

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF
LA PRÉSIDENTE DE LA XV^e CHAMBRE SIÉGEANT EN RÉFÉRÉ
A R R Ê T

n° 264.567 du 20 octobre 2025

A. 245.495/XV-6316

En cause :

1. **R.P.**,
2. **V.D.**,
3. **la société anonyme CHARIOT IMMOBILIER
& ADMINISTRATION**,
4. **la société anonyme IMMOMART**,
assistées et représentées par
M^{es} Laurence DE MEEÛS, Jonathan COMMANS et
Mathieu LOMBAERT, avocats,
et faisant toutes élection de domicile chez
M^e Laurence DE MEEÛS, précitée,
chemin du Stocquoy, 1
1300 Wavre,

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
Gaëtan VANHAMME, avocat,
rue de la Luzerne, 40
1030 Bruxelles.

Partie requérante en intervention:

la FÉDÉRALE ASSURANCE, Caisse Commune
d'Assurance contre les Accidents du Travail,
ayant élu domicile chez
M^e Ludovic BURNON, avocat,
rue de l'Aurore, 4
1000 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite, par la voie électronique, le 4 août 2025, les parties requérantes demandent, d'une part, la suspension de l'exécution de « l'arrêté du 22 mai 2025 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déclarant recevable mais non fondé le recours introduit par la commune d'Ixelles contre la décision du fonctionnaire délégué du 22 septembre 2023 de délivrer aux Assurances Fédérales le permis d'urbanisme tendant à “démolir une surface commerciale et un

bâtiment Horeca (Quick) et abattre des arbres afin de construire un immeuble à front de chaussée (Waterloo) comprenant trente et un appartements, du bureau et une surface commerciale, ainsi que quatre immeubles de logement à front de rue (Chapelié) comprenant trente-cinq appartements (soit soixante-six appartements au total), deux parkings en sous-sol (cent-quarante-six places au total) et des parkings vélos”, pour un bien sis chaussée de Waterloo 609, à 1050 Ixelles, et octroyant, sous conditions, le permis pour “démolir les immeubles commerciaux et le parking existants présents sur le terrain, abattre et replanter des arbres et construire, d’une part, un immeuble mixte (grande surface commerciale et logements) à front de la chaussée de Waterloo, qui ferme le front bâti et présente une extension profonde et deux niveaux de parking en sous-sol, et, d’autre part, quatre immeubles de logement qui ferment le front bâti de la rue Chapelié et présentant un niveau de parking souterrain commun” » et, d’autre part, l’annulation de cet arrêté.

Par une ordonnance du 6 août 2025, le calendrier de la procédure a été déterminé et l’affaire a été fixée à l’audience du 14 octobre 2025.

La note d’observations, le dossier administratif et la requête en intervention ont été déposés dans le respect du calendrier de la procédure.

M^{me} Virginie Rolin, auditeur au Conseil d’État, a rédigé un rapport sur la base de l’article 17, § 4, alinéa 2, des lois sur le Conseil d’État, coordonnées le 12 janvier 1973.

Le rapport a été notifié aux parties.

M^{me} Anne-Françoise Bolly, présidente de chambre, a exposé son rapport.

M^e Jonathan Commans, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, M^e Gaëtan Vanhamme, avocat, comparaissant pour la partie adverse et M^e Ludovic Burnon, avocat, comparaissant pour la partie requérante en intervention, ont été entendus en leurs observations.

M^{me} Virginie Rolin, auditeur, 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 8 juillet 2019, la partie requérante en intervention introduit une demande de permis d'urbanisme ayant pour objet la démolition d'une surface commerciale (Carrefour) et d'un bâtiment Horeca (Quick) et la reconstruction de surfaces commerciales (3805 m² comprenant un supermarché) côté chaussée de Waterloo ainsi que la construction d'immeubles de logement (81 unités) et de parkings (247 emplacements) y afférents en sous-sol, côté rue Chapelié, sur un bien situé à (1050) Ixelles, chaussée de Waterloo 609, cadastré 7^{ème} division, section B, n° 342G14, 342X12 et 342F14 .

Le bien est situé en zone d'habitation et, du côté de la chaussée de Waterloo, le long d'un espace structurant et en liseré de noyau commercial au plan régional d'affectation du sol (PRAS).

Il est également soumis à l'application du règlement régional d'urbanisme (RRU) et du règlement général sur les bâtisses de la commune d'Ixelles du 9 janvier 1948.

En situation existante, le site est occupé par un supermarché Carrefour, une agence immobilière et un parking à ciel ouvert d'environ 120 places (parcelle cadastrée 342G14) et par un restaurant Quick (parcelles cadastrées 342F14 et 342G14). Des zones de stockage du supermarché Carrefour occupent également partiellement deux parcelles voisines, cadastrées 342L14 et 342W7, lesquelles appartiennent respectivement à la quatrième et à la troisième parties requérantes.

La demande est accompagnée d'un rapport d'incidences et d'un rapport rédigé par le SIAMU le 27 juin 2019.

Le projet est mixte et nécessite également un permis d'environnement.

2. Il est accusé réception de la demande de permis le 19 août 2019.

3. L'avis des instances suivantes est sollicité : commission de sécurité Astrid, commune d'Ixelles, service public régional de Bruxelles, ASBL ANLH, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Economie et Emploi, citydev.brussels, direction du patrimoine culturel et Bruxelles Environnement.

La commission Astrid émet un avis favorable conditionnel le 3 septembre 2019. Bruxelles Mobilité émet un avis favorable conditionnel le 7 octobre 2019.

4. Le 22 novembre 2019, le rapport d'incidences est déclaré non conforme ou incomplet. À la suite du dépôt de compléments, ce rapport est déclaré complet le 3 février 2020.

5. Une enquête publique est organisée du 28 février au 13 mars 2020 sur le territoire de la commune d'Ixelles, aux motifs qu'il s'agit d'un projet mixte, soumis à rapport d'incidences, et en application du PRAS, du RRU et du règlement communal d'urbanisme d'Ixelles. Elle suscite le dépôt de 99 réclamations et d'une pétition signée par 641 personnes.

6. Le 17 juin 2020, la commission de concertation prend acte du fait que la demande de permis d'urbanisme n'a pas été soumise à une enquête publique sur le territoire de la commune d'Uccle et qu'elle n'est dès lors pas en mesure d'émettre valablement un avis sur le projet.

7. Le 31 août 2020, la partie requérante en intervention introduit une demande de permis d'urbanisme modifiée, laquelle a pour objet la démolition d'une surface commerciale (Carrefour) et d'un bâtiment Horeca (Quick) et la reconstruction de surfaces commerciales (3558 m² comprenant un supermarché) côté chaussée de Waterloo ainsi que la construction d'immeubles de logement (76 unités) et de parkings (243 emplacements) y afférents en sous-sol, côté rue Chapelié.

Cette demande est accompagnée d'un rapport d'incidences complété.

8. Le rapport d'incidences est déclaré conforme et complet le 23 novembre 2020.

9. La demande modifiée fait l'objet des avis suivants :

- ASBL ANLH - Access and Go : projet non conforme aux exigences du RRU ;
- commission de sécurité Astrid : avis favorable conditionnel du 8 décembre 2020 ;
- Bruxelles Environnement : avis favorable conditionnel du 17 décembre 2020.

10. Une enquête publique est organisée du 4 au 18 janvier 2021 et donne lieu à 164 réclamations sur le territoire de la commune d'Ixelles et à 9 réactions en soutien ou contre le projet sur le territoire de la commune d'Uccle.

11. Dans son avis du 10 février 2021, la commission de concertation constate qu'à la suite de l'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 6/21 du 21 janvier 2021, le projet devait faire l'objet d'une étude d'incidences en lieu et place d'un rapport d'incidences, et qu'elle n'est donc pas en mesure d'émettre un avis.

12. Le 15 avril 2021, la partie requérante en intervention dépose d'initiative une demande de permis modifiée. Cette demande a pour objet la démolition d'une surface commerciale (Carrefour) et d'un bâtiment Horeca (Quick) et l'abattage d'arbres à haute tige en vue de construire un immeuble, chaussée de Waterloo, comprenant des logements, un bureau, un équipement de quartier et un supermarché, et des immeubles de logement à front de la rue Chapelié pour un total de 72 appartements et des parkings en sous-sol (197 emplacements).

Elle est accompagnée d'un rapport d'incidences complété.

13. La demande fait l'objet des avis suivants :

- Le 1^{er} juin 2021, la commission Astrid émet un avis favorable conditionnel ;
- Le 16 juin 2021, Bruxelles Mobilité remet un avis favorable conditionnel ;
- Le 29 juin 2021, le SIAMU remet un rapport de prévention incendie favorable conditionnel ;
- L'ASBL ANLH – Access and Go déclare le projet non conforme aux exigences du RRU.

14. Une enquête publique est organisée du 26 août au 24 septembre 2021 et donne lieu à 195 réclamations sur le territoire de la commune d'Ixelles et à cinq réclamations sur le territoire de la commune d'Uccle.

15. La commission de concertation émet un avis favorable conditionnel majoritaire le 27 octobre 2021, un avis défavorable minoritaire étant émis par la commune d'Ixelles.

16. Le 24 novembre 2021, la partie requérante en intervention informe le fonctionnaire délégué de son intention de déposer d'initiative des plans modifiés en application de l'article 177/1 du CoBAT.

17. Le 2 mai 2022, une nouvelle demande de permis d'urbanisme modifiée est déposée. Elle a pour objet la démolition d'une surface commerciale (Carrefour) et d'un bâtiment Horeca (Quick) et l'abattage d'arbres à haute tige en vue de construire un immeuble, chaussée de Waterloo, comprenant 31 appartements, du bureau et une surface commerciale, et des immeubles de logements à front de la rue

Chapelié comprenant 36 appartements (soit 67 appartements au total), deux parkings en sous-sol (168 places au total) et des parkings vélos.

La demande est accompagnée d'un rapport d'incidences complété.

18. Les avis des instances suivantes sont recueillis :

- commission de sécurité Astrid : avis favorable conditionnel du 28 juin 2022 ;
- SIAMU : rapport favorable conditionnel du 8 juillet 2022 ;
- Bruxelles Mobilité : avis favorable conditionnel du 13 juillet 2022.

19. Une enquête publique est organisée du 18 août au 16 septembre 2022 sur le territoire de la commune d'Ixelles, laquelle donne lieu à 190 réclamations. Une seconde enquête publique est organisée sur le territoire de la commune d'Uccle du 10 octobre au 10 novembre 2022 et donne lieu à 3 réclamations.

20. Le 30 novembre 2022, la commission de concertation émet un avis favorable conditionnel majoritaire sur le projet, un avis défavorable minoritaire étant émis par la commune d'Ixelles.

21. Une nouvelle demande de permis d'urbanisme modifiée est déposée le 17 mars 2023, en vue de répondre aux conditions émises par la commission de concertation. Celle-ci a pour objet la démolition d'une surface commerciale (Carrefour) et d'un bâtiment Horeca (Quick) et l'abattage d'arbres à haute tige en vue de construire un immeuble à front de la chaussée de Waterloo comprenant 31 appartements, du bureau et une surface commerciale, ainsi que quatre immeubles de logements à front de la rue Chapelié comprenant 35 appartements (soit 66 appartements au total), deux parkings en sous-sol (146 places au total) et des parkings vélos.

La demande est accompagnée d'un complément au rapport d'incidences.

22. Le SIAMU émet un rapport favorable le 1^{er} juin 2023.

23. Le 22 septembre 2023, le fonctionnaire délégué octroie le permis d'urbanisme sollicité, sous conditions.

24. Le 23 octobre 2023, la commune d'Ixelles introduit un recours à l'encontre de cette décision auprès du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

25. Le 17 novembre 2023, un riverain introduit un recours en annulation auprès du Conseil d'État, lequel est inscrit sous le numéro de rôle G/A.240.531/XV-5685. Ce recours est toujours pendant.

26. Le 7 décembre 2023, dans le cadre du recours administratif, le collège d'urbanisme émet un avis au terme duquel il considère que le permis d'urbanisme sollicité doit être accordé aux conditions émises par le fonctionnaire délégué.

27. Une nouvelle demande de permis modifiée est introduite le 18 septembre 2024. Selon l'acte attaqué, les modifications apportées au projet consistent à ajuster le cloisonnement de certaines pièces des logements, transformer un appartement une chambre en studio, élargir certaines baies de fenêtre en façade arrière du bâtiment Chapelié B, augmenter la largeur d'une chambre secondaire, ajouter des pare-vues pour limiter les espaces extérieurs aménagés à moins de 1,90 mètre des limites mitoyennes, à l'arrière des bâtiments Waterloo A et Waterloo B, installer des locaux pour poussettes, aménager cinq emplacements de stationnement de vélos supplémentaires, portant le nombre total de places à 261, requalifier en terrasse inaccessible une terrasse située en mitoyenneté au niveau de la toiture (bâtiment Waterloo B) et corriger quelques erreurs matérielles en termes de représentation graphique ou de légende.

28. Par une décision du 22 mai 2025, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déclare le recours recevable mais non fondé et délivre le permis d'urbanisme sollicité à la condition qu'il précise. Il s'agit de l'acte attaqué.

29. Par ailleurs, parallèlement, des demandes de permis d'environnement modifiées ont été introduites successivement le 8 septembre 2019, le 15 avril 2021, le 28 avril 2022 et le 17 mars 2023. Un permis d'environnement de classe 1B, tendant à exploiter diverses installations classées dans un futur complexe immobilier à construire chaussée de Waterloo, 609 à Ixelles, comprenant des logements et une surface commerciale est octroyé le 12 juillet 2023 par Bruxelles Environnement.

Deux recours sont introduits à l'encontre de cette décision auprès du collège d'Environnement, les 10 et 13 novembre 2023. Celui-ci, par une décision du 26 janvier 2024, déclare les recours recevables et fondés et refuse de délivrer le permis d'environnement sollicité.

Le 16 février 2024, la partie requérante en intervention introduit un recours à l'encontre de cette décision auprès du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Celui-ci, par une décision du 12 juin 2025, déclare le recours recevable et fondé et confirme le permis d'environnement délivré par Bruxelles Environnement dans toutes ses dispositions.

Des recours en annulation sont introduits auprès du Conseil d'État à l'encontre de cette décision. Ils sont enrôlés sous les numéros suivants : G/A.245.570/XV-6324, G/A.245.620/XV-6329 et G/A.245.622/XV-6330 et sont toujours pendants.

IV. Intervention

En tant que bénéficiaire du permis d'urbanisme attaqué, la Fédérale Assurance a intérêt à intervenir dans la présente procédure. Il y a lieu d'accueillir sa requête.

V. Conditions de la suspension

Conformément à l'article 17, § 1^{er}, alinéa 3, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la suspension de l'exécution d'une décision administrative suppose deux conditions, une urgence incompatible avec le délai de traitement de l'affaire en annulation et l'existence d'au moins un moyen sérieux dont l'examen se prête à un traitement accéléré et qui est susceptible, *prima facie*, de justifier l'annulation de cette décision.

VI. L'urgence

VI.1. Thèses des parties

VI.1.1. La requête

1. S'agissant de l'urgence incompatible avec le traitement en annulation, les parties requérantes exposent avoir interpellé, le 8 juillet 2025, le conseil de la partie intervenante sur ses intentions quant à la mise en œuvre du permis octroyé et avoir réceptionné, le 16 juillet 2025, la réponse suivante :

« Les permis d'urbanisme et d'environnement délivrés sur recours à ma cliente sont pleinement exécutoires.
Celle-ci entend bien entendu les mettre en œuvre.
À ce stade, ma cliente n'est pas en mesure de communiquer un planning précis de commencement des travaux.
Cependant, les autorisations seront très vraisemblablement mises en œuvre avant l'issue d'une éventuelle procédure en annulation devant le Conseil d'État ».

S'appuyant sur des arrêts du Conseil d'État, elles affirment que, s'il ne peut être établi avec certitude que les travaux d'exécution de l'acte attaqué seront entièrement terminés avant l'issue d'une procédure en annulation, il est par contre plus que probable qu'au moins les travaux de démolition et de construction du gros-œuvre soient terminés avant l'issue d'une telle procédure et qu'un tel avancement des travaux aurait pour conséquence que les inconvénients qu'elles craignent de subir, notamment en terme d'impact sur leur cadre de vie, seront consommés et irréversibles.

2. Concernant la gravité des inconvénients allégués, elles rappellent que toutes sont propriétaires de biens situés à proximité directe du projet litigieux et que les deux premières d'entre elles y résident.

2.1. Elles font tout d'abord état d'une atteinte à leur cadre de vie, estimant que le projet est manifestement inadapté à celui-ci.

Elles pointent l'ampleur du projet, lequel porte, d'une part, sur la démolition de l'ensemble des bâtiments existants et l'abattage d'arbres et, d'autre part, sur la construction de 3.160 m² de surface commerciale, de deux parkings en sous-sol (pour un total de 146 emplacements), et de 66 nouveaux appartements répartis dans les immeubles créés le long de la chaussée de Waterloo et de la rue Jean Chapelié.

Elles relèvent que le projet s'implante dans un quartier déjà très densément bâti en situation existante.

Elles concèdent qu'il est situé en « zone d'habitation » assortie d'un « liseré de noyau commercial » au PRAS, de sorte qu'elles ne disposent pas d'un droit au maintien de cette zone dans son état actuel, et que la zone comporte déjà, en situation existante, un commerce implanté en intérieur d'îlot depuis de très nombreuses années, de sorte qu'elles ne pourraient s'opposer à son maintien. Elles estiment cependant qu'elles ne pouvaient pas s'attendre à un projet d'une telle ampleur postulant notamment la reconstruction d'un nouveau commerce de taille très importante s'implantant profondément en intérieur d'îlot et la fermeture complète des fronts bâtis, tant du côté de la chaussée de Waterloo que de la rue Jean Chapelié, via la construction de cinq immeubles à logements multiples.

Elles considèrent que l'urbanisation autorisée ne constitue pas une urbanisation « normale » et prévisible, à laquelle elles pouvaient légitimement s'attendre au vu de l'affectation de la zone. Elles relèvent en effet, premièrement, que le projet nécessite l'application de la prescription générale 0.9 du PRAS, dite « clause

de sauvegarde », laquelle est une prescription dérogatoire, et qu'en plus l'autorité a fait un usage illégal de cette prescription (elles renvoient à cet égard aux développements du premier moyen). Elles sont d'avis, deuxièmement, que le projet a fait application de la prescription 2.5, 2°, du PRAS, ce qui constituait l'un des motifs ayant justifié les enquêtes publiques tenues relativement au projet. Elles pointent en troisième lieu que le projet litigieux postule un nombre, qu'elles qualifient de massif, de dérogations aux outils réglementaires applicables, et notamment au titre 1^{er} du RRU, lequel a trait aux caractéristiques des constructions en mitoyenneté. Enfin, quatrièmement, elles considèrent que le projet, qui postule un rapport P/S de 1,40, s'écarte largement de la densité préconisée par le plan régional de développement durable (PRDD) pour le quartier, à savoir un rapport P/S de 1,00 (elles renvoient pour le surplus aux développements du troisième moyen de la requête). Elles en déduisent que le projet présente des caractéristiques en totale inadéquation avec le cadre bâti environnant.

Elles soutiennent que cette atteinte au cadre de vie touche particulièrement les deux premières d'entre elles, lesquelles sont toutes deux riveraines directes du projet.

Elles notent également que le projet postule l'abandon de 1.202 m² de surface commerciale implantée en intérieur d'îlot – actuellement affectée au magasin Carrefour existant, mais non reprise dans l'emprise du nouveau commerce créé – sur les parcelles cadastrées 342L14 et 342W7, propriétés des troisième et quatrième d'entre elles. Elles estiment que ces 1.202 m² doivent être ajoutés aux 3.160 m² autorisés pour mesurer l'impact du projet sur les habitants du quartier.

Elles affirment enfin qu'il ne pourrait être soutenu que le projet viendrait améliorer le cadre de vie en créant un espace verdurisé en intérieur d'îlot dès lors que cet espace végétalisé sera destiné au bénéfice exclusif des habitants du projet et qu'il ne s'agit donc pas de la création d'un espace public dont les habitants du quartier pourront bénéficier.

2.2. Elles dénoncent ensuite un préjudice en termes d'ensoleillement et d'impact visuel découlant de l'ampleur du projet et des nombreuses dérogations qu'il implique, notamment aux dispositions applicables en matière de gabarit des constructions en mitoyenneté (articles 5 et 6 du titre 1^{er} du RRU).

Elles considèrent que le rapport d'incidences complété daté du 25 avril 2022 est lacunaire lorsqu'il examine l'impact du projet en termes d'ensoleillement et qu'il n'a pas permis à l'auteur de l'acte attaqué de se prononcer en toute connaissance

de cause, ainsi qu'elles le dénoncent dans leur deuxième moyen. Elles estiment que, contrairement à ce qu'indique ce rapport, le projet autorisé par l'acte attaqué ne procèdera pas à une continuation des bâtis, son volume et son gabarit étant bien plus imposants que la moyenne des bâtiments alentours. Elles rappellent que l'auteur de l'acte attaqué indique lui-même que la demande déroge à l'article 5 du Titre 1^{er} du RRU. Elles relèvent les dépassements en termes de hauteur chaussée de Waterloo et rue Jean Chapelié et soutiennent que cette hauteur importante est particulièrement nuisible, en termes d'ensoleillement et d'impact visuel, pour la deuxième partie requérante, laquelle réside rue Jean Chapelié, face au nouveau front bâti postulé par le projet, dans une maison ne présentant pas une hauteur particulièrement importante (R+2+T). Elles sont d'avis que c'est également le cas en ce qui concerne la première partie requérante, dont l'ensoleillement du jardin sera directement et manifestement impacté par le projet litigieux. Elles considèrent que le préjudice la concernant est d'autant plus problématique qu'il n'a pas été étudié dans le rapport d'incidences relatif au projet et n'a pas pu être pris en compte par l'autorité, l'étude portée par le rapport d'incidences se limitant à analyser l'impact en termes d'ensoleillement sur les biens situés en face du projet, à l'exclusion des biens situés dans le même îlot que le projet. Elles affirment que s'ajoutent des incidences significatives en termes de vues et de perte d'intimité, eu égard aux très nombreuses terrasses prévues en façade arrière du projet, côté rue Chapelié dont certaines offriront – vu la hauteur des bâtiments projetés – des vues plongeantes vers le bien de la première partie requérante, et notamment vers son jardin privatif.

2.3. Elles invoquent encore un préjudice en termes de mobilité, lié à l'augmentation significative du charroi causée par le projet litigieux, alors qu'en situation existante les flux de circulation sont déjà significatifs, notamment sur la chaussée de Waterloo. Elles soulignent à cet égard qu'outre la (re)création d'une surface commerciale de 3.160 m², le projet postule la création de 66 appartements, ce qui aggravera encore davantage les flux de circulation sur la chaussée de Waterloo.

Elles soutiennent que le préjudice dénoncé est également lié au déficit en termes de places de stationnement, seules 40 places étant affectées aux 66 appartements, sur les 146 prévues. Elles considèrent que ce déficit entraînera inévitablement un report du stationnement des voitures en voirie, dans une zone marquée par une mobilité déjà dense. Elles considèrent que cette problématique n'a pas été examinée à suffisance dans le dossier de demande de permis ou dans l'acte attaqué alors qu'elle impliquera des complications considérables en termes de mobilité.

Elles s'appuient à cet égard, premièrement, sur les données Statbel, selon lesquelles, si la moyenne de voitures par ménage est de seulement 0,43 voiture en ce qui concerne la commune d'Ixelles, elle est de 0,83 pour la commune d'Uccle. Elles exposent que le projet en cause s'implante à la frontière entre les deux communes et qu'il attirera clairement des personnes issues également de la commune d'Uccle. Elles ajoutent que, selon le rapport d'incidences, le quartier dans lequel s'implantera le projet est relativement aisé, ce qui constitue un indicateur du fait que les riverains de cette zone possèdent plus fréquemment des voitures. Elles estiment que le ratio de 0,58 place par logement est donc, pour cette raison déjà, insuffisant au vu du nombre excessif de logements autorisés (et des revenus des personnes qui y habiteront).

Elles considèrent, deuxièmement, que le niveau de stationnement sur les voiries entourant le site (chaussée de Waterloo et rue Jean Chapelié) est déjà conséquent en situation actuelle, ce qui ressort tant du rapport des incidences sur l'environnement que des données publiquement accessibles les plus récentes (datant de 2023), et qu'il est évident qu'un report de stationnement ne pourra pas être absorbé au niveau de ces voiries.

Elles soutiennent, troisièmement, qu'un report de stationnement en voirie serait, tant pour les habitants des potentiels logements que pour leurs visiteurs, inadéquat dès lors que les voiries concernées sont reprises au sein de zones payantes ou dans lesquelles la durée de stationnement est limitée et que les parkings publics identifiés dans le rapport d'incidences ne sont pas situés à proximité immédiate du site et sont également payants.

Elles considèrent, quatrièmement, qu'il ressort de la description faite par le rapport des incidences du taux d'occupation existant en voirie que c'est en matinée (entre 05 et 07 heures) et en soirée (entre 20 et 22 heures) que le niveau d'occupation est le plus critique et que cette situation de saturation se verra accentuée dans le cadre de la mise en œuvre du projet.

Elles affirment, enfin, que l'accessibilité du site en transports en commun est loin d'être optimale, ce que n'avait d'ailleurs pas manqué de relever le rapport sur les incidences environnementales, et que le surdimensionnement des logements au regard de l'offre en stationnement ne peut pas être justifié sur la base des services en transports en communs proposés, qui sont moyennement développés dans cette zone.

2.4. Elles identifient encore un préjudice qu'elles intitulent « salubrité de l'îlot ». Elles rappellent à cet égard que le magasin Carrefour existant s'étend non seulement sur la parcelle cadastrée 342G14, mais également sur les parcelles voisines,

cadastrées 342L14 et 342W7, propriétés des troisième et quatrième parties requérantes, et que le projet autorisé postule l'abandon de ces 1.202 m² de surface commerciale exploités, au profit de l'exploitation de nouvelles surfaces commerciales concentrées essentiellement sur la parcelle cadastrée 342G14. Elles considèrent que cet abandon de parcelles à destination purement commerciale – en plein cœur d'un îlot principalement destiné à l'habitation – est susceptible de créer un effet de chancre, portant gravement atteinte à la salubrité de cet îlot. Elles indiquent que cette problématique avait pourtant été explicitement reconnue par les autorités compétentes dans le cadre de l'instruction de la demande et citent un extrait de l'avis de la commission de concertation émis le 27 octobre 2001 et une des conditions dont il était assorti. Elles exposent que, par la suite, cette condition a été totalement abandonnée par les autorités compétentes, dont l'auteur de l'acte attaqué, sans que le projet litigieux ne soit modifié pour la prendre en considération. Elles renvoient, pour le surplus, aux développements du troisième moyen, première branche. Elles affirment que ce risque manifeste – souligné par les autorités compétentes elles-mêmes – d'atteinte à la sécurité et à la salubrité de l'îlot, constitue un préjudice grave pour les habitants de celui-ci, dont les premières et secondes requérantes. Elles ajoutent que l'abandon de ces parcelles – régulièrement louées et exploitées au bénéfice du commerce existant depuis de très nombreuses années – constitue un préjudice grave pour les propriétaires de celles-ci, soit les troisième et quatrième parties requérantes, vu la localisation de celles-ci, qu'elles estiment tout à fait inadaptée pour leur donner une nouvelle utilisation commerciale adéquate.

2.5. Elles soulèvent enfin un préjudice en termes de nuisances sonores, en ce que l'aménagement projeté de l'intérieur d'îlot nuira à la quiétude de celui-ci. Elles exposent que le projet litigieux postule l'aménagement d'un espace verdurisé en intérieur d'îlot, à destination exclusive et récréative des nombreux habitants du projet (environ 153 selon le rapport d'incidences). Elles considèrent que l'on dépasse ici clairement l'impact sonore « classique » d'un jardin situé à l'arrière d'une construction, soit une nuisance tout à fait normale en milieu urbain, et qu'il est évident que l'usage de cet espace par les nombreux habitants du projet sera susceptible de créer des nuisances sonores significatives pour les habitations environnantes.

Elles sont d'avis que si, en situation existante, l'intérieur d'îlot est majoritairement affecté à un parking asphalté, à l'usage du magasin Carrefour, les nuisances qui en résultent sont tout à fait différentes dès lors que ce parking est exclusivement utilisé en journée, soit durant les heures d'exploitation du magasin, et que le magasin n'est pas exploité le dimanche, alors que les nuisances sonores portées par le nouvel aménagement du site – émanant de l'usage du « parc » par les habitants

du projet – seront quant à elles concomitantes à l’heure normale d’utilisation d’un jardin, soit en soirée, et le week-end, particulièrement le dimanche.

Outre ces nuisances sonores, elles soulignent également un risque en termes de perte d’intimité, vu l’usage du jardin collectif par les nombreux habitants du projet, en particulier dans le chef de la première partie requérante, dont le jardin sera directement attenant au projet litigieux.

VI.1.2. La note d’observation

Sur la gravité des inconvénients, la partie adverse résume comme suit son argumentation :

- « De manière générale, les parties requérantes ne développent l’urgence qu’au regard de préjudices ne pouvant concerner que les deux premières parties requérantes. Les troisièmes et quatrième parties requérantes ne sont en rien concernées. Les éléments évoqués par les parties requérantes ne répondent pas à la condition de l’urgence au sens de la jurisprudence du Conseil d’État et ce pour les motifs suivants :
- l’atteinte au cadre de vie n’est pas démontrée au regard d’une situation existante qui est loin d’être idéale avec un parking à ciel ouvert desservant une surface commerciale implantée en plein centre d’une parcelle. Le projet entend mettre fin à cette situation en refermant les fronts bâtis le long de la chaussée de Waterloo (sur près de 57m) et de la rue Jean Chapelié (sur près de 72m). Les deux premières parties requérantes exagèrent leur préjudice en prétendant être impactées par l’ensemble du projet. Au vu de leur situation, elles ne pourraient être concernées que par la partie du projet le long de la rue Chapelié. En tout état de cause et vu les caractéristiques du lieu d’implantation, le projet ne peut être considéré comme “anormal” ou procédant d’une urbanisation déraisonnable du site concerné. Le simple constat que des dérogations ont été accordées ou qu’il a été fait usage de la prescription générale 0.9 du PRAS ne peuvent justifier la suspension de l’acte attaqué. Enfin, les préjudices évoqués par les parties requérantes sont purement théoriques. À aucun moment elles démontrent de manière concrète en quoi elles seraient directement impactées par le projet (aucun reportage photographique ou photomontage) ;
 - l’atteinte à l’ensoleillement des parcelles des deux premières parties requérantes n’est pas davantage démontrée. Celles-ci prétendent que le rapport d’incidences serait lacunaire en ce que leur situation n’aurait pas été étudiée. Tel n’est cependant pas le cas puisque les simulations réalisées portent sur l’ensemble de l’îlot ;
 - l’atteinte à la mobilité ne peut constituer en l’espèce un quelconque préjudice personnel aux parties requérantes. Les incidences du projet en termes de mobilité ont été examinés à tous les stades de la procédure que ce soit par rapport à la surface commerciale ou aux logements. Les éléments mis en évidence par les parties requérantes ne sont pas pertinents (comparaison avec la moyenne des voitures par ménage de la commune d’Uccle), ou ne tiennent pas compte des outils existants (carte de stationnement) et de l’analyse réalisée par l’auteur du rapport. Enfin, la question du stationnement ne peut causer un quelconque préjudice aux deux premières parties requérantes puisqu’elles disposent toutes les deux d’un garage ;
 - l’atteinte à la salubrité de l’îlot est purement hypothétique. Cela dépendra en réalité des troisième et quatrième parties requérantes et du sort qu’elles réserveront aux parcelles dont elles sont propriétaires ;
 - l’atteinte résultant des nuisances sonores et de la perte d’intimité ne sont pas démontrées par les parties requérantes autrement que par des considérations

générales et purement théorique. D'une part, la perte d'intimité du fait de la nouvelle construction rue Jean Chapelié constitue un inconvénient normal en zone urbanisable et alors que le projet est adapté par rapport aux constructions voisines (la hauteur du projet en face de l'habitation de la deuxième requérante étant globalement identique à son bien et à l'immeuble mitoyen). D'autre part, les prétendues nuisances sonores dues à l'utilisation de l'intérieur de l'îlot en jardin collectif ne sont pas démontrées alors que le projet prévoit une utilisation habituelle de la zone de cour et jardin ».

VI.1.3. La requête en intervention

La partie intervenante résume son argumentation comme suit :

- « 19.- Les requérantes ne démontrent nullement l'existence d'une "urgence incompatible avec le traitement de l'affaire en annulation" au sens de l'article 17, § 1^{er}, al. 3, 1° des LCCE.
- D'une part, elles renvoient fréquemment aux développements que la requête contient sur le caractère "sérieux" des moyens alors que la condition de "l'urgence" présente un caractère autonome et doit être établie de manière distincte.
- D'autre part, les préjudices invoqués – densité excessive, perte d'ensoleillement, incidences en termes de mobilité, salubrité, nuisances sonores ou perte d'intimité – reposent sur des affirmations générales, non étayées par des éléments objectifs, et ne dépassent pas les inconvénients normaux liés à toute construction en "zone d'habitat" au PRAS. La jurisprudence constante de Votre Conseil d'État rappelle que les riverains n'ont pas de droit au maintien en l'état des parcelles voisines et que seule la démonstration d'un inconvénient d'une gravité particulière et immédiate peut justifier "l'urgence".
- En l'espèce, la requérante [en intervention] démontre objectivement, à l'appui de schémas et d'un argumentaire chiffré, que les inconvénients vantés par les requérantes sont inexistantes.
- Le projet a précisément fait l'objet de plusieurs adaptations successives pour réduire son impact, supprimer un parking à ciel ouvert vétuste et créer un parc verdurisé en intérieur d'îlot, conformément aux normes urbanistiques applicables pour la parcelle (PRAS, RRU etc...).
- Les griefs formulés par les requérantes traduisent davantage une critique en opportunité qu'une "urgence" juridiquement caractérisée.
- Dès lors, la condition de "l'urgence" faisant défaut, la demande de suspension ordinaire doit être rejetée ».

VI.2. Examen

1. L'urgence requiert, d'une part, la présence d'un inconvénient d'une certaine gravité causé au requérant par l'exécution immédiate de l'acte attaqué et, d'autre part, la constatation que le cours normal de la procédure au fond ne permet pas qu'un arrêt d'annulation puisse utilement prévenir cet inconvénient.

La condition de l'urgence présente ainsi trois aspects : une immédiateté suffisante, une gravité suffisante et une irréversibilité éventuelle des conséquences dommageables de la situation créée par la décision attaquée.

Il revient au requérant d'identifier *ab initio*, dans sa requête, les éléments qui justifient concrètement l'urgence. La démonstration de celle-ci ne peut se réduire à de simples considérations d'ordre général ou à de simples affirmations dépourvues de l'indication d'éléments précis et concrets de nature à établir l'urgence. La charge de la preuve des conditions de l'urgence incombe au requérant.

Cet exposé de l'urgence ne se confond pas avec celui des moyens, l'urgence étant une condition distincte. À cet égard, à supposer que l'acte attaqué soit vicié par les illégalités que la requête dénonce, la condition de l'urgence est indépendante de l'examen des moyens et nécessite la démonstration que leurs conséquences dommageables justifient la suspension de l'exécution de l'acte attaqué.

2. S'agissant de l'urgence incompatible avec le traitement du recours en annulation, elle peut être considérée établie dès lors que la partie intervenante, interrogée expressément, ne fait état d'aucun calendrier précis de mise en œuvre mais exprime sa volonté de mettre prochainement le permis attaqué à exécution.

3. En ce qui concerne la gravité des inconvénients allégués, le permis litigieux autorise, d'une part, la démolition d'une surface commerciale et d'un bâtiment Horeca existants, d'une surface totale de 3210,5 m², ainsi que l'abattage d'arbres à haute tige et, d'autre part, la construction d'un immeuble à front de la chaussée de Waterloo comprenant 31 appartements, du bureau et une surface commerciale d'une superficie de 3160 m² et de quatre immeubles de logements à front de la rue Chapelié comprenant 35 appartements (soit 66 appartements au total), de deux parkings en sous-sol (un parking de 126 emplacements côté chaussée de Waterloo et un parking de 20 emplacements côté rue Jean Chapelié, soit 146 emplacements au total) et de parkings vélo (167 emplacements côté chaussée de Waterloo et 84 emplacements côté rue Jean Chapelié, soit 251 emplacements au total).

En situation existante, il ressort du dossier de demande qu'outre les surfaces commerciales à démolir, les parcelles en cause sont occupées par un grand parking à ciel ouvert dédié à ces surfaces commerciales, accessible tant depuis la chaussée de Waterloo et que depuis la rue Jean Chapelié.

«



Figure 5 : Vue aérienne du site des demandes de permis (source : Google Maps, 2019)

(Rapport d'incidences complété, 25 avril 2022, page 8) »

En situation projetée, il ressort des plans du projet que les nouveaux immeubles viendront fermer les deux fronts bâtis existants chaussée de Waterloo et rue Jean Chapelié ; que la nouvelle surface commerciale prendra place au rez-de-chaussée de l'immeuble implanté chaussée de Waterloo et s'étendra en intérieur d'îlot, un jardin étant prévu sur la toiture à cet endroit ; qu'au-delà, la surface comprise entre l'arrière de la surface commerciale et les nouveaux immeubles implantés rue Jean Chapelié, un jardin est prévu en pleine terre.

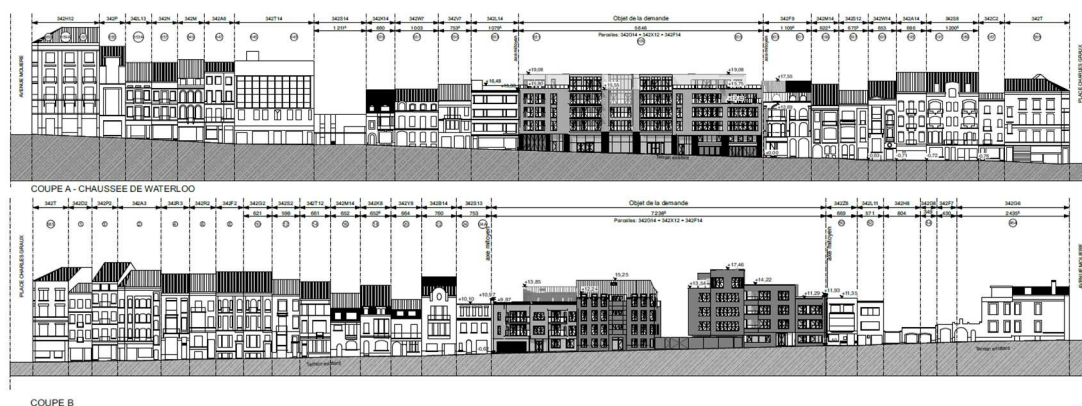
«



Extrait du plan 00.03 indice G, Localisation, Implantation projetée ».

Les profils des immeubles en projet se présentent comme suit dans le plan n° 00.04 – indice G – « Coupes projetées » :

«



»

4. La première requérante réside sur la parcelle cadastrée 342X7, située à Ixelles, avenue Molière, 474, au sud du projet. Le fond de sa parcelle est actuellement limitrophe au parking en plein air existant et sera limitrophe au jardin en pleine terre à aménager en intérieur d'îlot. Il sera en outre situé à proximité de l'immeuble identifié comme étant le « Chapelié - bloc D », à construire rue Jean Chapelié.

La deuxième requérante réside sur la parcelle cadastrée 342N14, située à Ixelles, rue Jean Chapelié, 37, à l'ouest du projet. Son immeuble est situé face à l'immeuble projeté « Chapelié - bloc D », de l'autre côté de la rue.

Les troisième et quatrième requérantes sont des sociétés commerciales et sont propriétaires respectivement de la parcelle cadastrée 342W7, située chaussée de Waterloo, 637, et de la parcelle actuellement cadastrée 342L14, située chaussée de Waterloo, 633. Ces parcelles comportent chacune un immeuble à front de rue, dont le rez-de-chaussée est affecté à une activité commerciale, et un ou des hangars implantés à l'arrière de celui-ci.

5. En ce que les parties requérantes dénoncent une atteinte à leur cadre de vie, il y a tout d'abord lieu de relever que les troisième et quatrième parties requérantes sont des sociétés commerciales, dont le siège social est établi pour l'une sur le territoire de la ville de Bruxelles et pour l'autre en Région flamande. Bien qu'elles soient propriétaires de biens situés à proximité immédiate du projet, à défaut de plus ample précision, elles ne peuvent pas se prévaloir d'une atteinte grave à leur « cadre de vie », un tel inconvénient ne leur étant pas personnel.

6. S'agissant des deux premières parties requérantes, il convient de constater que les parcelles sur lesquelles s'implante le projet litigieux sont situées en zone d'habitation et, du côté de la chaussée de Waterloo, en liseré de noyau commercial au PRAS. Une telle affectation implique la possibilité de bâtir, agrandir ou transformer un bien immobilier destiné au logement ou au commerce et ne garantit pas à un requérant riverain de pouvoir conserver indéfiniment les avantages dont il dit bénéficier d'un espace donné, notamment en termes de vue et d'intimité. Ainsi, toute atteinte à l'environnement existant ne présente pas nécessairement, pour les voisins directs d'un projet d'urbanisme, un degré de gravité suffisant pour pouvoir justifier la suspension de l'exécution du permis attaqué.

Il n'est pas contestable que le projet autorisé par l'acte attaqué présente une ampleur certaine, dès lors qu'il implique notamment la fermeture de deux fronts bâtis sur une largeur de près de 57 mètres le long de la chaussée de Waterloo et de près de 72 mètres le long de la rue Jean Chapelié, ainsi que la modification de

l'implantation de la surface commerciale existante et le réaménagement de l'espace en intérieur d'îlot. Dans cette mesure, il est de nature à modifier le cadre bâti dans lequel résident les deux premières parties requérantes.

Toutefois, cette modification ne peut être considérée comme une atteinte grave qu'à la condition qu'il soit démontré par les parties requérantes que l'urbanisation autorisée ne constitue pas une urbanisation « normale » et prévisible, au vu de l'affectation de la zone.

Les première et deuxième parties requérantes dénoncent tout d'abord le recours à l'application de la prescription générale 0.9 du PRAS, dite « clause de sauvegarde », en vue d'autoriser, en dérogation à la prescription 22 du PRAS, le maintien d'une surface commerciale de plus de 2500 m². Elles n'exposent cependant pas en quoi le maintien d'une telle surface et la modification de son implantation leur cause un inconvénient grave. À cet égard, un examen des plans révèle que la surface commerciale projetée s'implante désormais sur toute la largeur de la parcelle le long de la chaussée de Waterloo, soit à l'opposé de l'îlot par rapport aux parties requérantes. Par conséquent, elle s'étendra moins profondément en intérieur d'îlot que le supermarché existant et sera plus éloignée des habitations des première et deuxième parties requérantes. Par ailleurs, sa superficie est légèrement moindre (3.160 m²) que celle de la surface commerciale existante (3.210 m²). Enfin, les entrées et sorties du parking prévu pour cette surface commerciale se feront désormais uniquement depuis la chaussée de Waterloo et non à partir des rues où sont situées les habitations de ces deux parties requérantes.

Les parties requérantes relèvent encore que le projet postule l'abandon de 1.202 m² de surface commerciale implantée en intérieur d'îlot, sur les parcelles cadastrées 342L14 et 342W7, propriétés des troisième et quatrième parties requérantes, et actuellement affectées au magasin Carrefour existant. Elles soutiennent que ces 1.202 m² doivent être ajoutés aux 3.160 m² autorisés pour mesurer l'impact du projet sur les habitants du quartier. Elles ne peuvent cependant être suivies sur ce point dès lors que, précisément, cette surface n'est pas comprise dans le projet. Les parties requérantes restent d'ailleurs en défaut de préciser leur allégation.

S'agissant du constat que l'autorité a organisé une enquête publique au motif notamment que les caractéristiques urbanistiques des constructions et installations sont modifiées, conformément à la prescription 2.5, 2°, du PRAS, on n'aperçoit pas en quoi cette circonstance démontre à elle seule que le projet présente « manifestement » des caractéristiques telles qu'il génère un inconvénient grave dans

le chef des riverains. À nouveau, les parties requérantes ne s'en expliquent pas dans leur requête.

En ce qui concerne l'octroi d'un nombre important de dérogations, s'il peut être un indice que le projet ne correspond pas parfaitement à ce qui pouvait être attendu sur les parcelles concernées, encore faut-il que les parties requérantes identifient concrètement en quoi les aspects dérogatoires du projet autorisé, considérés ensemble ou isolément, seraient constitutifs d'un inconvénient grave dans leur chef. Force est de constater qu'en l'espèce, les parties requérantes visent uniquement les dispositions du RRU auxquelles le projet déroge sans faire la démonstration requise.

S'agissant de la densité du projet, laquelle présenterait un rapport P/S de 1,40, alors que celle préconisée par le PRDD pour le quartier est de 1,00, les parties requérantes renvoient aux développements de leur troisième moyen, sans plus d'explication. Or, la condition de l'urgence est indépendante de l'examen des moyens et nécessite la démonstration que leurs conséquences dommageables justifient la suspension de l'exécution de l'acte attaqué. Outre que le PRDD, instrument à valeur indicative, ne préconise pas par lui-même de densité par quartier, les parties requérantes n'affirment pas et ne démontrent pas que la densité bâtie retenue pour le projet est en totale inadéquation avec le cadre bâti environnant.

Enfin, en ce qui concerne l'espace verdurisé en intérieur d'îlot, s'il n'est effectivement pas conçu comme un espace public, il présente néanmoins pour les riverains une modification positive de leur cadre de vie par rapport à la toiture recouverte de bitume et au parking à ciel ouvert existants.

Il résulte de ce qui précède que les parties requérantes ne démontrent pas concrètement que l'urbanisation projetée des parcelles en cause constitue une atteinte disproportionnée à leur cadre de vie.

7. Les parties requérantes font également valoir un préjudice en termes d'ensoleillement et de préjudice visuel dans le chef des deux premières parties requérantes.

7.1. Elles affirment, sans produire la moindre démonstration à l'appui, qu'au vu du gabarit du projet litigieux, l'impact sur le niveau d'ensoleillement dont disposent les deux premières d'entre elles « sera particulièrement nuisible ».

Il convient de constater que l'extrait de plan de façade qu'elles reproduisent dans leur requête n'illustre pas le projet tel que finalement adopté. En effet, dans le projet autorisé, les hauteurs des blocs B et C ont été légèrement diminuées et un étage a été supprimé sur la dernière travée du bloc D, située face à l'immeuble de la deuxième partie requérante. Cette partie du bâtiment présente donc un gabarit R+2+T, similaire à celui de l'immeuble de cette partie requérante.

L'immeuble de celle-ci s'implante à l'ouest de la dernière travée du bloc D projeté rue Jean Chapelié, d'un gabarit similaire au sien, et au sud-ouest des autres bâtiments projetés dans cette rue, d'un gabarit plus imposant. Le rapport d'incidences complété, daté du 25 avril 2022, déposé à l'appui de la troisième demande de permis modifiée, contient une étude d'ensoleillement. Celle-ci ne tient pas compte des dernières modifications en termes de hauteur apportées au projet, celles-ci lui étant postérieures. Elle démontre cependant un impact du projet sur les immeubles situés de l'autre côté de la rue Jean Chapelié, à l'instar de l'immeuble de la requérante, en début de matinée, quand le soleil se lève. Un tel impact, compte tenu du contexte urbain dans lequel s'implante le projet, ne peut être considéré comme étant à l'origine d'un inconvénient grave dans son chef.

S'agissant de la première partie requérante, sa propriété est située au sud du projet. La figure 9 reproduite dans la requête pour illustrer sa localisation n'est pas orientée conformément aux points cardinaux. L'immeuble en projet le plus proche de son habitation est « le bloc D », situé au nord-ouest de son immeuble à côté d'un immeuble existant de même gabarit. L'étude d'ensoleillement jointe au dossier de demande identifie un éventuel impact sur l'ensoleillement, consécutif à la présence de ces deux immeubles, au fond du jardin de cette première partie requérante, en fin de journée en été. A nouveau, en milieu urbain, un tel impact ne peut être considéré comme constitutif d'un inconvénient grave. Les parties requérantes ne soutiennent pas que l'étude précitée serait erronée.

Il s'ensuit que l'inconvénient allégué n'est pas démontré.

7.2. En ce qui concerne l'impact visuel du projet, les parties requérantes restent en défaut de le démontrer concrètement et ne produisent aucune pièce à l'appui de leurs allégations. Aucune ne démontre par ailleurs les qualités paysagères de la vue dont elles disposent actuellement. S'agissant de l'atteinte alléguée à l'intimité de la première partie requérante, celle-ci ne donne aucune indication quant à la hauteur du mur situé au fond de sa parcelle et n'apporte aucun élément permettant de conclure que les vues sur sa propriété qu'impliquent les terrasses prévues en façade arrière des

constructions projetées rue Chapelié porteront gravement atteinte à son intimité alors que les immeubles voisins existants disposent déjà de vues plongeantes sur son jardin.

8. Les parties requérantes font également valoir un préjudice en termes de mobilité lié, d'une part, à une augmentation du charroi et, d'autre part, au déficit allégué en termes de places de stationnement prévues par le projet.

8.1. Elles font état d'une circulation déjà significative en situation existante, notamment sur la chaussée de Waterloo et estiment que le projet qui postule la (re)création d'une surface commerciale de 3.160 m² et la création de 66 appartements, « aggravera donc encore davantage les flux de circulation » sur cette chaussée.

Les deux premières parties requérantes résident, pour l'une, avenue Molière, et pour l'autre, dans la seconde moitié de la rue Jean Chapelié, soit de l'autre côté du projet par rapport à la chaussée de Waterloo.

En situation existante, les entrées et sorties du parking à ciel ouvert de 124 places lié aux surfaces commerciales existantes se font tant via la rue Jean Chapelié que via la chaussée de Waterloo. En situation projetée, les entrées et sorties via la rue Jean Chapelié seront uniquement liées au parking couvert de 20 emplacements situés sous les immeubles à construire à cet endroit. L'accès aux 126 autres emplacements de parking (commerce et logements) se fera via la chaussée de Waterloo.

Il résulte du rapport d'incidences tel que complété que le charroi devrait diminuer rue Jean Chapelié et augmenter dans des proportions acceptables chaussée de Waterloo.

Les parties requérantes ne développent aucun élément concret de nature à remettre en question les conclusions de ce rapport d'incidences. Partant, elles ne démontrent pas subir une atteinte grave à leur mobilité.

8.2. Concernant le déficit allégué en termes de places de stationnement, le projet prévoit 40 emplacements (38 voitures et 2 motos) pour 66 appartements, soit 0,575 places de voitures par appartement.

Le rapport d'incidences complété, daté du 25 avril 2022 et le complément au rapport d'incidences, daté du 16 mars 2023 examinent tous deux l'impact du projet sur la mobilité et notamment sur le stationnement et le considèrent acceptable.

L'auteur de l'acte attaqué examine cette problématique dans les termes suivants :

« Le nombre total d'emplacements de parking est de 146 places, se répartissant de la sorte : 38 emplacements de voitures et 2 de motos pour le logement (comprenant 3 emplacements pour voitures de PMR) et 106 emplacements de parcage pour le commerce (comprenant 4 emplacements pour voitures dont 4 pour véhicules PMR, ainsi que 3 emplacements pour moto)
Le ratio nombre d'emplacements de parcage de voiture par logement est de 0,575, ce qui est dérogoire à l'article 6 du titre VIII du RRU en ce qu'il n'est pas de minimum 1.
Ce ratio est toutefois acceptable au vu de l'accessibilité des transports en commun et des nombreux commerces et équipement à proximité ainsi que du nombre d'emplacements pour vélos intégrés dans le projet.
Cet aménagement est également cohérent par rapport à la politique en matière de mobilité urbaine qui tend à réduire les déplacements automobiles au profit de la mobilité douce ainsi que par rapport au taux de motorisation des ménages bruxellois qui se situent en dessous des 50% (selon statbel).
Dès lors, la dérogoire à l'article 6 du titre VIII est acceptable.
Concernant les espaces de rangement de vélos, 261 places sont prévues sur le site dont 85 pour le commerce et 176 pour les logements ».

Les parties requérantes se réfèrent aux données disponibles sur le site Statbel.fgov.be. de l'année 2021 pour considérer que le ratio de 0,58 place par logement est insuffisant.

Toutefois, les statistiques disponibles sur ce site le 11 septembre 2025, relatives à la possession de voitures par ménage, indiquent que 56 % des ménages bruxellois ne disposent pas de voiture ; que le pourcentage de ménages ne disposant pas de voiture est de 67,6 % pour la commune d'Ixelles et de 41,7 % pour la commune d'Uccle. Il y est également précisé que le nombre moyen de véhicule par ménage est de 0,39 à Ixelles et de 0,79 à Uccle, ce qui donne une moyenne de 0,59 pour ces deux communes.

En tout état de cause, le projet n'est pas situé sur le territoire de la commune d'Uccle et l'affirmation des parties requérantes selon lesquelles les habitants du projet seront en partie des personnes issues de cette commune limitrophe du projet n'est pas étayée et ne s'impose pas d'évidence.

Par ailleurs, ces chiffres, qui ne constituent que des données statistiques applicables à la situation actuelle, démontrent, au regard des données reprises dans la requête et datant de 2021, une évolution à la baisse du nombre de ménages bruxellois possédant une voiture ainsi que du nombre moyen de véhicules par ménages.

Concernant l'accessibilité du site via les transports en commun, si le rapport d'incidences complété, daté du 25 avril 2022, relève effectivement que le projet est situé en zone C sur la carte indicative des zones d'accessibilité en transport en commun du RRU, à savoir une zone « moyennant desservie en transports en commun », il précise que « le site est localisé en bordure d'une zone d'accessibilité "B", à savoir une zone bien desservie en transports en commun ». Il relève également que « des arrêts de bus ainsi que des zones de stationnement de taxis sont régulièrement disposés le long des axes principaux » et que « des stations Villo ! et Cambio (respectivement vélos et voiture en libre-service) sont disponibles à proximité du site ».

Compte tenu de l'évolution à la baisse du nombre moyen de véhicules par ménages dans la Région de Bruxelles-Capitale, compte tenu du lieu d'implantation du projet, raisonnablement desservi par les transports en commun (lignes de bus et de tram) et à proximité d'équipements et de commerces, ainsi que du nombre d'emplacements pour vélos prévus, notamment à destination des logements, les parties requérantes restent en défaut de démontrer que le nombre d'emplacements de parking prévus pour les logements est à ce point insuffisant qu'il entraînera un report important de stationnement dans les rues avoisinantes.

En outre, il résulte du rapport d'incidences complété, daté du 25 avril 2022, que la délivrance de cartes de stationnement pour résidents et pour visiteurs est prévue en zones grise et bleue, dans lesquelles sont situées les voiries bordant le projet.

Il découle de ce qui précède que l'inconvénient grave que les parties requérantes estiment lié au déficit d'emplacements de parking prévus pour le logement n'est pas établi.

9. En ce qui concerne le préjudice allégué lié à la « salubrité de l'îlot », la notice explicative accompagnant la demande de permis initiale comporte les indications suivantes" concernant les parcelles 342L14 et 342W7 :

« La fonction commerciale actuelle sur le site représente 3210,5 m², dont 2652,9 m² pour le seul Carrefour Market. Une agence immobilière NOA (105,8 m²) et un fast-food "Quick (461,7 m²) occupent le reste.

Il est à noter que le Carrefour Molière se développe actuellement également sur deux parcelles immédiatement jointives (les parcelles 342L14 et 342W7, situées aux numéros 635 et 637 de la chaussée de Waterloo) à raison de 568 m² pour la première et 634 m² pour la deuxième. Ce qui porte sa surface totale à 3752 m² avec une forme compliquée, peu efficace, eu égard à son organisation fonctionnelle.

[...]

Arrivant en fin de bail, Carrefour Molière souhaite rationaliser son fonctionnement et donc rassembler l'ensemble des surfaces de son magasin dans un seul et unique bâtiment, localisé exclusivement sur la parcelle de Fédérale Assurance. Cette

rationalisation permettra une réduction significative de la surface du commerce par rapport à l'existant : [...] ».

Cette problématique est examinée comme suit dans l'acte attaqué :

« Considérant que le projet ne modifie pas la situation d'enclavement des parcelles 342L14 et 342W7 ; qu'il ressort de l'extrait cadastral disponible sur BruGis que la parcelle 342L14 dispose d'un accès vers la chaussée de Waterloo ; que cette parcelle entièrement bâtie est en effet composée d'un immeuble à front de rue (n° 633 et 633A chaussée de Waterloo) et d'annexes ; que les Assurances fédérales précisent pareillement que "il apparaît que la parcelle litigieuse dispose bien d'un accès sur la chaussée de Waterloo où est situé actuellement l'agence Ladbroke. En effet, le propriétaire des deux parcelles litigieuses est également celui de la parcelle où est située cette agence puisqu'il loue l'ensemble à la société Carrefour et que cette dernière sous-loue le bâtiment (avant) à la société Ladbroke. Il n'y a donc pas d'enclavement puisque la fin du bail avec Carrefour va automatiquement mettre fin à la sous-location Ladbroke, le propriétaire récupérant ainsi une pleine et entière maîtrise des lieux, en ce compris son accès sur la chaussée de Waterloo" (note datée du 29 novembre 2023, communiquée à cette date à la Commune d'Ixelles) ; Qu'une servitude de passage est exclue lorsque, comme en l'espèce, "le propriétaire du fonds dispose d'un fonds contigu non entravé" ; qu'il n'est pas permis par ailleurs que "l'état d'enclave résulte de la faute du propriétaire réclamant le droit de passage" (art. 3.135 du Code civil) ; Qu'il résulte de l'examen sommaire auquel l'autorité qui statue en matière d'urbanisme doit procéder qu'il n'existe en conséquence *prima facie* aucune problématique de droit civil susceptible d'entraver la mise en œuvre du projet et que la critique de la commune d'Ixelles n'est pas fondée ».

Il résulte de la requête unique et des figures qu'elle contient, que les deux parcelles concernées appartenant aux troisième et quatrième parties requérantes sont situées à front de la chaussée de Waterloo et y ont donc accès. La circonstance que leurs propriétaires devront éventuellement donner une nouvelle utilisation aux bâtiments existants, moyennant le cas échéant des travaux, ne trouve pas directement son origine dans la mise en œuvre de l'acte attaqué mais dans la rupture des contrats les liant à la société exploitant la surface commerciale actuelle.

Par conséquent, au vu de ces éléments, le risque d'un « effet de chancre » et d'une atteinte à la salubrité de l'îlot en lien direct avec le permis attaqué n'est pas démontré.

10. Enfin, concernant le préjudice allégué en termes de nuisances sonores dues à l'aménagement projeté de l'intérieur d'îlot, il y a lieu de relever que seul le jardin de la première partie requérante est contigu à cet espace verdurisé créé en intérieur d'îlot. L'immeuble de la seconde partie requérante est en effet implanté dans un autre îlot et les troisième et quatrième parties requérantes sont des personnes morales qui ne sont pas susceptibles de subir, en cette qualité, des nuisances sonores.

Compte tenu de l'ampleur de cet espace de verdure, de la présence d'un mur mitoyen et d'arbres en limite de propriété, de la présence, en situation existante, d'immeubles à appartements situés de part et d'autre de son habitation et d'un parking à ciel ouvert implanté à l'endroit du projet, il n'est pas établi que la transformation de ce parking en jardins à destination des habitants des immeubles à construire serait source de nuisances sonores disproportionnées, de nature à porter gravement atteinte à la tranquillité de la première partie requérante. La perte d'intimité alléguée n'est pas plus établie, pour les mêmes raisons.

Par ailleurs, la transformation en jardin d'une grande superficie située en espace de cours et jardins, et donc sa réaffectation à une utilisation conforme à sa destination, même destinée à être accessible par un grand nombre de personnes, ne peut être considérée comme étant d'office constitutive d'un inconvénient grave dans le chef des riverains, à défaut d'autre précision en ce sens.

11. L'urgence n'est pas établie.

VII. Conclusion

L'une des conditions requises par l'article 17, § 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, pour que celui-ci puisse ordonner la suspension de l'exécution de l'acte attaqué fait défaut. La demande de suspension ne peut en conséquence être accueillie.

PAR CES MOTIFS, LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1^{er}.

La requête en intervention introduite par la Fédérale Assurance, Caisse Commune d'Assurance contre les Accidents du Travail, est accueillie.

Article 2.

La demande de suspension est rejetée.

Article 3.

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles le 20 octobre 2025, par la XV^e chambre du Conseil d'État siégeant en référé, composée de :

Anne-Françoise Bolly,	présidente de chambre,
Caroline Hugé,	greffier.

Le Greffier,	La Présidente,
--------------	----------------

Caroline Hugé

Anne-Françoise Bolly