

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XV^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 263.480 du 28 mai 2025

A. 236.892/XV-5141

En cause :

1. **l'association sans but lucratif
DROIT DE ROULER ET DE PARQUER
AVEC UN VÉHICULE AUTOMOBILE**
(en abrégé DRP),
2. **A.E.**,
3. **P.L.**,
4. **D.V.**,
5. **la société privée à responsabilité limitée
PHARMACIE KASSAR,**

ayant tous élu domicile chez
M^e Sacha GRUBER, avocat,
avenue Louise, 140/4
1050 Bruxelles,

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^{es} Gaëtan VANHAMME
et Frédéric VAN DE GEJUCHTE, avocats,
rue de la Luzerne, 40
1030 Bruxelles.

Partie intervenante :

**la Société des Transports intercommunaux
de Bruxelles** (en abrégé STIB),
ayant élu domicile chez
M^e Isabelle COOREMAN, avocate,
avenue Charles Quint, 586/9
1082 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite, par la voie électronique, le 25 juillet 2022, les parties requérantes demandent l'annulation du « permis d'urbanisme délivré par le fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale à la STIB pour "réaménager les espaces publics de façade à façade de l'avenue Princesse Élisabeth

à Schaerbeek et remplacer les infrastructures de lignes aériennes sur l'avenue Princesse Élisabeth, la place Verboekhoven et la place de la Gare/place Princesse Élisabeth" ».

II. Procédure

Par une requête, introduite, par la voie électronique, le 9 décembre 2022, soit postérieurement à l'introduction de leur requête en annulation, les troisième, quatrième et cinquième parties requérantes ont demandé la suspension de l'exécution de ce même permis.

Le Conseil d'État, par un arrêt n° 256.225 du 6 avril 2023 (ECLI:BE:RVSCE:2023:ARR.256.225), a accueilli la demande d'intervention de la STIB, a rejeté la demande de suspension et a réservé les dépens.

Le Conseil d'État, par un arrêt n° 258.888 du 22 février 2024 (ECLI:BE:RVSCE:2024:ARR.258.888), a renvoyé l'affaire à la procédure ordinaire, a chargé le membre de l'auditorat désigné par l'auditeur général adjoint de poursuivre l'instruction et a réservé les dépens.

M^{me} Isabelle Leysen, premier auditeur chef de section au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

Les parties ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 19 décembre 2024, l'affaire a été fixée à l'audience du 14 janvier 2025.

M^{me} Élisabeth Willemart, conseillère d'État, a exposé son rapport.

M^e Sacha Gruber, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, M^e Gaëtan Vanhamme, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et M^e Youri Leten, *loco* M^e Isabelle Cooreman, avocat, comparaissant pour la partie intervenante, ont été entendus en leurs observations.

M^{me} Isabelle Leysen, premier auditeur chef de section, a été entendue 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

1. Le 1^{er} mars 2021, la STIB introduit auprès du fonctionnaire délégué une demande de permis d'urbanisme dont l'objet est décrit comme suit :

« [...] le réaménagement des espaces publics de façade à façade de l'avenue Princesse Élisabeth à Schaerbeek et remplacement des infrastructures de lignes aériennes sur l'avenue Princesse Élisabeth, mais aussi sur la place Verboekhoven et la place de la Gare / place P. Élisabeth.

Le projet prévoit de renouveler l'ensemble des voies de tram, d'adapter les arrêts aux nouveaux gabarits de tram/bus des lignes 92, 56, 58, 59, de mettre aux normes d'accessibilités ces arrêts, de créer des pistes cyclables, de créer des espaces verts et des alignements d'arbres.

Trois arbres seront abattus afin de permettre un aménagement de la placette de l'intersection av. Albert Giraud compatible avec la création d'une piste cyclable et d'un itinéraire piéton plus ».

La note explicative accompagnant la demande de permis renseigne notamment ce qui suit :

« La demande de permis porte sur le réaménagement des espaces publics de façade à façade sur l'avenue Princesse Élisabeth à Schaerbeek et sur le remplacement des infrastructures de lignes aériennes sur l'avenue Princesse Élisabeth, mais aussi sur la place Verboekhoven et la place de la Gare/ place P. Élisabeth.

La STIB prévoit de renouveler les voies de tramway de la ligne 92 en raison de leur état d'usure critique et cela sur l'ensemble de l'avenue Princesse Élisabeth. Ce projet de maintenance et de sécurisation des infrastructures offre l'opportunité de revoir complètement le profil de l'avenue et ouvre des réflexions sur un réaménagement de façade à façade des espaces publics.

En effet, l'avenue Princesse Élisabeth constitue un véritable point noir pour la circulation des bus mais aussi des tramways. Les infrastructures liées aux arrêts sont inadaptées et incompatibles avec les normes en vigueur.

Malgré le caractère patrimonial de l'avenue, l'espace public est peu avenant et peu propice aux déplacements actifs et à la flânerie des chalands or elle constitue un axe emblématique de la commune.

Le projet vise donc un réaménagement complet afin de donner un nouveau visage à cette avenue, ceci dans le respect des plans régionaux, de la volonté du collège communal et des objectifs poursuivis par la STIB, qui sont les suivants :

- assurer la vitesse commerciale et la régularité de ses bus et trams ;
- améliorer les “arrêts Princesse Élisabeth” bus et tram, et garantir une accessibilité PMR ;
- dynamiser, voire améliorer, l'activité commerciale de l'avenue ;
- organiser les livraisons des commerces de l'avenue de façon à ce qu'elles ne perturbent pas le passage des trams et des bus ;

- améliorer la sécurité des piétons et la cyclabilité de l'avenue ;
- conserver le caractère patrimonial de l'avenue ;
- végétaliser et enrichir en biodiversité cet axe structurant afin de lui redonner une nouvelle vocation urbaine ;
- améliorer les infrastructures STIB : renouvellement du réseau de lignes aériennes.

Ce projet a été mené conjointement avec :

- les différents services communaux (mobilité, travaux publics, service plantations, ...) ;
- les différents services régionaux (Urban.brussels, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement, ...) ;
- le facilitateur Eau de Bruxelles Environnement ;
- la cellule "Développement Urbain" de la STIB ».

2. Le 2 juillet 2021, la demande de permis est jugée recevable et complète.

3. Une enquête publique est organisée du 7 septembre au 6 octobre 2021. Elle suscite 72 lettres de réclamation et/ou demandes d'audition.

4. Le 19 octobre 2021, le collège des bourgmestre et échevins de la commune de Schaerbeek émet un avis favorable conditionnel sur le projet.

5. Le 4 novembre 2021, la commission de concertation émet un avis favorable conditionnel sur la demande.

6. Le 25 février 2022, la demanderesse de permis introduit une demande de permis modificative dans le cadre de l'article 177/1 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT), déclarée complète le 28 mars 2022.

7. Le 27 mai 2022, le fonctionnaire délégué délivre le permis sollicité.

Il s'agit de l'acte attaqué, qui se lit notamment comme suit :

« Le fonctionnaire délégué,

[...]

Contexte :

Considérant qu'au PRAS, la demande se situe en réseau des voiries, en zone de chemin de fer, en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE), et le long d'un espace structurant ;

Considérant qu'au niveau du patrimoine, le bien est compris dans le périmètre de protection d'un site/bien classé : Gare de Schaerbeek, place Princesse Elisabeth, classé comme Monument, AG du 10/11/1994 ;

Considérant qu'une partie du périmètre de la demande se trouve en liseré de noyau commercial ;

Considérant que certains immeubles bordant l'avenue Princesse Élisabeth sont repris à l'inventaire [du] patrimoine ;

Considérant qu'une partie du périmètre se trouve en zone de protection de la Gare de Schaerbeek ;

Statut des Voiries et Accessibilité :

Considérant que dans la spécialisation multimodale des voiries du plan Good Move, l'avenue Princesse Élisabeth fait partie du réseau plus piétons, du réseau confort vélo, du réseau confort transport public, du réseau quartier auto et du réseau quartier poids lourd ;

Considérant que le statut de vélo confort de l'avenue signifie qu'elle a vocation à être utilisée par de nombreux cyclistes et qu'elle est considérée comme une route de liaison entre différents quartiers ;

Considérant qu'une piste cyclable séparée de la chaussée carrossable et des rails de tram offre un espace plus large et confortable aux cyclistes et est conforme au plan Good Move ;

Considérant que 2 ICR's passent à proximité de l'avenue Princesse Élisabeth : rue Portaels et avenue Montplaisir – place Princesse Élisabeth ;

Considérant que le Contrat Local de Mobilité est en application depuis le 25/01/2022 et sera réalisé courant 2022 ;

Considérant que ceci a une implication sur la partie sud du projet : entre la place Eugène Verboeckhoven est le boulevard Lambermont ;

Considérant que les circulations en tête-bêche permettent d'éviter le trafic de transit à l'intérieur de la maille ;

Considérant qu'une étude de mobilité a été menée par le bureau SWECO ;

Considérant que l'avenue Princesse Élisabeth est une voirie communale à double sens, qu'elle accueille sur toute sa longueur des voies de tram en site propre central, et des voies latérales pour la circulation automobile, bus et cycliste ;

Considérant que l'avenue Princesse Élisabeth est une voirie classée par "Good Move" en zone "confort" en ce qui concerne les transports en commun et qu'elle doit donc permettre des déplacements de bonne régularité entre les quartiers ;

Considérant que l'arrêt Princesse Élisabeth (situé sur le tronçon sud de l'avenue Princesse Élisabeth) est desservi par les lignes de tram 92, et les bus 56, 58, 59 et qu'un autre arrêt du même nom se situe sur le boulevard Lambermont et qu'il est desservi par le tram 7 ;

Considérant que le périmètre du projet dispose par conséquent d'un réseau de transport en commun très dense et que de nombreux voyageurs transitent dans ce secteur quotidiennement ;

Considérant que les infrastructures liées aux arrêts situés sur l'avenue Princesse Élisabeth sont inadaptées et incompatibles avec les normes en vigueur, que la demande prévoit donc la mise au[x] norme[s] et l'amélioration des arrêts ;

Considérant que l'avenue Princesse Élisabeth est une voirie classée par "Good Move" en zone "quartier" en ce qui concerne la voiture et qu'elle doit donc permettre une desserte locale dans le quartier ;

Considérant que la modification du sens de la circulation automobile (sens unique en tête-bêche depuis le boulevard Lambermont vers la place Eugène Verboekoven et vers l'intersection avec l'avenue Émile Verhaeren) permet l'élargissement des trottoirs avec aménagement de pistes cyclables, le placement d'espaces verts avec des plantations variées, le réaménagement des arrêts de bus et tram confortables ;

Considérant que la mise à sens unique ne permet pas l'organisation de places de stationnement pour une question de sécurité routière,

Considérant que, durant le chantier, une observation des impacts de la circulation en sens unique sera réalisée, notamment sur l'avenue Émile Verhaeren, et que le plan de circulation pourra être adapté en conséquence à l'issue du chantier, par la mise de sens uniques ou toute autre mesure visant à réduire le trafic de transit dans des voiries de quartier ;

Considérant que deux zones de livraison sont mises en place (sur le tronçon sud et le tronçon nord) et qu'il n'en existe pas en situation existante ;

Considérant que le carrefour avec le boulevard Lambermont, voirie régionale, n'est pas inclus dans le périmètre du projet, à l'exception de la sécurisation des traversées piétonnes et cyclistes ;

Description des travaux :

Considérant que le projet vise à, réorganiser l'espace public de façade à façade de l'avenue Princesse Élisabeth ;

Considérant que les travaux suivants sont prévus :

- aménager les voiries, les trottoirs, les cheminements piétons, les itinéraires cyclables, et les espaces verts ;
- supprimer des places de parking ;
- renouveler les voies de tram (terrestres et aériennes) ;
- mettre aux normes et sécuriser les arrêts ;
- abattre des arbres à haute-tige ;
- replanter des arbres à haute-tige et créer des noues paysagères ;
- installer du mobilier urbain ;

[...]

Avis :

Considérant que les instances suivantes ont été invitées à remettre un avis : collège des bourgmestre et échevins de et à Schaerbeek, collège des bourgmestre et échevins de et à Bruxelles, DPC, VIVAQUA, AccessAndGo, SIAMU, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement, ;

Considérant que les instances suivantes ont remis un avis : VIVAQUA, AccessAndGo, SIAMU, Bruxelles Mobilité, collège des bourgmestre et échevins de et à Schaerbeek ;

Considérant que les avis GRACQ et IEB ont été remis dans le cadre de l'enquête publique ;

Considérant que ces avis ont été intégrés dans la synthèse des réclamations issues de l'enquête publique ;

Enquête publique :

Considérant que, durant l'enquête publique qui s'est déroulée du 07/09/2021 au 06/10/2021, 72 réclamations ont été introduites ;

Considérant que lors de l'enquête publique ont été émises les remarques suivantes :

[...]

Considérant que des autres réactions reçues, elles s'opposent à la présente demande, la soutiennent ou visent à attirer l'attention sur certains aspects particuliers / complémentaires :

[...]

Stationnement :

La suppression de 85 places de parking, soit plus de la moitié du nombre existant (dont l'occupation est proche de la saturation), sera synonyme de paralysie pour le quartier, en ce compris pour les trams et les bus de la STIB.

Les mesures de compensation pour les places supprimées en voirie sont incertaines/indéterminées (localisation, tarifs pratiqués), ce qui est d'autant plus problématique que la demande en la matière émane principalement des riverains ;

Une partie des places compensatoires annoncées n'en sont pas vu qu'elles existent déjà ;

Les tarifs pratiqués pour les futures places de parking hors voirie devront être significativement moins élevés que ceux normalement pratiqués par le privé et devront être attribués en priorité absolue aux habitants du tronçon "Lambermont-Verboekhoven", sur base d'une procédure transparente ;

Une véritable solution serait que 100 % des places supprimées soient compensées et, afin de tenir compte de l'avenir et de justifier du fait qu'elles soient payantes, elles devraient toutes offrir une solution de rechargement pour les véhicules électriques ;

Si seule une compensation partielle est envisageable ou souhaitée (encouragement au shift modal), les nouvelles places devraient être prioritairement réservées aux familles nombreuses ;

Quid de la possibilité de réserver un emplacement pour y installer temporairement un container en cas de travaux, de déménager dans de bonnes conditions (lift), de se faire livrer de la marchandise ou de simplement décharger ses courses ? Il est essentiel que des places de stationnement temporaire pour charger/décharger des objets lourds soient prévues à l'écart des voies de tram ;

Une place de stationnement, réservée à l'activité médicale, est indispensable devant le cabinet situé au n° 143 de l'avenue ;

Serait-il possible de préciser le sens de la phrase "les entrées de garage des riverains sont "potentiellement" utilisables pour les riverains, car ne sont pas alignées à la voirie" ? (cf. note explicative pt. 2.4 "Stationnement") ;

Du fait de l'élargissement des trottoirs, le stationnement serait reporté à 4,65 m des façades (contre 1 m actuellement), ce qui augmente fortement le risque d'ignorer la présence d'un garage devant lequel on se garerait. Un marquage au

sol explicite quant à cette interdiction de stationnement ne devrait-il dès lors pas être prévu ?

Moins de stationnement automobile signifie plus de place pour les gens et, comme le prouvent les artères devenues piétonnes, un avantage économique pour les commerçants ;

[...]

- Commerces :

Les nouvelles zones de déchargement proposées ne donnent aucunement satisfaction ;

Le peu de places de stationnement maintenues en voirie inquiète les commerçants de l'avenue ;

Les bancs prévus devant certains commerces, de par les regroupements qu'ils engendreront, risquent de créer un sentiment d'insécurité chez les clients des commerces existants et, dès lors, de les faire fuir définitivement ;

La mise en sens unique et la réduction du trafic qui en découlera signifiera une moindre visibilité pour les commerces vis-à-vis de nouveaux clients potentiels ;

Le projet permettra sans doute de donner un nouveau souffle à de nombreux commerces locaux ;

[...]

Motivation :

Considérant que la Région entend favoriser l'usage de la marche, du vélo et des transports publics ;

Considérant l'important trafic motorisé et la nécessité de protéger les usagers faibles de ce trafic ;

Considérant que le projet est conforme aux objectifs du Plan Régional de Mobilité ;

Considérant que la dimension de l'avenue ne permettra pas une bonne cohabitation entre les différents modes en double sens ;

Considérant que le projet verdoie et apaise le quartier, le rend plus convivial, et améliore la sécurité routière ;

Considérant que tous ces aménagements répondent aux objectifs du PRDD et du plan Good Move ;

Mutualisation des places de stationnement :

Considérant qu'afin de compenser les pertes de stationnement de l'avenue Princesse Elisabeth, une mutualisation de places de stationnement au niveau du quartier est prévue ;

Considérant qu'il s'agit des solutions suivantes :

- sur la partie sud, le promoteur ION s'engage à mutualiser sur le site Capronnier 27 places de parking (jour et nuit) auxquelles pourront s'ajouter 57 autres emplacements en soirée (27+57) ;

- sur la partie nord, la SNCB s'engage à mutualiser au niveau de son parking de la gare de Schaerbeek 20 emplacements de parking (jour et nuit) qui s'ajoutent aux 40 disponibles en soirée (20+40).

Commission de Concertation :

Considérant que la Commission de Concertation émet un avis favorable majoritaire (Bruxelles Environnement – Schaerbeek) sous conditions :

[...]

- ajouter un maximum de 28 emplacements de parking pour améliorer l'habitabilité des riverains en veillant à ne pas diminuer le nombre d'arbres ;

[...]

Considérant que la Commission de Concertation émet un avis favorable minoritaire (Urban DPC & DU) sous conditions :

[...]

- évaluer les besoins en termes de livraison et étudier la possibilité d'aires de livraisons supplémentaires sur l'avenue ou à proximité immédiates de celle-ci ;

[...]

Plans modifiés

Plans modifiés d'initiative en application de l'art. 177/1 du CoBAT

Considérant que, suite à l'enquête publique et à l'avis de la Commission de Concertation du 04/11/2021, le demandeur a introduit d'initiative des plans modifiés le 25/02/2022, en application de l'article 177/1 du CoBAT ;

Description plans modifiés :

Considérant que les plans modifiés répondent aux conditions suivantes de l'avis majoritaire émises lors de la Commission de Concertation :

[...]

3. Ajouter un maximum de 28 places de parking pour améliorer l'habitabilité des riverains en veillant à ne pas diminuer le nombre d'arbres ;

L'étude fine d'insertion de nouvelles places de stationnement a permis d'incorporer 22 places supplémentaires. Celles-ci remplacent les longues bandes de noues paysagères qui agrémentaient les contre-sens tram. Elles occupent également, ponctuellement, certains espaces multifonctionnels accueillant bancs majestueux/arceaux vélos prévus sur le projet initial. Ce nombre plus réduit (22 au lieu de 28) est également la résultante du maintien des 29 arbres du nouvel alignement et au rajout de 6 arbres supplémentaires (demande n° 24 de l'avis minoritaire).

[...]

Considérant que les plans modifiés répondent aux conditions suivantes de l'avis minoritaire émises lors de la commission de concertation :

[...]

21. Évaluer les besoins en termes de livraison et étudier la possibilité de placer des bornes de recharge pour voitures électrique en zone de stationnement ;

Après avoir consulté les services communaux, il nous est revenu qu'il n'y avait pas de besoin supplémentaire aux 2 zones de livraisons déjà présentes sur l'avenue et que si cela devait évoluer, il serait toujours possible d'en créer une nouvelle sur les places de stationnement prévues dans le projet (86 places au total).

[...]

Motivations plans modifiés (conclusion) :

Considérant que les plans modifiés améliorent le projet grâce à des espaces de circulation plus lisibles la création [sic] d'un alignement d'arbres cohérent ;

Considérant que les plans modifiés répondent aux remarques et aux craintes exprimées par les riverains lors de l'enquête publique et de la Commission de Concertation concernant la perte de stationnement, l'absence de plan de circulation et la présence de bancs dans l'espace public ;

Considérant que le projet modificatif prévoit moins de suppressions de stationnement qu'initialement prévu et répond ainsi à une demande des riverains ;

Considérant que, malgré l'ajout de places de stationnement supplémentaires, les alignements d'arbres sont complétés ;

Considérant que cet alignement renforcé renforce les qualités écologique et paysagères du projet ;

Considérant que la suppression des deux arbres est nécessaire afin d'éviter les manques de visibilité à l'approche des carrefours ;

Considérant que des noues plantées, des arceaux vélo et des bancs sont supprimés au profit de plus de stationnement ;

Considérant que ces suppressions sont acceptables, car compensées par un alignement d'arbres complété ainsi qu'un vélo-box supplémentaire dans le tronçon sud de l'avenue ;

Considérant que le marquage du contresens tram, tout comme la réalisation de la piste cyclable en asphalte ocre, permet une plus grande lisibilité des circulations ;

Considérant que les modifications apportées au projet par le demandeur en application de l'article 177/1 du CoBAT n'affectent pas l'objet de la demande, sont accessoires et qu'elles visent à répondre aux objections suscitées par les plans initiaux lors de la commission de concertation ;

Conclusion :

Considérant que ce projet permet d'offrir un aménagement cohérent, plus vert et une mobilité apaisée, tout en offrant plus de sécurité et lisibilité ;

Considérant que le projet respecte les objectifs fixés dans le PRDD et dans le plan Good Move ; qu'il est conforme au bon aménagement des lieux moyennant le respect des conditions émises par la commission de concertation ».

IV. Deuxième moyen

IV.1. Thèses des parties

IV.1.1. La requête en annulation

Le deuxième moyen est pris de la violation des articles 2, 175/1, 175/16 et 175/17 du CoBAT, de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir.

Les parties requérantes font valoir que le rapport d'incidences déposé à l'appui du dossier de demande de permis n'examine pas, ou pas suffisamment, plusieurs éléments nécessaires pour que le public et les autorités effectuent une analyse compréhensible des incidences du projet et qu'il n'a dès lors pas permis à l'autorité de statuer en pleine connaissance de cause.

D'une manière générale, elles soutiennent que ce rapport s'apparente davantage à un document défendant le projet plutôt qu'à un écrit évaluant concrètement ses incidences réelles sur l'environnement. Elles relèvent que ce rapport ne comporte que 7 pages consacrées à l'évaluation des incidences du projet. Elles observent que son auteur est la demanderesse de permis et estiment qu'elle ne dispose pas d'une expertise suffisante pour les questions autres que celles qui se rapportent à la mobilité. Elles font valoir que le complément au rapport d'incidences, déposé ultérieurement, confirme le caractère lacunaire du rapport initial, sans pour autant combler ces lacunes. Elles considèrent que la partie adverse a avalisé le projet sans aucune analyse critique.

De manière plus détaillée, elles considèrent que le rapport d'incidences est lacunaire sur les points suivants :

- Les solutions de substitution. Elles rappellent que le profil retenu est la mise à sens unique de la circulation sur toute la longueur des deux tronçons (entre la place Élisabeth et la place Verboekhoven) et un sens différencié de circulation sur les deux secteurs de l'avenue. Elles observent que le premier profil envisagé prévoyait le maintien du double sens de circulation et d'un site propre pour le tram, sans nouvelle piste cyclable séparée. Elles indiquent que ce profil « de bon sens » à leurs yeux présentait des avantages et des inconvénients, mais que l'auteur du rapport d'incidences n'a pas mentionné certains de ces avantages, ce qui explique qu'il ait été abandonné. Elles estiment que la partie adverse n'a pas analysé suffisamment les

incidences environnementales de la suppression du double sens de circulation et que les lacunes du rapport sont à l'origine d'une erreur manifeste d'appréciation.

- Les incidences socio-économiques du projet. Elles dénoncent une description erronée et peu objective de la situation existante, notamment en ce que le rapport mentionne « quelques commerces », alors qu'il y a, selon elles, 40 commerces entre la gare et la place Verbroekhoven et en ce qu'il mentionne qu'il manque tout simplement de lieux accueillants. Elles reprochent également une analyse erronée de la situation projetée, notamment en ce que le rapport estime que le projet aura une incidence positive, alors qu'il prévoit la suppression de plus de 55 % des emplacements de parking, considère que le projet va désengorger le quartier après avoir mentionné une circulation limitée sur l'avenue et mentionne que la création de voies cyclables protégées proposera une nouvelle dynamique de mobilité alors que de telles voies existent déjà. Elles dénoncent l'absence d'une réelle analyse de l'impact du projet sur les domaines économiques et sociaux.

Sur le plan économique, elles reprochent l'absence de recensement des commerces affectés par les modifications substantielles de la circulation et du stationnement, et notamment l'impact du projet sur les livraisons des magasins et les possibilités d'accès pour la clientèle. Elles dénoncent particulièrement l'impact du projet sur les trois dernières parties requérantes qui exploitent respectivement un salon de coiffage, une boucherie et une pharmacie. Elles indiquent que la mise à sens unique de l'avenue occasionnera un allongement du trajet d'environ 700 mètres pour relier la gare au boulevard Lambermont. Elles relèvent que la commission de concertation avait demandé d'évaluer les besoins en termes de livraison et d'étudier la possibilité d'aires de livraisons supplémentaires sur l'avenue ou à proximité immédiate de celle-ci. Elles observent que cette évaluation n'a pas eu lieu et que la partie adverse se contente de reprendre la réponse de la partie intervenante selon laquelle « après avoir consulté les services communaux, il nous est revenu qu'il n'y avait pas de besoin supplémentaire aux 2 zones de livraison déjà présente sur l'avenue et que si cela devait évoluer il serait toujours possible d'en créer sur les places de stationnement prévues dans le projet (86 places au total) », après avoir indiqué que la demande modifiée répondait aux conditions émises par la commission de concertation.

Sur le plan social, elles mettent notamment en exergue les conséquences de la raréfaction des places de parking, à savoir la raréfaction des visites familiales, la difficulté d'obtenir la visite d'un médecin à domicile, la fragilisation du lien social, ... Elles reprochent à l'auteur du rapport de ne pas avoir examiné la nécessité de nombreux habitants de se déplacer en voiture pour des motifs professionnels et de disposer d'un parking à proximité de leur domicile. Elles font valoir que l'auteur du

rapport a omis de traiter ces réalités et que la partie adverse n'a pas pallié ces lacunes.

- L'impact du projet en termes de mobilité résultant de la suppression massive des emplacements de parking. Elles rappellent que le projet implique de supprimer 79 places de parking sur 143 et que le rapport d'incidences indique que des solutions de compensation ont été trouvées à hauteur de minimum 50 % des places supprimées, pour permettre aux riverains de trouver des places dans les parkings couverts situés à proximité grâce à des partenariats public/privé. Elles rappellent les termes de la réclamation de la première partie requérante à ce sujet, reproduisent un extrait de l'avis de la commission de concertation selon lequel il y a lieu de « tendre vers une compensation de maximum 28 places en voirie » et relèvent que la partie adverse retient simplement l'ajout de 22 places (et non 28) en voirie. Elles estiment que ces analyses sont insuffisantes et incorrectes. Elles font valoir que les emplacements de parking sont déjà insuffisants pour faire face à la demande. Elles exposent qu'outre le véritable stationnement qui, le soir, ne laisse aucune place libre (avec un taux d'occupation de 98,52 % selon le bureau SWECO) pour accueillir des visiteurs qui viennent en voiture, il y a le besoin de (dé)chargement lié aux commerces, ainsi qu'aux fournisseurs de soins à domicile aux riverains âgés ou handicapés ou paupérisés. Elles estiment, d'autre part, que la solution proposée n'est pas une compensation réelle, étant donné l'absence de pièce attestant de la réalité des engagements de la SNCB pour le parking de la gare et l'absence de précision au sujet du coût, des modalités et de la localisation des emplacements proposés par celle-ci.

- Les incidences du projet sur la qualité de l'air, du climat et de la santé humaine résultant notamment de l'absence de prise en compte de l'allongement des trajets et du report du trafic dans les voiries avoisinantes. Elles observent notamment que l'intérêt du tram sera fort réduit lorsque les véhicules particuliers, de moins en moins polluants, seront massivement électriques et que l'auteur du rapport d'incidences omet de tenir compte de la circulation automobile qui, si elle ne circule plus sur l'avenue Princesse Élisabeth, sera déviée dans les rues avoisinantes. Elles rappellent que le trajet entre la gare de Schaerbeek et le boulevard Lambert est allongé de 700 m et avancent un calcul de la pollution résultant de cet allongement en prenant l'hypothèse de 2000 véhicules motorisés effectuant ce trajet quotidiennement.

- Les interactions entre les différents facteurs. Elles considèrent qu'étant donné la suppression du site propre existant, l'auteur du rapport d'incidences se trompe en affirmant que la vitesse du tram sera plus constante, alors que le projet avait pourtant

pour objectif « d'améliorer la vitesse commerciale et la régularité des transports en commun en vue de rencontrer les objectifs AVANTI ».

IV.1.2. Le mémoire en réponse

La partie adverse répond que le principe de l'évaluation des incidences tel qu'organisé dans le CoBAT permet qu'un rapport d'incidences soit réalisé par le demandeur de permis lui-même pour autant qu'il contienne les éléments nécessaires et suffisants pour permettre à l'autorité de statuer en pleine connaissance de cause. Elle affirme qu'en l'espèce, elle a été particulièrement attentive à la qualité de ce rapport et qu'elle a demandé de « préciser qui a rédigé le rapport d'incidences ainsi que l'expérience des agents ou du bureau en la matière ». Elle souligne que le dépôt d'un rapport complémentaire ne constitue pas la preuve du caractère inadéquat du rapport, mais qu'il démontre au contraire un examen minutieux dans le chef de la partie adverse.

Elle rappelle que, selon la jurisprudence, « pour que des griefs relatifs au contenu du rapport d'incidences puissent entraîner l'annulation d'un permis d'urbanisme, il faut que les lacunes dénoncées soient de nature à avoir faussé l'appréciation de l'autorité administrative qui délivre le permis » et qu'« il revient à celui qui dénonce les lacunes du dossier de la demande de permis de démontrer que ces manquements ont empêché l'autorité d'apprécier convenablement la demande et de statuer en connaissance de cause ». Elle considère que la plupart des critiques des parties requérantes portent sur les options retenues ou la motivation de l'acte attaqué, sans évoquer l'impossibilité de se prononcer en connaissance de cause.

S'agissant des solutions de substitution, elle se réfère à l'arrêt n° 249.827 du 12 février 2021, lequel explique qu'il s'impose seulement que soient esquissées les principales solutions de substitution qui ont été examinées par le demandeur de permis et que soient indiquées les principales raisons de son choix eu égard aux effets sur l'environnement. Elle relève qu'en l'espèce, le rapport analyse et détaille trois scénarii, tout en signalant que le bureau SWECO a analysé d'autres possibilités non évoquées. Elle reproduit les motifs pour lesquels l'option A n'a pas été retenue. Elle estime que si le choix de l'option retenue n'est pas partagé par les parties requérantes, elles ne démontrent pas qu'elle n'aurait pas disposé de l'ensemble des éléments nécessaires et suffisants pour se prononcer en pleine connaissance de cause. Elle considère, au contraire, que les motivations de l'avis de la commission de concertation et de l'acte attaqué montrent qu'elle disposait des éléments nécessaires pour se prononcer et qu'elle n'a pas commis d'erreur manifeste d'appréciation.

Elle soutient que le domaine social et économique est traité dans le rapport. Selon elle, les parties requérantes prennent erronément pour hypothèse que les commerces ne fonctionnent qu'avec une clientèle se déplaçant en voiture, devant en conséquence se garer à proximité, et elles ne tiennent pas compte du fait que le projet se situe dans la mise en œuvre et le prolongement d'autres plans dont le plan « Good Move », avec pour objectif de recréer un « quartier » à travers son embellissement et en rendant dynamique l'espace public. Elle fait valoir qu'il s'agit de répartir de manière plus équitable les espaces destinés aux voitures et aux usagers actifs. Elle estime que le contenu du rapport d'incidences est suffisant et que les parties requérantes ne démontrent pas que l'autorité n'aurait pas pu statuer sur le projet en pleine connaissance de cause. Elle relève qu'au contraire, la commission de concertation a demandé de prévoir davantage d'emplacements de parking afin de limiter les effets moins favorables du projet. Elle estime, s'agissant de la problématique des zones de livraison, que la critique n'est pas pertinente en ce qu'elle reproche au rapport de ne pas tenir compte des observations formulées. Elle expose que le rapport d'incidences a pour seul objet d'analyser les incidences du projet présenté par la demanderesse de permis tandis que la réponse aux réclamations éventuelles appartient à la commission de concertation et à la partie adverse. Quant à l'aspect social, elle considère que l'analyse des parties requérantes participe de l'idéologie du « tout à la voiture », et qu'elles se contentent d'affirmations de principe qui ne reposent sur aucune étude.

Quant à la mobilité, elle fait valoir que les mesures de compensation ne sont pas détaillées dans le rapport d'incidences (qui y fait allusion en page 46) mais bien dans l'avis de la commission de concertation, ce qui démontre que les autorités ont disposé de toute l'information utile pour se prononcer correctement sur le projet. Elle ne comprend pas la position des parties requérantes qui se plaignent, en situation existante, de devoir longuement chercher un emplacement de parking parfois éloigné de leur domicile et se plaignent également, en situation projetée, de devoir marcher entre 150 et 500 m pour atteindre un parking de compensation. Elle estime que les parties requérantes ne peuvent pas être suivies lorsqu'elles reprochent à l'acte attaqué de s'être fondé sur l'avis de la commission de concertation, ce qui est, selon elle, étranger au moyen.

Elle soutient que les griefs liés à la qualité de l'air et à la santé humaine sont erronés, contradictoires et idéologiques en ce qu'ils entendent défendre le recours à la voiture individuelle là où le projet tend à privilégier les modes alternatifs et la mise en œuvre du plan « Good Move ».

Selon elle enfin, les interactions entre les différents facteurs sont une pétition de principe et non une lacune affectant le rapport, le fait que les parties

requérantes ne soient pas d'accord avec les objectifs poursuivis n'étant pas *ipso facto* signe d'une erreur manifeste due à un rapport lacunaire.

IV.1.3. Le mémoire en intervention

La partie intervenante objecte que les parties requérantes négligent le fait que la fonction du rapport d'incidences est de procéder à une évaluation globale du projet et que son objectif est de permettre au gouvernement de prendre des décisions en connaissance de cause. Elle estime que le fait que les parties requérantes parviennent parfois à une conclusion différente sur certains aspects et considèrent que certains inconvénients auraient dû être davantage pris en compte n'affecte pas la légalité du rapport.

En ce qui concerne les solutions de substitution, elle expose que le rapport de SWECO est un document interne, qui n'a pas aidé à déterminer la prise de décision, et relève que les parties requérantes n'invoquent donc pas l'illégalité qui résulterait du fait que ce document n'a pas fait partie de l'enquête publique. Elle estime que les parties requérantes se méprennent sur la portée du rapport d'incidences, qui doit contenir une « indication des principales raisons du choix effectué », ce que le rapport contient selon elle en l'espèce, mais qu'il n'est pas requis d'y exposer tous les avantages et inconvénients de toutes les alternatives. Elle affirme qu'il n'appartient pas à l'autorité délivrante de choisir entre deux possibilités, mais d'évaluer si la demande est compatible avec les dispositions légales et si l'impact sur la zone environnante est acceptable. Elle en déduit que le fait de ne pas décrire *in extenso* les avantages d'une alternative n'entrave en rien la capacité de l'autorité à évaluer une demande.

En ce qui concerne les incidences sur le domaine économique, elle invite à constater que le rapport contient une description factuelle et détaillée de la situation existante et qu'il fait mention des magasins présents. Elle estime qu'« un chiffre concret ne doit évidemment pas être mentionné ». Elle indique que le rapport ne nie pas la disparition de places de stationnement, mais qu'il procède à une évaluation, en tenant compte de l'impact des modifications, tout en soulignant les conséquences positives qui seront également présentes en termes de commerces. Elle estime qu'une présentation précise des faits est donnée, accompagnée d'une évaluation qui permet à l'autorité délivrante de prendre une décision en connaissance de cause. Elle rappelle que le fait de ne pas être d'accord avec une évaluation particulière ne rend pas le rapport illégal. Quant à l'allongement du trajet de ± 700 m pour relier la gare de Schaerbeek au boulevard Lambert, elle considère que le rapport contient une description correcte de l'objet exact de la

demande et une évaluation des changements sur la mobilité que le projet entraînera. Elle estime que toutes les conséquences possibles du projet ne doivent pas être décrites en détail et que le fait qu'un désavantage particulier n'a pas été traité séparément ne constitue pas une violation d'une disposition légale. S'agissant des zones de livraison, elle fait valoir que « le rapport d'incidences explique pourquoi le projet prévoit deux zones », que « les requérants critiquent l'opportunité du projet à cet égard mais ne remettent nullement en cause la légalité du rapport d'incidences » et qu'ils « perdent de vue que, dans ce moyen, ils ne remettent en cause que le caractère complet et la légalité du rapport d'incidences et non l'appréciation ultérieure de la partie adverse ».

En ce qui concerne les incidences sur le domaine social et sur la mobilité (stationnement), elle estime que les parties requérantes font abstraction des améliorations apportées aux modes de transport alternatifs dont il est question en détail dans le rapport. Elle ajoute que les parties requérantes indiquent elles-mêmes qu'il y a déjà une insuffisance de places de parking et affirme que le choix est donc fait de résoudre le problème autrement et mieux. Selon elle, le rapport ne comporte aucune lacune à ce sujet et le moyen comporte une critique d'opportunité et non de légalité.

En ce qui concerne les incidences sur la mobilité (stationnement), elle admet que la commission de concertation a formulé des observations supplémentaires par rapport au rapport d'incidences et que les plans ont ensuite été modifiés. Elle en déduit que le rapport d'incidences a permis aux autorités d'avoir une vision et une estimation correctes du projet. Elle observe que le nombre de places supprimées était évalué correctement dans le rapport et estime que la circonstance que la commission de concertation ait, à ce sujet, une appréciation différente de celle du rapport d'incidences ne rend pas ce dernier lacunaire ou illégal. Elle répète que les critiques dirigées contre le permis, et non contre le rapport d'incidences, ne sont pas en rapport avec les dispositions dont la violation est invoquée. Enfin, « par souci d'exhaustivité », elle précise ce qui suit et fait valoir que la partie adverse pouvait se fonder sur ces faits :

« 2020.08.19 : Étude de “Parking Brussels” réalisée dans le cadre de l'élaboration du dossier de demande de permis d'urbanisme “Princesse Élisabeth”.

2020.12.07 : Lettre de la SNCB à la commune de Schaerbeek – Engagement à réserver du stationnement au profit des riverains dans la section Nord de l'avenue Princesse Élisabeth.

2020.12.11 : Engagement du promoteur de Capronnier vis-à-vis de Parking Brussels – Engagement à réserver des places de stationnement au profit des riverains dans la section sud de l'avenue Princesse Élisabeth.

2020.12.16 : Sur base des deux engagements, prise d'acte du Collège de Schaerbeek.

2021.04.14 : Permis d'Urbanisme délivré à CFE pour la construction de l'immeuble Capronnier ».

Enfin, en ce qui concerne les incidences sur la qualité de l'air, le climat et la santé humaine, elle expose que le rapport a souligné les effets positifs du projet, en mettant en avant la promotion de moyens de transport alternatifs, et estime que le fait que certaines personnes continueront à venir en voiture et devront peut-être parcourir des kilomètres supplémentaires est indifférent. Elle considère qu'aucune lacune sérieuse du rapport n'est démontrée.

IV.1.4. Le dernier mémoire de la partie adverse

La partie adverse expose que la problématique du stationnement et des livraisons s'inscrit dans le cadre plus large de la politique de mobilité, mise en place aux niveaux régional et communal et que l'incidence de cette politique est d'autant plus importante lorsque, comme en l'espèce, le projet porte sur le réaménagement d'une voirie. Elle indique que le projet doit être développé au regard des objectifs du plan régional de développement durable (PRDD), dont elle reproduit un extrait, du Plan Régional de Mobilité (Good Move), dont elle rappelle les objectifs, et des politiques locales, dont un Plan d'Action Communal de Stationnement adopté en 2016 par la commune de Schaerbeek et en cours de révision lors de l'instruction de la demande de permis et le plan communal de développement durable. Elle indique que ces enjeux ont été pris en considération dans le cadre de l'évaluation des incidences et l'étude de mobilité réalisée par le bureau SWECO, spécialisé en la matière.

Elle reproduit un extrait du rapport d'incidences, dont il ressort notamment que l'avenue Princesse Elisabeth propose 135 emplacements, que le taux de saturation en journée est proche de 85 %, qu'en soirée l'ensemble des emplacements est occupé, que la capacité de compensation, en cas de suppression d'emplacements, est relativement faible en journée et nulle en soirée. Elle expose qu'« en situation existante, il n'existe par ailleurs aucune zone de livraisons spécifique » (p. 26 du rapport d'incidences).

Elle reproduit ensuite l'extrait du même rapport décrivant la situation existante et la situation projetée pour le stationnement, mentionnant une perte de 37 places dans la partie sud de l'avenue et une perte de 42 places dans sa partie nord, qu'il est prévu de compenser à hauteur de 50 %, grâce à des partenariats public/privé afin de garantir des zones de stationnement disponibles 24h/24h, 7j/7j hors voirie

pour les riverains de l'avenue Princesse Élisabeth (pp. 45–46 du rapport d'incidences).

Elle recopie enfin l'extrait du rapport relatif aux livraisons, mentionnant que « deux zones de livraison sont mises en place [...] sur le tronçon sud au niveau des numéros 53-59 et sur le tronçon nord au niveau des numéros 62-66, à proximité du boulevard Lambermont » et que « ces zones de livraison permettent un approvisionnement des commerces de proximité (épicerie, boulangerie, pharmacie, pizzeria) mais également des commerces situés dans les rues annexes » (p. 46 du rapport d'incidences).

Elle en déduit que « la demande de permis a été introduite sur [la] base d'un projet minutieusement préparé en concertation avec les opérateurs publics puisqu'outre la STIB en sa qualité de demanderesse de permis, il a concerné Parking Brussels et la commune de Schaerbeek ».

Elle ajoute que « la question a [...] été centrale, durant l'instruction de la demande dans la mesure où des critiques ont été formulées durant l'enquête publique notamment quant au caractère insatisfaisant des aires de livraison et au manque d'emplacements de stationnement ». Elle rappelle que, dans son avis, la commission de concertation a demandé d'ajouter des emplacements de parking supplémentaires et « un maximum de 28 emplacements » et que, dans son avis, Urban a demandé d'« évaluer les besoins en termes de livraison et étudier la possibilité d'autres de livraisons supplémentaires sur l'avenue ou à proximité immédiate de celle-ci ».

Elle fait valoir que, dans la note explicative déposée avec les plans modifiés et visant à répondre aux conditions formulées dans l'avis précité de la commission de concertation, la demanderesse de permis a précisé ce qui suit : « Après avoir consulté les services communaux, il nous est revenu qu'il n'y avait pas de besoin supplémentaire aux 2 zones de livraisons déjà présentes sur l'avenue et que si cela devait évoluer, il serait toujours possible d'en créer une nouvelle sur les places de stationnement prévues dans le projet (86 places au total) ». Elle expose que « ces éléments ont été repris dans l'acte attaqué dans la mesure où rien ne permettait de considérer qu'ils n'étaient pas exacts ».

Elle conclut de ce qui précède que « le rapport d'incidences sur l'environnement ne peut être considéré comme lacunaire dans la mesure où il analyse le projet tel qu'il a été développé au regard des instruments existants », que « le fait de ne pas avoir prévu une aire de livraison supplémentaire vers la gare de Schaerbeek procède d'un choix opéré par la demanderesse de permis en concertation

avec l'autorité communale et Parking Brussels » et que « ce choix a été opéré sur [la] base de l'ensemble des données dont disposaient ces autorités et organismes » et que « la commune de Schaerbeek a été étroitement associée au projet et à son élaboration ». À cet égard, elle mentionne que, « dans un courrier du 27 juin 2024, celle-ci reprend les décisions qui ont été adoptées par la commune en lien avec le projet ». Elle dépose cette nouvelle pièce à l'appui de son dernier mémoire. La commune y indique notamment que « tout commerçant ou groupe de commerçants peut formuler une demande de zone de livraison en zone de stationnement réglementaire », que « cette demande se fait via une procédure clairement identifiée sur le site internet de la commune » et que « la décision est prise par le bourgmestre sur la base d'un avis de la zone de police ». Elle estime que ces éléments confirment les informations de la note explicative accompagnant les plans modifiés. Selon elle, la création d'une nouvelle aire de livraison ne serait « pas autrement problématique », dans la mesure la commission de concertation demandait de prévoir un « maximum » de 28 emplacements supplémentaires et que le projet s'accompagne de mesures de compensation qui sont effectives.

Elle conclut qu'elle a pu se prononcer sur le projet en pleine connaissance de cause et que « ne pas prévoir une aire de livraisons supplémentaire du côté de la gare de Schaerbeek procède d'un choix assumé et non d'une erreur manifeste d'appréciation procédant d'une prétendue lacune affectant l'évaluation des incidences ».

IV.1.5. Le dernier mémoire de la partie intervenante

La partie intervenante rappelle, tout d'abord, l'objet de la demande de permis. Elle souligne qu'il existe, en l'état actuel, une seule zone de livraison, tandis qu'à la suite du projet, une zone supplémentaire est rendue possible. Elle rappelle que le rapport d'incidences conclut, au sujet des livraisons :

« Deux zones de livraison sont mises en place. Sur le tronçon sud, au niveau des numéros 53-59 et sur le tronçon nord au niveau des numéros 62-6, à proximité du boulevard Lambermont. Ces zones de livraison permettent un approvisionnement des commerces de proximité (épicerie, boulangerie, pharmacie, pizzeria) mais également des commerces situés dans les rues annexes ».

Selon elle, « le rapport décrit la situation actuelle en se référant à plusieurs reprises à l'étude de stationnement de Parking Brussels sur la base de données factuelles et ce rapport ne mentionne pas de problème de livraison. Elle ajoute que la forte affluence relevée sur les places de stationnement se limite aux heures durant lesquelles aucune livraison n'est effectuée. Elle reproduit un extrait de l'étude de Parking Brussels et indique que « les chiffres d'occupation [qu'il

mentionne] sont en adéquation avec ceux de l'étude de SWECO », dont elle reproduit un extrait.

Elle fait valoir que l'établissement de zones de livraisons ne constitue pas un « acte urbanistique » et que, « si un commerçant estime qu'il y a trop peu de zones de livraison, il peut introduire une demande auprès de la commune ». Elle précise que la Région de Bruxelles-Capitale a mis au point un cadre complet pour mieux évaluer cette question, que cette politique est reprise au travers du Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS), que toutes les communes devaient également préparer des plans d'action communaux de stationnement (PACS) et que la commune de Schaerbeek a établi de tels PACS en 2016 et 2022. Elle reproduit un extrait du PACS de 2022 dont il résulte que le nombre d'emplacements dédiés à la livraison à proximité de l'avenue Princesse Élisabeth a diminué depuis 2016 et dont elle retient qu'il n'y avait pas de problèmes de livraison. Elle expose qu'« aucune demande pour créer des zones de livraison supplémentaires n'a été introduite entre 2019 et 2023 ».

Selon elle, il n'était donc pas nécessaire que le rapport d'incidences justifie de prévoir deux zones de livraison aux endroits choisis. Elle considère qu'« une situation existante pour laquelle aucun problème n'a été signalé ne doit pas être expliquée ».

Quant aux réclamations et à l'avis de la commission de concertation, elle répète qu'il existait une situation dans laquelle aucun problème n'était signalé, malgré la mise en place d'un cadre réglementaire et d'une surveillance spécifique (PRPS et PACS).

Elle conteste ensuite l'importance, en situation existante, de la possibilité de stationner en double file pour effectuer des livraisons. Elle indique que « cette question fait manifestement l'objet d'une étude dans le cadre du PACS susmentionné et aucun rapport officiel sur ce problème ne peut être trouvé ». Selon elle, si les livraisons posaient des difficultés actuellement, les rapports officiels y feraient référence.

Elle estime que contraindre la partie adverse à s'assurer qu'une zone de livraison soit située à une distance raisonnable des commerces, spécialement lorsque la situation existante est déjà problématique et que le projet prévoit de supprimer un grand nombre de places de parking, va au-delà de l'objet de la demande. Elle répète que la situation actuelle ne pose pas de difficulté et qu'« il appartiendra à la commune de vérifier si des zones supplémentaires sont nécessaires et, le cas

échéant, d'en installer dans les aires de stationnement existantes (pendant certaines parties de la journée) ».

À cet égard, elle souligne que « la commune pourra toujours, sur demande de commerçants, procéder à la création d'une zone de livraison sur les zones de stationnement, de sorte que cet espace soit utilisé à la fois pour les livraisons en journée, lorsque la demande de stationnement riverain est plus faible, et pour le stationnement en soirée et la nuit, lorsqu'aucune livraison n'a lieu ». Selon elle, « le problème soulevé par les requérants peut donc facilement être résolu par une décision communale qui ne relève pas des décisions d'urbanisme ».

Elle rappelle encore que l'avis de la commission de concertation pose comme condition d'« évaluer les besoins en termes de livraison et [d']étudier la possibilité d'aires de livraisons supplémentaires sur l'avenue ou à proximité immédiate de celle-ci ». Selon elle, « l'évaluation “des besoins” ne peut être synonyme d'études complémentaires ». Elle fait valoir que « le besoin est spécifié dans le PACS et la commune, en association avec la police, [qui] sont les autorités compétentes pour évaluer les besoins » et que « sur ce secteur, aucun besoin n'avait été formulé ni observé ». Selon elle « l'évaluation de ces besoins est un élément qui doit être effectué de manière continue mais qui est, en soi, distinct du permis ».

Enfin, elle considère qu'à supposer qu'un complément d'enquête s'imposait à la suite des réclamations et de l'avis de la commission de concertation, cela ne signifie pas que le rapport d'incidences était lacunaire et que, dans cette hypothèse et à titre subsidiaire, seule une violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991, précitée, peut être retenue.

IV.2. Examen

L'article 2 du CoBAT dispose comme suit :

« Le développement de la Région, en ce compris l'aménagement de son territoire, est poursuivi pour rencontrer de manière durable les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux et de mobilité de la collectivité par la gestion qualitative du cadre de vie, par l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager et par une amélioration de la performance énergétique des bâtiments ainsi que de la mobilité ».

L'article 175/1, § 1^{er}, du CoBAT se lit comme suit :

« [...] sont soumis à une évaluation préalable des incidences, les projets publics et privés qui, notamment en raison de leur dimension, leur nature ou leur

localisation, peuvent porter atteinte de manière sensible à l'environnement ou au milieu urbain ou avoir des répercussions sociales ou économiques importantes ».

L'article 175/1, §2, dispose encore comme suit :

- « On entend par “incidences d'un projet” les effets notables, directs et indirects, à court et à long termes, temporaires ou permanents de ce projet, en ce compris les effets susceptibles de résulter de la vulnérabilité du projet aux risques d'accidents majeurs et/ou de catastrophes pertinents pour le projet concerné, sur :
- 1° la population et la santé humaine ;
 - 2° la biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages et de la directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages, transposées par l'ordonnance du 1^{er} mars 2012 relative à la conservation de la nature ;
 - 3° les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, la consommation d'énergie et l'environnement sonore ;
 - 4° les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage, en ce compris le patrimoine immobilier ;
 - 5° l'urbanisme, la mobilité globale et les domaines social et économique ;
 - 6° l'interaction entre les facteurs visés aux points précédents ».

L'article 175/16 du CoBAT se lit comme suit :

- « La demande de permis relative à un projet mentionné à l'annexe B du présent Code est accompagnée d'un rapport d'incidences comportant au moins les éléments ci-après :
- 1° une description du projet et de ses objectifs comportant des informations relatives au site, à la conception, aux dimensions et aux autres caractéristiques pertinentes du projet et du chantier, en ce compris le calendrier de réalisation envisagé ;
 - 2° une description des incidences notables probables du projet et du chantier sur l'environnement, en ce compris la description des éléments et de l'aire géographique susceptibles d'être affectés ;
 - 3° une description des caractéristiques du projet et/ou des mesures envisagées pour éviter, prévenir ou réduire et, si possible, compenser les incidences négatives notables probables sur l'environnement du projet et du chantier ;
 - 4° une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le demandeur, en fonction du projet et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, eu égard aux incidences du projet et du chantier sur l'environnement ;
 - 5° la proposition PEB éventuellement exigée en vertu de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie ;
 - 6° lorsque celle-ci est requise, l'évaluation appropriée des incidences imposée par la législation régionale relative à la conservation de la nature ;
 - 7° toute information supplémentaire précisée à l'annexe F du Code, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet ou du type de projet et des éléments de l'environnement sur lesquels une incidence pourrait se produire. Ces informations supplémentaires peuvent être exigées par les autorités compétentes en cours d'instruction de la demande de permis si celles-ci estiment que ces informations sont directement utiles à l'appréciation des incidences notables du projet sur l'environnement ;
 - 8° un résumé non technique des éléments précédents ;
 - 9° les coordonnées de l'auteur du rapport d'incidences ainsi que les éléments attestant qu'il est un expert compétent ».

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 de 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.

Contrairement à ce que soutiennent les parties adverse et intervenante, les parties requérantes dénoncent non seulement des lacunes du rapport d'incidences mais également le fait qu'en raison de ces lacunes, l'autorité n'a pas pu se prononcer en toute connaissance de cause sur les impacts du projet.

En l'espèce, dans la présentation du projet, le rapport d'incidences décrit la situation existante, en ce qui concerne le stationnement, en faisant référence à une étude de mobilité établie par le bureau SWECO (p. 23). Il en résulte notamment la constatation suivante (p. 26) :

« L'avenue Princesse Élisabeth propose 135 emplacements de stationnement ; davantage du côté impair de la rue que du côté pair [75/60]. Le taux d'occupation est proche de la saturation, sauf en soirée où il dépasse largement les 85 %, ce qui est typique d'un stationnement du fait des habitants riverains.

En cas de suppression d'emplacements de stationnement dans le périmètre, les possibilités de compensation sont en conséquence relativement faibles, étant donné le nombre important de stationnement le long de l'avenue. On considère généralement que les emplacements compensatoires sont ceux qui restent une fois qu'est atteint un taux de saturation de 85 %. En journée, cette capacité est d'une trentaine d'emplacements. En soirée, cette capacité est nulle, l'ensemble des emplacements du quartier étant occupés ».

En ce qui concerne le stationnement et les livraisons, le rapport d'incidences décrit le projet comme suit (chapitre 2.4., p. 45) :

« 2.4. Stationnement

Globalement sur l'ensemble du projet, le stationnement est repensé de façon à inclure les places entre les "poches" d'espaces verts et à s'adapter aux nouveaux sens de circulation de l'avenue. Dans cette nouvelle lecture des perspectives c'est la végétation qui doit prendre le dessus sur l'alignement de voiture. Ces zones de stationnement en long seront d'ailleurs traitées de façon à s'intégrer au maximum dans cette nouvelle composition. Leurs revêtements seront en pierre naturelle à

joints drainants. Les entrées de garages des riverains sont “potentiellement” utilisables pour les riverains car ne sont pas alignées à la voirie.

[Figure 58 : Poches de stationnement en long entre les zones plantées (STIB 2020)]

Situation existante

D’après l’étude de Parking Brussels (derniers chiffres à jour) on dénombre 134 emplacements réglementés en zone verte, 9 emplacements réservés (5 places PMR + 1 zone de livraison).

Soit 143 places au total avec la répartition suivante :

- 50 places au sud (dont une zone de livraison et 1 place PMR)
- 93 places au nord (4 places PMR)

Situation projetée

64 places au total (dont 2 zones de livraison de 15m et 3 places PMR) avec la répartition suivante :

- 13 places au sud (dont une zone de livraison et 1 place PMR)
- 51 places au nord (dont une zone de livraison et 2 places PMR)

[Figure 59 – Carte de de la nouvelle répartition du stationnement (STIB)]

Un des objectifs de ce projet a été de trouver des solutions en terme[s] de compensation de stationnement hors voirie. Un groupe de travail a été monté pour trouver des solutions concrètes avec plusieurs acteurs du territoire. Cela a permis d’envisager un aménagement qualitatif de l’Avenue dans sa globalité tout en proposant une offre de stationnement hors voirie en faveur des riverains.

Cette compensation fixée à 50 % (au-dessus des mesures gouvernementales) des places supprimées sont les suivantes :

- Partie sud : 50-13 places : perte de 37 places. Soit 18.5 places à compenser.
- Partie nord : 93-51 places : perte de 42 places. Soit 21 places à compenser.

La commune de Schaerbeek accompagnée par Parking Brussels a permis de concrétiser des partenariats public/privé afin de garantir des zones de stationnement disponibles 24h/24h, 7j/7j hors voirie pour les riverains de l’avenue Princesse Elisabeth.

2.5. Livraisons

Deux zones de livraison sont mises en place. Sur le tronçon sud au niveau des numéros 53-59 et sur le tronçon nord au niveau des numéros 62-66, à proximité du boulevard Lambermont. Ces zones de livraison permettent un approvisionnement des commerces de proximité (épicerie, boulangerie, pharmacie, pizzeria) mais également des commerces situés dans les rues annexes ».

En ce qui concerne les incidences sur le domaine social et économique, le rapport d’incidences indique notamment ce qui suit (pp. 80 et s.) :

« Situation existante

Du point de vue planologique, toutes les options planologiques prévues au Plan Régional de Développement Durable (PRDD), au Plan Régional d’Affectations

des Sols (PRAS), au dossier de base du Plan Communal de Développement (PCD), existants ou en cours d'élaboration, sont conditionnantes et respectées.

Du point de vue des occupations et usages, en ce jour, l'avenue Princesse Elisabeth est un espace principalement dédié au stationnement, au passage des transports en commun, au transit partiel en heure de pointe et au cordon persistant commerçant. Ce lieu ne compte pas de dynamique sociale notoire malgré la présence de la Gare et de la Place du même nom. Il s'agit de passage et peu de déambulation et d'activité intense. L'avenue se situe entre deux pôles d'attractivité, néanmoins il manque tout simplement des lieux accueillant avec des espaces piétons pour pouvoir développer cette dynamique d'échanges et de commerces à l'échelle du quartier.

Quelques commerces sont situés au niveau du périmètre d'études principalement au niveau de la Place Verboeckhoven et de façon éparse le long de l'avenue Princesse Elisabeth.

Au niveau du boulevard Lambermont, le trafic devient intense et l'insécurité routière accrue par les 5 bandes de circulation automobiles et les deux sites propres Tram. La perméabilité du secteur est clairement mise en défaut par ces infrastructures à plus grande vitesse et flux dense.

De manière générale sur l'ensemble du périmètre de demande de permis, la dynamique urbaine doit évoluer pour mettre en avant le potentiel commerçant et social du quartier par un changement des usages des espaces publics (alors jusqu'ici dévolu à plus de 50 % à la voiture).

Situation projetée

Le projet ne menace pas le développement économique du quartier. Le réaménagement de l'avenue Princesse Elisabeth ne peut avoir qu'une incidence positive sur l'attractivité des commerces, une fois les travaux terminés.

L'aménagement des zones multimodales proposant une nouvelle fonction de repos et de rencontre (agrémentées d'un mobilier approprié et de plantations qualitatives) donnera à l'avenue la prestance qu'elle mérite aujourd'hui et qu'elle a concédée dans le passé à l'automobile.

Le projet permet de favoriser les modes de déplacement autres que la voiture (transit) et contribue ainsi à désengorger la circulation automobile dans le quartier et dans la Région.

L'amélioration de la vitesse moyenne et de la régularité des transports en commun permet une meilleure liaison entre la Gare et le centre de Schaerbeek. La mise aux normes et surtout la réalisation d'arrêts confortables facilitera la vie de ses usagers, des riverains et la lisibilité des transports en commun.

La création de plusieurs traversées piétonnes, cyclables protégées sur le boulevard Lambermont facilitera la connexion entre les deux portions de l'avenue Princesse Elisabeth et permettra de proposer une nouvelle dynamique de mobilité au sein du quartier ».

Enfin, en ce qui concerne les incidences sur la mobilité, et plus particulièrement sur le stationnement, le rapport décrit la situation projetée comme suit (pp. 82 et s.) :

« Voir chapitre 2.4 ci-avant.

Le stationnement est organisé le long du trottoir de part et d'autre de l'avenue Princesse Élisabeth. Il y a une zone de livraison à côté de la station Villo!

Le projet accuse une perte de 79 places par rapport à la situation existante soit au total 64 places de stationnement au lieu de 143 places initiales. Ceci est à mettre en relation directe avec les bénéfices en termes d'amélioration du cadre de vie.

Néanmoins des solutions de compensation aux pertes de places de stationnement en voirie ont été trouvées grâce à la mise en place de partenariat public/privé. En l'occurrence la commune avec l'aide de Parking Bruxelles a engagé des démarches pour pouvoir fournir aux riverains concernés par la suppression des places de stationnement, des places disponibles dans des parkings couverts à proximité. Cette opération permet de compenser au minimum 50 % des places supprimées dans le cadre du projet ».

L'avenue Princesse Élisabeth est une voirie communale située entre la gare de Schaerbeek et la place Verboekhoven. Elle est traversée par le boulevard Lambermont. Environ une trentaine de commerces sont répartis sur les deux tronçons de l'avenue situés de part et d'autre de ce boulevard.

Le projet prévoit l'aménagement de deux zones de livraison, de part et d'autre du boulevard Lambermont, à proximité immédiate de celui-ci (« au niveau des numéros 53–59 » et « au niveau des numéros 62–66 »). Le rapport d'incidences renseigne que « ces zones de livraison permettent un approvisionnement des commerces de proximité (épicerie, boulangerie, pharmacie, pizzeria) mais également des commerces situés dans les rues annexes », sans préciser le nombre ni les besoins spécifiques de certains commerces en termes de livraison. Il ne tient par conséquent pas compte des commerces situés plus loin dans – ou à proximité de – l'avenue Princesse Élisabeth (notamment la boucherie du deuxième requérant située au n° 137 de l'avenue et la pharmacie de la troisième partie requérante située au n° 121 de celle-ci).

Le rapport d'incidences n'explique pas pourquoi il convient de prévoir deux zones de livraison ni la raison pour laquelle il convient de privilégier les deux emplacements choisis. L'enquête publique a suscité plusieurs réclamations dénonçant notamment la nécessité de prévoir des zones de livraison supplémentaires pour opérer des chargements et des déchargements. L'avis émis par Urban.brussels le 4 novembre 2021 au sein de la commission de concertation a également attiré l'attention sur la nécessité d'« évaluer les besoins en termes de livraison et étudier la possibilité d'aires de livraisons supplémentaires sur l'avenue Princesse Élisabeth ou à proximité immédiate de celle-ci ».

La partie intervenante ne prétend pas avoir procédé à cette évaluation et à cette étude. Les plans modifiés qu'elle a déposés d'initiative en application de l'article 177/1 du CoBAT ne prévoient par ailleurs aucune zone de livraison

supplémentaire. Il ne ressort pas du dossier administratif que l'auteur de l'acte attaqué aurait sollicité des renseignements complémentaires à cet égard.

Ainsi, ni le rapport d'incidences ni le dossier administratif ne comportent d'analyse des besoins réels en termes de zones de livraison au regard du nombre, de la nature et de la localisation de l'ensemble des commerces présents dans et à proximité de l'avenue Princesse Élisabeth, ni, *a fortiori*, la moindre information sur le nombre et la fréquence des livraisons des différents commerces de la rue et des environs, la durée approximative des déchargements, la nature, la quantité, le volume et le poids des marchandises livrées, ...

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

« Après avoir consulté les services communaux, il nous est revenu qu'il n'y avait pas de besoin supplémentaire aux 2 zones de livraisons déjà présentes sur l'avenue et que si cela devait évoluer, il serait toujours possible d'en créer une nouvelle sur les places de stationnement prévues dans le projet (86 places au total) ».

Ce motif correspond à la réponse apportée par la demanderesse de permis dans la note explicative complémentaire accompagnant sa demande modifiée. Le dossier administratif, déposé avec le mémoire en réponse, ne comporte toutefois aucune pièce attestant que les services communaux ont été consultés sur la problématique des zones de livraison ni qu'ils auraient estimé qu'il n'y avait pas de besoin supplémentaire à cet égard.

La partie intervenante dépose, avec son dernier mémoire, un courrier électronique rédigé par le cabinet de la bourgmestre le 16 mars 2023, dont il résulte qu'il n'y a pas de trace de demande de zone de livraison pour l'avenue Princesse Élisabeth depuis 2019.

La partie adverse joint à son dernier mémoire un courrier du 27 juin 2024 de la commune de Schaerbeek, traçant l'« historique des décisions prises par la commune en matière de zones de livraison avenue Princesse Elisabeth », qui se lit notamment comme il suit :

- « ▪ Tronçon Sud, avant l'étude Mobilité :
- Une zone de livraison existante, à proximité du n° 40, devant le parc Lacroix ;
 - Valable du lundi au vendredi de 8h à 18h sur une longueur de 22 mètres ;
- Tronçon Sud, après l'étude Mobilité :
- Maintien de la zone de livraison à proximité du n° 40, même horaire et même longueur ;
 - Une demande supplémentaire a été introduite par un commerçant en 2023. Elle concernait la création d'une zone de livraison à hauteur des n°s 55 et 57 de l'avenue Princesse Elisabeth ;
 - La Police a rendu un avis défavorable le 20 décembre 2023, pour la raison suivante : créer une zone de livraison à cet endroit reviendrait à supprimer les trois dernières places de stationnement disponibles pour les riverains dans ce tronçon ;
 - Madame la Bourgmestre a suivi l'avis de la police et a refusé la demande le 22 décembre 2023 ;
- Tronçon Nord, avant l'étude Mobilité :
- Aucune zone de livraison présente, mais connaissance de livraisons non réglementaires (double file) par les quelques commerces situés sur ce tronçon ;
- Tronçon Nord, après l'étude Mobilité :
- En séance du 6 octobre 2020, le Collège a approuvé le profil proposé par la STIB, avec le double sens unique de part et d'autre du boulevard Lambermont sous réserve des adaptations à apporter suite aux réunions de travail et sous réserve de nouvelles remarques apportées dans le cadre de l'enquête publique ;
 - Une des remarques reprises dans l'analyse du Collège et formulée par le service Mobilité était la nécessité d'une zone de livraison dans le tronçon entre le boulevard Lambermont et la rue Nicolas Defrêcheux. Dans son courrier transmis à vos services, le Collège proposait donc de prévoir une zone de livraison dans ce tronçon du côté pair ;
 - Le plan a été amendé dans ce sens par la STIB ;
- Permis d'urbanisme :
- En séance du 19 octobre 2021, le Collège a émis un avis favorable pour le permis d'urbanisme déposé par la STIB sous réserve de certaines conditions. Aucune de ces conditions ne concernait les zones de livraison, cette question ayant déjà été traitée lors du premier avis du Collège du 6 octobre 2020 ;
- Procédure de demande de zone de livraison.
- À noter que tout commerçant au groupe de commerçants peut formuler une demande de zone de livraison en zone de stationnement réglementaire. Cette demande se fait via une procédure clairement identifiée sur le site internet de la commune [...]. La décision est prise par le bourgmestre sur base d'un avis de la zone de police ».

Ni l'acte attaqué ni le dossier administratif ne permettent de déterminer les éléments factuels sur lesquels repose l'appréciation selon laquelle, dans le cadre du projet de réaménagement de l'avenue, « il n'y [a] pas de besoin supplémentaire aux 2 zones de livraisons déjà présentes ».

Les pièces complémentaires déposées par les parties adverse et intervenante, qui se fondent sur la situation existante, ne permettent pas d'étayer cette appréciation. En situation existante, l'avenue Princesse Élisabeth présente un nombre largement supérieur d'emplacements de parking réguliers que celui prévu dans la demande et une zone de livraison dont la localisation n'est pas précisée. Les parties requérantes exposent par ailleurs, sans être valablement contredites, qu'il est actuellement possible de stationner en double file afin de décharger les marchandises, ce qui ne sera plus possible à venir de l'avenir, à moins de gêner le passage du tram qui ne circulera plus en site propre. Or, le projet a notamment pour objectifs d'« organiser les livraisons des commerces de l'avenue de façon à ce qu'elles ne perturbent pas le passage des trams et des bus » et d'assurer la vitesse commerciale et la régularité de ceux-ci.

Au regard des éléments qui précèdent, la motivation de l'acte attaqué ne permet pas de comprendre la raison pour laquelle la commune et, à sa suite, la partie adverse ont considéré que les deux zones de livraison en projet (prévues au niveau des n^{os} 53-59 et 62-66 de l'avenue Princesse Élisabeth), proches l'une de l'autre, même si elles sont séparées par le boulevard Lambermont, mais situées à plusieurs dizaines, voire centaines de mètres de certains commerces de la rue (dont la boucherie du deuxième requérant située au n^o 137 de l'avenue), sont suffisantes et bien localisées.

Enfin, il convient de relever que, dans son avis du 4 novembre 2021, la commission de concertation imposait notamment comme condition d'ajouter 28 places de parking maximum afin d'améliorer l'habitabilité des riverains en veillant à ne pas diminuer le nombre d'arbres. Les plans modifiés qui ont été déposés par la demanderesse de permis prévoient 22 places de stationnement supplémentaires. L'auteur de l'acte attaqué, qui fait sien cet avis, relève que les places de stationnement supplémentaires sont prévues en remplacement de longues bandes de noues paysagères et de certains espaces multifonctionnels.

L'on ne perçoit pas la raison pour laquelle, après avoir considéré qu'il convenait d'augmenter les emplacements de stationnement, et après que les plans ont été modifiés en ce sens, l'autorité estime qu'il serait possible de créer une nouvelle zone de livraison sur les places de stationnement prévues dans le projet « si la situation devait évoluer ».

La partie intervenante joint à ses mémoires un courrier adressé le 7 décembre 2020 à la commune par la SNCB, dont il ressort que 20 emplacements du B-Parking de la gare de Schaerbeek pourraient être mutualisés, selon des modalités à préciser, ainsi qu'un courrier électronique du promoteur du projet

Carponnier faisant état de la possibilité de donner des emplacements libres en location aux riverains et de l'intérêt de Parking.Brussels pour l'exploitation de ce parking. Elle dépose également une décision du collège de la commune de Schaerbeek du 16 décembre 2020 prenant acte de ces courriers. Ces pièces sont antérieures à l'avis de la commission de concertation qui avait connaissance des projets de mutualisation de parkings lorsqu'elle a estimé qu'il y avait lieu de prévoir des emplacements supplémentaires en voirie. Elles ne sont dès lors pas de nature à démentir ce qui précède.

Il ressort de l'ensemble de ces considérations que le dossier de demande de permis, en particulier le rapport d'incidences, est lacunaire et n'a pas permis à la partie adverse de se prononcer en toute connaissance de cause sur les besoins réels des commerçants et, partant, sur l'adéquation du nombre et de la localisation des zones de livraison prévues au projet.

En ce qu'il dénonce les lacunes du rapport d'incidences à cet égard et le fait que l'autorité n'aurait pas statué en toute connaissance de cause, le deuxième moyen est fondé.

V. Autres moyens

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.

VI. Indemnité de procédure

Dans son dernier mémoire, les parties requérantes sollicitent une indemnité de procédure de 770 euros, à la charge de la partie adverse. Il y a lieu de faire droit à leur demande.

PAR CES MOTIFS, LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1^{er}.

Le permis d'urbanisme délivré par le fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale à la STIB pour "réaménager les espaces publics de façade à façade de l'avenue Princesse Élisabeth à Schaerbeek et remplacer les infrastructures de lignes aériennes sur l'avenue Princesse Élisabeth, la place Verboekhoven et la place de la Gare/place Princesse Élisabeth" est annulé.

Article 2.

La partie adverse supporte les dépens, à savoir le droit de rôle de 1000 euros, la contribution de 22 euros et l'indemnité de procédure de 770 euros, accordée aux parties requérantes, à concurrence d'un cinquième chacune.

La partie intervenante supporte le droit de 150 euros lié à son intervention.

Ainsi prononcé à Bruxelles le 28 mai 2025, par la XV^e 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