu égard aux pièces versées au dossier par l'auteur de la demande.

49. Le troisième moyen n'est pas fondé.

VIII. Quatrième moyen

VIII.1. Thèse des parties requérantes

A. Requête en annulation

50. Les requérantes prennent un quatrième moyen de la violation des articles D.I.1. et D.VIII.2 du CoDT, des articles D.50, D.62, D.65, D.66 et D.75 du Livre I^{er} du Code de l'environnement, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du principe d'utilité de l'enquête publique et des principes de bonne administration, dont le principe de minutie.

51. Elles estiment que la motivation de l'acte attaqué, en réponse à leurs inquiétudes relatives à la gestion du chantier, est inadéquate, en ce que la partie adverse considère que cette problématique ne relève pas du permis délivré, alors que la prise en compte des travaux nécessaires à la réalisation du projet est inhérente à celle des incidences du projet sur l'environnement et qu'il n'est pas soutenu que le chantier est régi par une autorisation administrative spécifique relative à la protection du cadre de vie. Elles ajoutent qu'en exposant qu'« il ne peut être préjugé à ce stade du projet des nuisances qui pourraient résulter du chantier », la partie adverse reconnaît implicitement ne pas disposer des informations nécessaires pour appréhender adéquatement l'ensemble des incidences du projet sur l'environnement.

B. Mémoire en réplique

52. Elles précisent qu'une partie non négligeable des incidences du projet découlent de la phase de chantier et que « les grandes questions relatives au chantier » doivent être réglées dans le permis d'urbanisme. Elles relèvent que ce n'est pas parce que certaines questions dépendent, le cas échéant, de décisions ultérieures qu'elles ne peuvent être réglées en amont, de manière préventive. Elles font valoir que la réponse de l'acte attaqué sur la problématique est contredite par le permis octroyé le 20 juillet 2012 pour construire le parking P+R voisin, dont l'article 3, point 5, détermine, quant à lui, des conditions particulières relatives au chantier.

VIII.2. Examen

53. Comme cela a été rappelé, au regard des exigences légales de motivation formelle, la motivation d'un acte de l'administration active ne doit pas contenir de réponse à toutes les objections qui ont été formulées lors d'une annonce de projet, si les motifs de l'acte rencontrent au moins globalement les réclamations et indiquent les raisons de droit et de fait qui ont conduit l'autorité à se prononcer, le degré de précision de la réponse étant fonction de celui de la réclamation. Ainsi, lorsque des observations précises sont corroborées par le dossier, la motivation d'un permis d'urbanisme doit permettre pourquoi il est passé outre par son auteur, fût-ce partiellement, à ces observations. En revanche, l'autorité décidante n'est pas tenue de répondre aux observations des réclamants qui ne sont pas pertinentes ou sont imprécises.

54. En l'espèce, les réclamations des requérantes sont formulées dans les termes suivants :

« 6. Demandes concernant le chantier, le cas échéant.

Si travaux il y a, quelles seront les dispositions prises pour s'assurer que les travaux se feront dans les meilleures conditions pour les riverains qui, rappelons-le, subissent déjà des travaux depuis plus de 5 ans ?

Voici nos demandes à ce niveau :

- horaires du chantier : de 7 h 30 à 18 h, pas de travaux les samedi, dimanche et jours fériés, comme pour les chantiers actuels dans cette zone;
- état des lieux des voies routières aux alentours du chantier avant le début des travaux et remise en état après;
- état des lieux des maisons proches avant et après les travaux;
- emplacement de la base (cabine de chantier, stocks, bureaux,...) et accès au chantier : pas par l'avenue Georges Lemaitre ni la Boucle des métiers déjà encombrées par le fonctionnement du quai 20 (cf les décisions prises pour les chantiers P+R, Courbevoie...);
- éclairage du chantier la nuit : il faut que cet éclairage ne soit pas orienté vers les habitations;
- qu'entend-on par nuisances sonores épisodiques ?
- nous souhaitons qu'il soit créé un comité de suivi de chantier dont les riverains feront partie ».

L'acte attaqué est notamment motivé comme il suit :

- « Considérant que les travaux devront être réalisés dans le respect des règles de l'art,
en ayant soin de ne pas porter préjudice aux voiries adjacentes;

[...]

Considérant que les inquiétudes liées à la gestion et à l'organisation du chantier ne peuvent être prises en considération dans le cadre de l'examen de la présente demande; que c'est l'autorité communale qui pourra prendre les mesures qui s'imposent le cas échéant dans le cadre de ses compétences en matière de police ».

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

- « Mettre en œuvre les moyens techniques afin de ne pas occasionner, lors de la durée
du chantier, d'effets de démontage ou démolition, totale ou partielle, de la voirie communale piétonne de la rue de la Flèche, qui aura été mise en service avant le début des travaux visés par la présente; un état des lieux contradictoire de la voirie sera réalisé préalablement au commencement du chantier ».

55. Quant à l'exécution des travaux nécessaires à la réalisation du projet, les réclamations des requérantes ne formulent pas, comme telles, des critiques ou objections précises mais demandent qu'ils se fassent « dans les meilleures conditions pour les riverains », conditions qu'elles énumèrent. Elles n'y prétendent pas que le chantier génère des nuisances dépassant ce qui peut être attendu pour un chantier de cette nature ni que les informations contenues dans la notice d'évaluation des incidences qui, sous l'intitulé « Présentation du projet », décrit les « aménagements et constructions ou démolitions prévues » et les « divers travaux s'y attachant », sont lacunaires. Elles ne justifient pas spécifiquement les mesures dont elles sollicitent la mise en œuvre dans la phase de chantier.

Dans ces conditions, les motifs de l'acte attaqué relatifs à la phase de chantier sont suffisants et permettent de comprendre pourquoi les réclamations des requérantes sur ce point ne sont pas accueillies. L'autorité décidante a pu raisonnablement rappeler l'évidence que les travaux doivent être réalisés selon les règles de l'art, en insistant sur l'importance de ne pas porter atteinte aux voiries adjacentes ni, partant, à l'environnement de leurs habitants. De même, au vu de la crainte exprimée par les réclamantes – sous forme d'interrogation – sur les dispositions qui seront prises « si travaux il y a », elle a valablement estimé ne pas pouvoir tenir compte des « inquiétudes liées à la gestion et à l'organisation du chantier [...] dans le cadre de l'examen de la présente demande », en ce sens qu'elles ne relèvent pas, en soi, de la police de l'urbanisme mais plutôt, le cas

échéant, des compétences de l'autorité communale en matière de police. Pour le surplus, l'acte attaqué impose la condition spécifique de réaliser un état des lieux contradictoire préalablement au commencement du chantier, qui répond ainsi, de manière adéquate, aux réclamations des requérantes relatives à l'état des « voies routières aux alentours du chantier ».

56. En l'espèce, la notice d'évaluation des incidences précise notamment que « toutes les mesures de précaution possibles seront prises lors de l'exécution des travaux ».

Lors de l'analyse de la nécessité de disposer d'une étude d'incidences sur l'environnement, l'auteur de l'acte attaqué estime ce qui suit :

« Considérant que la notice d'évaluation préalable des incidences sur l'environnement examine de manière particulièrement concrète et précise les incidences probables du projet sur l'environnement; que tenant compte de son contenu, des plans et autres documents constitutifs du dossier et eu égard à l'article D.65 du Code wallon sur l'environnement, il y a lieu de considérer que le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, compte tenu de l'objet de la demande et de sa localisation (zone urbanisable suffisamment équipée, bien en relation avec la gare existante et le parking P+R déjà réalisés) ».

57. Sur la question des dispositions à prendre lors de l'exécution du chantier, les requérantes ne soutiennent pas que la notice d'évaluation des incidences est incomplète ou lacunaire ou qu'une étude d'incidences était requise. Elles n'indiquent pas les incidences du chantier sur l'environnement qui, à leur estime, n'ont pas été correctement identifiées ou appréhendées par la demanderesse de permis.

L'adéquation et l'exactitude du motif de l'acte attaqué selon lequel « il ne peut être préjugé à ce stade du projet des nuisances qui pourraient résulter du chantier » doivent s'apprécier dans ce contexte. La partie adverse a pu raisonnablement considérer que rien, à ce stade, ne lui permettait d'identifier des nuisances particulières résultant du chantier à venir. Rien ne permet d'inférer du considérant précité que la partie adverse s'est estimée insuffisamment informée sur les incidences du projet sur l'environnement, générées par le chantier.

58. Le quatrième moyen n'est pas fondé.

IX. Cinquième moyen

IX.1. Thèse des parties requérantes

59. Les requérantes prennent un cinquième moyen de la violation des articles D.I.1. et D.IV.53 du CoDT, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs et des principes de bonne administration, dont le principe de minutie.

60. Elles reproduisent des extraits de l'avis du collège communal et de l'acte attaqué. Elles en infèrent que la compatibilité physique, technique et morphologique du projet avec une possibilité d'extension de la dalle de Louvain-la-Neuve est une exigence essentielle de l'admissibilité du projet. À cet égard, elles considèrent que, portant sur des éléments essentiels du projet, les deux premières conditions imposées par l'acte attaqué, qui ont trait aux caractéristiques physiques, techniques et morphologiques des parois verticales et à leur implantation, auraient dû figurer dans le dossier de demande de permis d'urbanisme et les plans. Elles ajoutent que ces conditions sont imprécises, en tant qu'elles accordent une latitude trop large au demandeur pour déterminer l'adéquation des actes et travaux à réaliser au regard des objectifs poursuivis.

IX.2. Examen

61. L'article D.IV.53 du CoDT, alors applicable, dispose comme il suit :

- « Sur la base d'une motivation adéquate, le permis peut être refusé, délivré avec ou sans conditions, avec ou sans charges d'urbanisme ou consentir des dérogations ou des écarts prévus au présent Code.

Les conditions sont nécessaires soit à l'intégration du projet à l'environnement bâti et non bâti, soit à la faisabilité du projet, c'est-à-dire à sa mise en œuvre et à son exploitation.

Outre la compatibilité avec le contenu du plan de secteur, en ce compris la carte d'affectation des sols, des schémas, permis d'urbanisation et guides, le permis ou le refus de permis est fondé sur les circonstances urbanistiques locales et peut être fondé notamment sur les motifs et conditions mentionnés dans la présente section ».

Les conditions dont est assorti un permis d'urbanisme doivent être précises et limitées quant à leur objet et ne peuvent porter que sur des éléments secondaires et accessoires. Elles ne peuvent laisser place à une appréciation dans leur exécution ni quant à l'opportunité de s'y conformer ni dans la manière dont elles doivent être exécutées. Ainsi, elles ne peuvent pas imposer le dépôt de plans modificatifs ou complémentaires postérieurement à la délivrance du permis, ou se référer à un événement futur ou incertain ou dont la réalisation dépend d'un tiers ou d'une autre autorité. Ces diverses limites à l'admissibilité des conditions assortissant la délivrance d'un permis sont cumulatives de sorte que si une condition ne satisfait pas à l'une ou à l'autre d'entre elles, elle ne peut pas être admise.

62. En l'espèce, il ressort des plans joints à la demande de permis que le projet contesté implique la construction de murs de soutènement sur le pourtour des voies dont la prolongation est projetée.

Aux termes de son avis favorable conditionnel émis le 4 juin 2020, le collège communal considère ce qui suit :

- « Considérant, par contre, que la Ville entend s'assurer du fait que le projet d'extension des voies déposé actuellement ne met pas en péril les possibilités de surconstruire à cet endroit si telle est l'orientation finale qui résulterait du projet de SOL; qu'il est donc important à cet effet de veiller à ce que les nouvelles parois verticales délimitant l'extension des quais sont aptes à recevoir la reprise et la descente des charges des futurs bâtiments au-dessus du niveau des voiries publiques bordant le projet;

Considérant que, selon le RCU devenu GCU, la hauteur des constructions dans cette partie du territoire communal reprise en aire 1.2bis de l'extension de la dalle de Louvain-la-Neuve pourrait atteindre entre 9,00 m et 18,50 m sous gouttière, soit un gabarit entre rez + 2 niveaux + toiture et rez + 5 niveaux + toiture;

Considérant également que les nouveaux bâtiments doivent normalement et de manière privilégiée s'implanter sur l'alignement dans cette aire 1.2bis du RCU devenu GCU, ce qui impose que le projet tienne compte également des contraintes d'implanter totalement en domaine privé le parement des éventuelles parties saillantes des nouvelles parois verticales du projet, et donc sans empiéter dans la voirie communale de la rue de la Flèche, dont la réalisation sera existante lors du début des travaux faisant l'objet de la présente demande de permis ».

L'acte attaqué reproduit l'avis du collège communal. Son auteur indique qu'il « partage les motifs du collège communal reproduits ci-avant afin de justifier sa position favorable au projet » et que « le projet ne doit pas, comme soulevé par le collège, hypothéquer les possibilités de couverture de cette gare par des constructions ». À cet égard, il précise ce qui suit :

« Considérant que le projet a été conçu en tenant compte de sa situation en aire d'extension de la dalle de Louvain-la-Neuve; que, toutefois, les réponses techniques liées à toutes les contraintes résultant d'une potentielle extension de la dalle et d'une potentielle "surconstruction" à cet endroit, ne peuvent être examinées dans le cadre de la présente demande; qu'elles seront examinées dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme liée à la potentielle extension de la dalle et à une éventuelle "surconstruction", et ce sur la base des caractéristiques techniques propres à ces éventuels projets futurs; qu'il n'appartient [pas] à la présente demande d'apporter des réponses à sujet, à ce stade du développement de cette partie du territoire ».

Dans le dispositif de l'acte attaqué, la partie adverse impose notamment le respect des deux conditions suivantes :

- « • réaliser les nouvelles parois verticales ceinturant l'extension des quais de manière à ce qu'elles puissent accepter la reprise et la descente des charges correspondantes à la surconstruction de bâtiments de type "R+S+Toiture" en cas de la prolongation de la dalle au-dessus des ouvrages visés par la présente;
- implanter l'alignement des parois verticales ceinturant l'extension des quais de manière telle que, dans l'hypothèse où celles-ci dépasseraient du niveau fini de la voirie communale dénommé "rue de la Flèche", l'emprise nécessaire à la pose d'un parement en briques pour les dissimuler dans le pied des futures constructions soit disponible à l'intérieur de l'emprise concédée par l'UCL à la SNCB ».

63. Les parois verticales visées dans les conditions précitées figurent dans le dossier de demande de permis d'urbanisme. Le permis attaqué n'impose pas le dépôt de plans modifiés, ce qui indique que l'autorité ne le juge pas nécessaire au vu des précisions qu'elle impose dans le dispositif de l'acte attaqué, qu'elle n'entend pas se réserver un quelconque pouvoir d'appréciation ultérieur et qu'elle considère pouvoir se prononcer en pleine connaissance de cause sur ce point.

Les objets des conditions concernent uniquement, d'une part, la capacité portante des parois, pour préserver la possibilité d'une sur-construction éventuelle « au-dessus des ouvrages » autorisés par l'acte attaqué et, d'autre part, les modalités

de leur implantation, pour permettre, dans la même hypothèse, un espace suffisant pour la pose éventuelle d'un parement devant les dissimuler. En conséquence, l'objet de deux conditions imposées par l'acte attaqué n'a pas pour conséquence de modifier substantiellement le projet, de sorte qu'il peut être considéré comme accessoire à celui-ci.

Au demeurant, le Conseil d'État n'aperçoit pas comment la capacité portante des parois verticales aurait pu être représentée sur les plans joints à la demande et vérifiée par l'autorité décidante, dès lors qu'il s'agit d'une question technique d'exécution ne relevant pas de la police administrative de l'urbanisme. C'est aux entreprises chargées de la construction éventuelle au-dessus des travaux autorisés par l'acte attaqué qu'il appartiendra d'y répondre en respectant les règles de l'art et en prenant, dans l'exécution des travaux éventuels futurs et sous leur responsabilité, toutes précautions nécessaires.

Par ailleurs, les conditions prescrites ne laissent pas à la bénéficiaire du permis une marge de manœuvre trop grande dans le cadre de l'exécution du permis, dès lors qu'elles fixent un objectif technique à atteindre, en termes de capacité portante et de modalités d'implantation, à savoir, d'une part, « accepter la reprise et la descente des charges correspondantes à la surconstruction de bâtiments de type "R+S+Toiture" en cas de la prolongation de la dalle au-dessus des ouvrages visés par la présente » et que « l'emprise nécessaire à la pose d'un parement en briques pour les dissimuler dans le pied des futures constructions soit disponible à l'intérieur de l'emprise concédée par l'UCL à la SNCB ».

Enfin, il n'est pas soutenu, à propos des conditions litigieuses, que la partie adverse aurait commis une erreur manifeste d'appréciation.

64. Le cinquième moyen n'est pas fondé.

X. Indemnité de procédure

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

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

Article 1^{er}

La requête est rejetée.

Article 2.

Une indemnité de procédure de 700 euros est accordée à la partie adverse, à la charge des parties requérantes.

La contribution prévue à l'article 66, 6°, du règlement général de procédure, liquidée à la somme de 20 euros, est mise à la charge des parties requérantes.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 1.000 euros, sont mis à la charge des parties requérantes, à concurrence de 200 euros chacune, et à la charge des parties intervenantes, à concurrence de 150 euros chacune.

Ainsi prononcé à Bruxelles le 12 mai 2025, par la XIII^e chambre du Conseil d'État, composée de :

Colette Debroux,
Luc Donnay,
Laure Demez,
Thierry Blanjean,

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

Le Greffier,

Le Président,

Thierry Blanjean

Colette Debroux