

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XV^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 266.940 du 8 juin 2026

A. 235.817/XV-4999

En cause :

1. l'association sans but lucratif
**GROUPE D'ANIMATION
DU QUARTIER EUROPÉEN
DE LA VILLE DE BRUXELLES,
DIT QUARTIER NORD-EST,**
2. l'association sans but lucratif
ASSOCIATION DU QUARTIER LÉOPOLD,
3. l'association sans but lucratif
**ASSOCIATION DES COMMERÇANTS
DU CARREFOUR JEAN MONNET,**
4. Maurizio **MARGAIRA,**
5. Gauthier de **FOY,**
6. Charles **MERTENS,**

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

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^{es} Dominique VERMER,
et Basile PITTIE, avocats,
avenue Tedesco, 7
1160 Bruxelles.

Parties intervenantes :

1. **la commune d'Etterbeek,** représentée par
son collège des bourgmestre et échevins,
ayant élu domicile chez
M^e François BELLEFLAMME, avocat,
boulevard Brand Whitlock, 114-12
1200 Bruxelles,
2. **le Service Public Fédéral
MOBILITÉ ET TRANSPORTS – BELIRIS,**
ayant élu domicile chez
M^e Frédéric VAN DEN BOSCH, avocat,
rue du Panier Vert, 70
1400 Nivelles.

En cause :

1. l'association sans but lucratif
**GROUPE D'ANIMATION DU QUARTIER EUROPÉEN
DE LA VILLE DE BRUXELLES,**
2. l'association sans but lucratif
ASSOCIATION DU QUARTIER LÉOPOLD,
3. l'association sans but lucratif
**ASSOCIATION DES COMMERÇANTS
DU CARREFOUR JEAN MONNET,**
4. Maurizio MARGAIRA,
5. Charles MERTENS,
6. la société privée à responsabilité limitée
CASA ITALIANA,
7. la société privée à responsabilité limitée
JOHMURIEL,

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

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^{es} Dominique VERMER,
et Basile PITTIE, avocats,
avenue Tedesco, 7
1160 Bruxelles.

Partie intervenante :

**le Service Public Fédéral
MOBILITÉ ET TRANSPORTS – BELIRIS,**
ayant élu domicile chez
M^e Frédéric VAN DEN BOSCH, avocat,
rue du Panier Vert, 70
1400 Nivelles.

I. Objet des requêtes

Par une requête introduite, par la voie électronique, le 5 mars 2022, les parties requérantes demandent l'annulation du « permis d'urbanisme [référence 04/PFD/1710911] délivré par le Fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale à Bruxelles Mobilité pour "réaménager la voirie de façade à façade de la rue de la Loi entre le parc du Cinquantenaire et le rond-point Schuman, aménager les trottoirs de la rue de la Loi devant les bâtiments du Conseil de l'Union européenne et le bâtiment Charlemagne ; démolir le garde-corps du pont de la chaussée d'Etterbeek en direction de l'avenue des Arts et élargir le tablier du pont jusqu'à l'alignement ;

modifier le régime de circulation ; abattre et planter des arbres ; installer un auvent sur le rond-point Schuman et placer du mobilier urbain” » (affaire A. 235.817/XV-4999).

Par une requête introduite, par la voie électronique, le 23 décembre 2023, les parties requérantes demandent, d’une part, l’annulation du permis d’urbanisme délivré par le fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale à Bruxelles Mobilité pour « réaménager la voirie de façade à façade de la rue de la Loi entre le parc du Cinquantaire et le rond-point Schuman » et, d’autre part, la suspension de l’exécution de ce permis (affaire A. 240.807/XV-5719).

II. Procédure

II.1. Dans l’affaire A. 235.817/XV-4999

Par une requête introduite le 14 avril 2022, la commune d’Etterbeek demande à être reçue en qualité de partie intervenante.

Cette intervention a été accueillie par une ordonnance du 21 avril 2022.

Par une requête introduite le 9 mai 2022, le Service Public Fédéral Mobilité et Transports – Beliris demande à être reçu en qualité de partie intervenante.

Cette intervention a été accueillie par une ordonnance du 19 mai 2022.

Le dossier administratif a été déposé.

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

M^{me} Ambre Vassart, auditeur au Conseil d’État, a rédigé un rapport sur la base de l’article 12 du règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

Les parties requérantes et adverse ont déposé un dernier mémoire et la seconde partie intervenante a déposé un courrier valant dernier mémoire.

II.2. Dans l'affaire A. 240.807/XV-5719

Le Conseil d'État, par un arrêt n° 260.405 du 5 juillet 2024 (ECLI:BE:RVSCE:2024:ARR.260.405), a accueilli la requête en intervention introduite par le SPF Mobilité et Transports – BELIRIS, a rejeté la demande de suspension et a réservé les dépens. Cet arrêt a été notifié aux parties.

Le Conseil d'État, par un arrêt n° 263.164 du 29 avril 2025 (ECLI:BE:RVSCE:2025:ARR.263.164), a réputé la requête en annulation non accomplie en tant qu'elle est introduite par les sociétés privées à responsabilité limitée Noa et Noryel, a ordonné que la procédure en annulation poursuive son cours en ce qui concerne les autres parties à la cause, a liquidé les dépens afférents à la procédure en suspension, en tant qu'elle a été introduite par les deux sociétés précitées et a réservé les dépens pour le surplus. Cet arrêt a été notifié aux parties.

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

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

Le rapport a été notifié aux parties.

Chaque partie a déposé un dernier mémoire.

II.3. Procédure commune aux deux affaires précitées

Par une ordonnance du 26 novembre 2025, l'affaire a été fixée à l'audience du 20 janvier 2026.

M. Marc Joassart, conseiller d'État, a exposé son rapport.

M^e Sacha Gruber, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, M^e Basile Pittie, avocat, comparaissant pour la partie adverse, M^e Astrid Demortier, *loco* M^e François Belleflamme, avocate, comparaissant pour la commune d'Etterbeek et M^e Juliette Vansnick, *loco* M^e Frédéric van den Bosch, avocate, comparaissant pour le SPF Mobilité et Transports – BELIRIS, ont été entendus en leurs observations.

M^{me} Ambre Vassart, auditeur, a été entendue en son avis contraire dans la première affaire et en son avis conforme dans la seconde.

Il est fait application des dispositions relatives à l'emploi des langues, inscrites au titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

III. Faits

Les faits ont été exposés dans l'arrêt n° 260.405 du 5 juillet 2024 (ECLI:BE:RVSCE:2024:ARR.260.405). Il convient de s'y référer.

IV. Jonction

Les deux recours concernent des permis d'urbanisme ayant pour objet, notamment, de « réaménager la voirie de façade à façade de la rue de la Loi entre le parc du Cinquantenaire et le rond-point Schuman ».

Les objets et les motifs des deux actes attaqués dans ces deux recours présentent entre eux une relation étroite qui justifie la nécessité d'un examen conjoint et donc, la connexité de ces affaires.

Dans le souci d'une bonne administration de la justice, il y a lieu de joindre celles-ci.

V. Renonciation au bénéfice de l'acte attaqué dans l'affaire A. 235.817/XV-4999

L'introduction d'une nouvelle demande de permis ne peut être interprétée comme une renonciation à la première demande de permis qu'en tenant compte des circonstances de la cause. Pour qu'il y ait renonciation certaine à un permis, il faut que son bénéficiaire, soit y renonce expressément, soit sollicite et obtienne un permis concernant les mêmes parcelles pour un projet différent, incompatible avec le premier projet autorisé.

En l'espèce, Bruxelles Mobilité a obtenu, le 21 décembre 2021, le permis d'urbanisme attaqué dans l'affaire enrôlée sous le numéro A. 235.817/XV-4999. Sans renoncer expressément au bénéfice de ce permis, il a obtenu, le 26 octobre 2023, un nouveau permis concernant les mêmes parcelles pour un projet différent, qui est attaqué dans l'affaire A. 240.807/XV-5719. Le projet autorisé par le second permis est incompatible avec celui autorisé par le premier quant à l'aménagement apporté à l'avenue de la Joyeuse Entrée vers et depuis l'avenue de Cortenbergh/rue de la Loi, puisque cette avenue est finalement mise à double sens alors qu'un sens unique inversé était initialement prévu.

Il doit par conséquent être constaté, d'office, que l'obtention de ce nouveau permis implique la renonciation au bénéfice de l'acte attaqué.

Il s'ensuit que les parties requérantes ont perdu leur intérêt au recours et que celui-ci doit être rejeté.

VI. Premier moyen dans l'affaire A. 240.807/XV-5719

VI.1. Thèse des parties requérantes

Le premier moyen est pris de la « violation de l'article 102/1 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT), des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du principe selon lequel tout acte administratif doit reposer sur des motifs exacts, pertinents et admissibles, de la violation de l'effet utile de l'enquête publique, ainsi que de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir ».

Les parties requérantes relèvent qu'en réponse à une réclamation relative au manque de clarté quant à la question de savoir si la demande de permis est une demande modificative ou une demande nouvelle, la partie adverse a répondu, de manière manifestement erronée, que la demande de permis visait à modifier le précédent permis obtenu pour le même projet tout en étant une nouvelle demande globale, alors qu'il est constant que tout acte administratif doit reposer sur des motifs matériels exacts, pertinents et admissibles en droit.

Elles rappellent l'historique de la confusion entretenue. Elles indiquent qu'à l'occasion de l'enquête publique, le « collectif Schuman », dont la plupart d'entre elles font partie, avait souligné dans sa réclamation que, malgré ce qui avait pu être dit dans la presse et dans les médias, la demande de permis déposée n'était pas une demande de permis modificatif mais une nouvelle demande de permis, impliquant la renonciation au permis précédent, tandis qu'un article publié sur le site de la RTBF le 12 avril 2023 reproduisait les déclarations de la porte-parole de Bruxelles Mobilité affirmant que cette « nouvelle demande de permis modificatif est une question de procédure purement administrative » et annonçait un démarrage des travaux dès septembre 2023. Elles mettent en exergue le fait que, devant la commission de concertation, leur conseil a sollicité qu'une position claire soit adoptée et actée sur la nature du permis sollicité et que les représentants de la demanderesse ont alors indiqué qu'il n'était pas renoncé au premier permis et que les travaux démarreraient sur la base de celui-ci, quitte à se poursuivre sur la base du second, mais que la commission de concertation s'est abstenue d'acter ces déclarations.

Elles citent le motif suivant de l'acte attaqué :

« Considérant que la demande modifie le permis d'urbanisme délivré en date du 21/12/2021 et référencé 04/PFD/1710911 ; qu'elle constitue néanmoins une nouvelle demande globale ».

Elles considèrent qu'à la lecture de ce considérant, le permis attaqué est à la fois un permis nouveau et global et un permis modificatif, soit un permis « hybride », ce qui ne se peut. Elles rappellent que le permis modificatif, consacré à l'article 102/1 du CoBAT depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 14 mai 2009, est conçu, selon les travaux préparatoires, comme « une technique de correction, en cours de réalisation des travaux ou peu avant le commencement de ceux-ci, d'un permis ne répondant plus entièrement aux besoins », ce permis modificatif constituant une demande qui « se greffe sur un autre permis » et dont « le sort est lié à celui du permis initial : si celui-ci est périmé ou annulé, le permis modificatif n'a plus d'objet et ne peut être mis en œuvre ». Elles considèrent qu'à l'inverse, en présence d'un permis « autonome », il se déduit de la jurisprudence constante du Conseil d'État que la seconde demande de permis introduite par un même demandeur pour un même bien, qu'elle vise un projet différent ou un projet en tout point identique, emporte renonciation à la demande initiale et au permis qui en est résulté, le second permis annulant et remplaçant le premier même s'il ne l'exprime pas formellement.

Elles soutiennent que la partie adverse a, de la sorte, commis une erreur de droit flagrante en estimant que le permis litigieux était à la fois modificatif et nouveau, et que cette erreur démontre qu'elle ne sait pas elle-même ce qu'elle a délivré. Cette seule erreur de droit justifie, selon elles, l'annulation de l'acte attaqué.

Elles ajoutent que cette erreur a une incidence très concrète, dès lors qu'une partie d'entre elles a introduit un recours en annulation contre le permis initial du 21 décembre 2021, recours pendant à la date de la requête. À leur estime, si le permis attaqué doit être tenu pour modificatif, l'annulation du permis initial entraînera, *ipso facto*, la perte d'objet du second permis et l'impossibilité de le mettre en œuvre ; si, au contraire, le permis attaqué doit être tenu pour autonome et a remplacé le premier, la procédure pendante devrait aboutir à un arrêt constatant la perte d'objet du premier recours, aux torts de la partie adverse. Elles soulignent que le même flou affecte la portée de la demande de suspension formée par la requête, qui devrait alors également viser le premier permis, ainsi que la question de la péremption.

Dans leur mémoire en réplique, elles maintiennent l'argumentation développée dans leur requête en annulation, sans y apporter de développement nouveau.

Dans leur dernier mémoire, elles indiquent à nouveau que l'acte attaqué se présente comme étant à la fois un permis nouveau et global et un permis modificatif, soit un permis « hybride » qui ne peut juridiquement exister, et que cette qualification ambiguë emporte les conséquences déjà décrites dans la requête, selon que l'acte attaqué est tenu pour modificatif ou pour autonome.

VI.2. Appréciation

L'arrêt n° 260.405, précité, rejetant la demande de suspension des parties requérantes, juge ce qui suit au sujet du premier moyen :

« Bien qu'il soit indiqué dans le motif relevé par les parties requérantes que le projet "modifie" le permis initial, il ne ressort ni de l'acte attaqué ni du dossier de demande de permis et de son instruction que cette mention a pu sérieusement induire l'administration, les instances consultées ou le public en erreur quant au fait que la nouvelle demande de permis d'urbanisme introduite le 30 septembre 2022 porte sur un projet global et ne sollicite pas des modifications au permis obtenu le 21 décembre 2021 avec un maintien de droits acquis à des aspects de ce dernier.

En effet, son objet couvre tous les aspects du projet, les plans joints représentent toute la zone et les aménagements visés et, enfin, la note explicative et le rapport d'incidences sur l'environnement témoignent de la volonté du demandeur de solliciter un nouveau permis pour un projet global dont le périmètre est analogue à celui du permis précédent et non pour certains aspects modifiés de ce dernier. Les instances consultées et le public ont d'ailleurs pu faire valoir leurs observations sur l'intégralité du projet.

Prima facie, le premier moyen n'est pas sérieux. ».

Dans leur mémoire en réplique et leur dernier mémoire, les parties requérantes ne développent pas d'arguments devant conduire à s'écarter de ce qui a été jugé lors de l'examen de la demande de suspension.

Le premier moyen n'est pas fondé.

VII. Deuxième moyen dans l'affaire A. 240.807/XV-5719

VII.1. Thèse des parties requérantes

Le deuxième moyen est pris de la « violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de la violation du principe de bonne administration et, plus particulièrement, du devoir de minutie, ainsi que du principe de légitime confiance, de l'erreur dans les motifs, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir ».

Les parties requérantes exposent que la partie adverse accepte aujourd'hui, dans le second permis qui constitue l'acte attaqué, un aménagement qu'elle a refusé hier, dans le premier permis, sans motiver, tant en droit qu'en fait, les raisons de cette appréciation modifiée, alors que tout revirement d'attitude doit reposer sur des motifs qui permettent de comprendre pourquoi l'autorité administrative, dans l'exercice de son pouvoir d'appréciation, opère un tel revirement.

Elles rappellent qu'il ressort de la jurisprudence du Conseil d'État qu'une autorité administrative peut toujours opérer un revirement d'attitude dans l'exercice de son pouvoir discrétionnaire, mais que sa motivation doit alors permettre de comprendre les raisons de ce changement, l'exigence s'imposant tout particulièrement lorsque les attitudes contradictoires se succèdent dans un délai rapproché, dans un même contexte, sans évolution significative des circonstances.

Elles relatent ensuite la chronologie de l'aménagement urbain qui fait l'objet de l'acte attaqué. Elles indiquent que, dans la situation initiale, avant tout permis, l'avenue de la Joyeuse Entrée était à double sens sur le tronçon entre l'avenue d'Auderghem et l'avenue de Cortenbergh et à sens unique sur le tronçon entre la petite rue de la Loi et cette dernière avenue. Elles relèvent que la première demande de permis, déposée le 26 avril 2019, prévoyait la mise à double sens de ce tronçon mais que la commission de concertation, dans son avis du 17 novembre 2020, s'était interrogée sur la pertinence de cette mise en double sens et avait demandé d'étayer la proposition « en vue de conserver la voirie à caractère local, de préserver la quiétude des riverains et de tenir compte de l'accès vers le parc du Cinquantenaire ». Elles rappellent que la partie adverse, par courrier du 23 avril 2021, avait fait application de l'article 191 du CoBAT pour imposer une demande modifiée prévoyant le maintien à sens unique inversé et que le permis du 21 décembre 2021 avait validé cette solution au motif notamment qu'elle « permet de diminuer le trafic dans l'avenue de la Joyeuse Entrée par rapport au projet initial » et qu'elle « permet également de proposer une vraie piste cyclable bidirectionnelle tout en maintenant les circulations piétonnes ».

Elles font valoir que l'acte attaqué revient au double sens initialement demandé, à la suite de négociations menées avec la commune d'Etterbeek, sans que la partie adverse ne s'explique sur ce changement d'opinion. Elles relèvent que, sur les quatre pages que la note explicative et le rapport d'incidences consacrent à l'abandon du scénario du sens unique inversé, l'essentiel reproduit *expressis verbis* la « note de réponse à l'article 191 du CoBAT » déposée dans la procédure précédente pour justifier le scénario aujourd'hui abandonné et que la justification proprement nouvelle tient en deux lignes.

Elles soutiennent qu'il s'agit, en réalité, d'un pur choix d'opportunité politique destiné à respecter un accord négocié avec la commune d'Etterbeek, sans exercice concret du pouvoir d'appréciation de l'autorité et que ce revirement d'attitude ne repose sur aucun élément objectif de droit ou de fait.

Dans leur mémoire en réplique, elles maintiennent que la mise à double sens de l'avenue de la Joyeuse Entrée constitue le scénario initialement écarté par la partie adverse au profit du sens unique inversé et que les développements du rapport d'incidences et de la note explicative, repris pour l'essentiel de la « note de réponse à l'article 191 » de la procédure précédente, ne motivent pas le changement d'attitude. Elles considèrent que l'aménagement autorisé n'a pas fait l'objet d'une étude propre de ses impacts et qu'il y a donc bien un revirement d'attitude injustifié.

Dans leur dernier mémoire, elles n'exposent pas de développement nouveau et indiquent que les considérations de leur requête en annulation gardent toute leur pertinence.

VII.2. Appréciation

L'arrêt n° 260.405, précité, rejetant la demande de suspension des parties requérantes, juge ce qui suit au sujet du deuxième moyen :

- « Tout acte administratif doit reposer sur des motifs matériels exacts, pertinents et admissibles en droit qui doivent ressortir du dossier administratif.

Une autorité administrative demeure libre, dans le cadre de l'exercice de son pouvoir discrétionnaire d'appréciation, de changer de point de vue à condition d'exposer spécifiquement les raisons de ce changement. Il n'y a de revirement appelant une motivation spécifique que si le projet autorisé par le permis d'urbanisme attaqué est similaire à un projet précédent et que l'autorité a adopté deux attitudes apparemment contradictoires pour une affaire déterminée, attitudes se succédant dans un délai rapproché, dans un même contexte et alors que les circonstances de l'affaire n'ont pas évolué de manière significative et que n'apparaît aucun élément nouveau expliquant la contradiction.

En l'espèce, dans le permis accordé le 21 décembre 2021, la partie adverse a imposé la circulation à sens unique, inversée par rapport à la situation existante jusque-là, de l'avenue de la Joyeuse Entrée, entre l'avenue de Cortenbergh et la petite rue de la Loi, en indiquant que cela "permet de diminuer le trafic dans l'avenue de la Joyeuse Entrée par rapport au projet initial", lequel prévoyait la mise à double sens, que cela "permet également de proposer une vraie piste cyclable bidirectionnelle tout en maintenant les circulations piétonnes" et "améliore considérablement les traversées piétonnes sur tout le large carrefour Stevin–Cortenbergh et Renaissance – Joyeuse Entrée", ainsi que "pour les traversées cyclistes à ces mêmes carrefours". Elle a également indiqué que la modification du sens unique "implique un report de trafic qui remonte le long de la trémie vers la chaussée d'Auderghem [...] estimé à 350 evp à l'heure de pointe du soir (cas le plus pessimiste)" mais qu'elle "présente l'avantage de compenser l'augmentation du trafic qui était dévié dans l'avenue de la Joyeuse Entrée et dès lors provoque une diminution estimée à 350 evp dans l'avenue de la Joyeuse Entrée".

Dans le permis ici attaqué, elle valide la mise à double sens demandée, dont la justification fait l'objet de développements dans la note explicative jointe à la demande ainsi que dans le rapport d'incidences. La commission de concertation, dont l'avis est repris dans l'acte attaqué, a tout d'abord considéré ce qui suit :

“Considérant cependant, que la mise en double sens de l'avenue de la Joyeuse Entrée ne permet pas d'intégrer ces mêmes mesures, en ce que cet aménagement vise à offrir une plus grande capacité d'accueil des véhicules sur cette voirie ;

Considérant que le demandeur a procédé à des analyses, comptages et modélisation (MUSTI) en ce qui concerne le report de trafic ; que les analyses sont exposées dans le rapport d'incidences ;

Considérant que le projet prévoit pour l'axe Nord-Sud un report de trafic estimé à 90 % sur l'axe de l'avenue de la Joyeuse Entrée par sa mise en double sens ; que cet axe n'est pas visé par les mesures précédemment énoncées en ce que cet aménagement vise à offrir une plus grande capacité d'accueil des véhicules sur cette voirie ; qu'il serait pertinent de préciser cela ;

Considérant qu'il en ressort en particulier que le report du trafic Sud-Nord ne devrait à terme plus se faire via la chaussée d'Etterbeek mais principalement par la rue de la Loi (via la bretelle de tunnel Auderghem-Loi), petite ceinture et chaussée de Louvain (bords de maille Ambiorix-Plasky) ; que le constat démontre pour l'axe Sud-Nord que les reports de trafic longue distance se feront exclusivement via les bords de mailles”.

À la suite de la note complémentaire déposée par le demandeur de permis, la partie adverse considère ce qui suit dans le permis attaqué :

“En ce qui concerne les motivations relatives au projet modifié :

Considérant que le demandeur a introduit des plans complémentaires ainsi qu'une note pour répondre aux craintes et remarques évoquées lors de la commission de concertation et de l'enquête publique ;

[...]

Considérant que cette note précise également les chiffres repris dans le rapport d'incidences en ce qu'elle apporte comme donnée supplémentaire le flux moyen journalier (repris par heure dans le rapport d'incidences de la demande initiale) et des précisions quant au report de trafic depuis et vers l'avenue de la Joyeuse Entrée ;

Considérant que le flux journalier moyen est de 4.400 evp depuis l'avenue de Cortenbergh vers l'avenue de la Joyeuse Entrée (sud-nord) et de 4.100 evp depuis l'avenue de la Joyeuse Entrée vers l'avenue de Cortenbergh (nord-sud) ; que le rapport d'incidences précisait que le report de trafic identifié en heure de pointe du matin et en heure de pointe du soir est similaire ;

Considérant que les 90 % de report de trafic évoqué dans le rapport d'incidences (fourni dans la demande initiale) concernent uniquement le flux dévié vers l'avenue de la Joyeuse Entrée, soit l'axe nord-sud et représentent en réalité 19,8 % du trafic qui fréquente le rond-point Schuman ;

Considérant que cette donnée précise que le report de trafic en heures de pointe (matin et soir) est acceptable, qu'elle ne représente pas un report de 90 % du trafic total, mais du trafic fréquentant le rond-point Schuman, soit une augmentation de +/- 20 % du trafic ; [...] Considérant que le projet modifié

intègre l'aménagement du débouché petite rue de la Loi / avenue de la Joyeuse Entrée, prévu en une rue à double sens et défini comme "rue cyclable" ;

Considérant que si l'avis de la commission de concertation mentionne que la rue cyclable ne serait peut-être pas le meilleur aménagement à réaliser, il s'avère que, compte tenu de l'espace disponible, limité par la présence des trémies, la séparation de la circulation des cyclistes [et] des automobiles est impossible ;

Considérant qu'il a fallu appliquer le principe STOP en offrant des trottoirs d'une largeur confortable, que la fermeture de l'avenue de la Joyeuse Entrée à la circulation automobile n'est pas envisageable (voir rapport d'incidences), la seule option actuelle reste la rue cyclable ;

Considérant que cette option permet une flexibilité d'usage, si le trafic automobile venait à diminuer, ou le flux des cyclistes à augmenter ; que la rue cyclable, définie désormais comme une zone cyclable, est réglementée par l'article 22^{novies} du Code de la route".

Par ces considérants, la partie adverse explicite les raisons pour lesquelles elle accepte la mise à double sens de cette portion de l'avenue de la Joyeuse Entrée dans l'objectif d'augmenter la capacité de cette avenue en tant que voirie "auto-confort" de "bord de maille" dans le cadre du plan global Good Move et de diminuer l'impact sur les voiries de quartier et d'intérieur de maille.

Prima facie, une telle motivation, laquelle trouve appui dans la note explicative déposée par le demandeur de permis ainsi que dans le rapport d'incidences, permet de comprendre et de justifier le changement d'attitude opéré par la partie adverse à l'égard de la mobilité sur le tronçon visé de l'avenue de la Joyeuse Entrée. Le deuxième moyen n'apparaît pas sérieux. ».

Dans leur mémoire en réplique et leur dernier mémoire, les parties requérantes ne développent pas d'arguments devant conduire à s'écarter de ce qui a été jugé lors de l'examen de la demande de suspension.

Le deuxième moyen n'est pas fondé.

VIII. Troisième moyen dans l'affaire A. 240.807/XV-5719

VIII.1. Thèse des parties requérantes

Le troisième moyen est pris de la « violation des articles 2, 175/1, 175/16 et 175/17 du CoBAT, 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 soutiennent que le rapport d'incidences accompagnant le dossier de demande de permis d'urbanisme n'examine pas, ou de manière trop succincte, plusieurs éléments nécessaires pour que le public et les autorités effectuent une analyse compréhensible des incidences du projet, alors que

son contenu doit permettre à l'autorité d'être éclairée sur les impacts du projet et de statuer en pleine connaissance de cause.

Elles rappellent les exigences de l'article 175/1 du CoBAT, qui définit les incidences d'un projet comme les effets notables, directs et indirects, à court et à long terme, sur la population et la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, l'environnement sonore, les biens matériels et le patrimoine ainsi que sur l'urbanisme, la mobilité globale et les domaines social et économique. Elles invoquent également l'article 175/16 du CoBAT, qui fixe le contenu minimal d'un rapport d'incidences, ainsi que l'article 2 du même Code, qui assigne au développement régional la rencontre durable des besoins sociaux, économiques, patrimoniaux, environnementaux et de mobilité de la collectivité. Elles renvoient au vade-mecum général pour la rédaction d'un rapport d'incidences édité par la Région, qui assigne au rapport d'incidences un triple objectif : informer le public et les autorités, aider à la décision et améliorer le projet par l'identification des nuisances et la mise en place de moyens d'y remédier. Elles soulignent qu'il ressort de la jurisprudence du Conseil d'État que les lacunes d'un rapport d'incidences sont susceptibles d'entraîner l'annulation du permis lorsqu'elles ont faussé l'appréciation de l'autorité.

Elles font valoir, à titre liminaire, que le rapport d'incidences déposé est quasi identique à celui qui accompagnait la première demande de permis, les modifications étant marginales ou cosmétiques alors que ce premier rapport avait déjà fait l'objet de vives critiques. Elles ajoutent que le rapport s'apparente davantage à un document de promotion du projet qu'à un écrit évaluant concrètement ses incidences réelles sur l'environnement, ce qui n'étonne pas dès lors que son auteur est aussi le demandeur du permis.

S'agissant du chapitre 3 du rapport portant sur l'analyse du projet par domaine, elles reprochent à cette partie du document qui devrait, selon elles, constituer le cœur du rapport, d'être tout à fait lacunaire. Elles dénoncent en particulier la faiblesse du volet socio-économique, auquel ne sont consacrées que trois pages sur cent quarante-et-une, davantage faites d'illustrations que de textes, sans recensement des commerçants ni des autres acteurs de l'activité économique (indépendants, artisans, entrepreneurs, professions libérales) du quartier européen environnant le rond-point Schuman, alors même que la motivation du permis reconnaît que « le périmètre de la demande se situe au cœur des institutions européennes et du quartier d'habitat ; qu'il y a aussi un développement commercial et HoReCa bien ancré dans le quartier » et que les « services fédéraux » estiment à cent vingt mille le nombre d'emplois impulsés par le quartier européen. Elles soulignent que l'impact de la modification du régime de circulation sur l'organisation des livraisons et sur

l'accessibilité de la clientèle n'est esquissé qu'en trois petits paragraphes qui se bornent à affirmer, sans démonstration, que les aménagements n'impactent pas le domaine social et économique et à rassurer sur les retombées globales du projet. Elles relèvent qu'aucune analyse n'est faite de l'état des commerces du quartier, qui ont successivement subi les effets de la pandémie de COVID-19, du déclenchement de la guerre en Ukraine, de l'augmentation des prix de l'énergie et de la généralisation du télétravail des fonctionnaires européens, éléments qui ont entraîné, selon elles, une véritable hémorragie de la clientèle, à raison de trente à quarante pour cent, et que le rapport est également muet sur le nombre important de commerces ayant fermé ou revendu leur fonds. Elles citent, à l'appui, les inquiétudes des commerçants et de leurs fournisseurs : un fournisseur qui doit aujourd'hui parcourir cinq cents à sept cents mètres pour livrer deux clients de part et d'autre du rond-point devra demain en parcourir le triple ou le quadruple selon l'itinéraire imposé; les commerçants de la rue Archimède, qui perdent déjà la moitié à trois quarts de leur clientèle pendant les sommets européens, redoutent que la durée et le phasage des travaux, sur lesquels le rapport reste muet, ne prolongent cette situation.

Elles dénoncent encore l'absence d'examen sérieux du stationnement. Elles relèvent que le rapport pointe la faiblesse de l'offre actuelle puis évacue rapidement la question en concluant que « la présence de stationnement public n'est pas un élément contraignant pour un projet d'aménagement de la place, [de sorte que] la suppression de l'ensemble des emplacements peut être envisagée », alors que les aires de stationnement existantes sont déjà très réduites en raison d'affectations diverses (bornes de recharge, voitures partagées, taxis lors des sommets, police, places pour personnes à mobilité réduite, terrasses, zones diplomatiques, *etc.*). Elles observent enfin que le rapport ne contient aucune description des mesures visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet, comme l'impose pourtant l'article 143, 7°, du CoBAT.

En ce qui concerne le chapitre 6 du rapport relatif aux solutions de substitution, elles soutiennent que cette partie du document qui devrait présenter les différentes solutions envisagées eu égard à leur effet sur l'environnement, est muette sur les questions environnementales au sens large et ne s'intéresse qu'à la mobilité, ce qui s'explique par le fait que le rapport a été rédigé par Bruxelles Mobilité qui est dépourvue de l'expertise suffisante pour les questions autres que celles de mobilité. Elles considèrent que le rapport ne respecte pas l'article 175/16 du CoBAT, qui exige une description des solutions de substitution raisonnables examinées par le demandeur, en fonction du projet et de ses caractéristiques spécifiques, ainsi qu'une indication des principales raisons du choix effectué eu égard aux incidences sur l'environnement. Elles font valoir que, même sous l'angle de la mobilité, l'examen de la modification majeure du projet (le retour au double sens de l'avenue de la Joyeuse

Entrée plutôt que l'inversion du sens existant) est très peu concret : sur les quatre pages qui lui sont consacrées, l'essentiel reproduit les développements de la « note de réponse à l'article 191 » de la procédure précédente, qui justifiaient pourtant le scénario aujourd'hui abandonné, et la justification proprement nouvelle tient en deux lignes.

Elles en déduisent que ce traitement bâclé a rejailli sur l'acte attaqué, qui ne justifie pas la préférence donnée à la mise à double sens, alors que les conséquences néfastes de cette option ont été dénoncées de manière précise et circonstanciée à l'occasion de l'enquête publique, comme elles l'exposent dans le quatrième moyen.

Dans leur mémoire en réplique, elles maintiennent que le rapport d'incidences est lacunaire au regard des exigences de l'article 175/16 du CoBAT, en particulier dans son volet socio-économique, et erroné à d'autres égards. Elles soutiennent que l'autorité ne peut opérer adéquatement l'équilibre requis par l'article 2 du CoBAT entre les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux, environnementaux et de mobilité de la collectivité si elle s'appuie sur un tel rapport.

Dans leur dernier mémoire, elles indiquent que les développements de leur requête gardent toute leur pertinence.

VIII.2. Appréciation

L'arrêt n° 260.405, précité, rejetant la demande de suspension des parties requérantes, juge ce qui suit au sujet du troisième moyen :

- « 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. 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.

En l'espèce, il ressort du rapport d'incidences, ce qui suit :

“L'accessibilité en véhicule reste identique pour les commerces au Nord du rond-point Schuman pour le trafic en provenance du Nord (E40, moyenne ceinture, *etc.*) ; elle est modifiée par un détour via la chaussée d'Etterbeek pour le trafic en provenance du sud (Jourdan, *etc.*).

Pour les commerces situés au Sud du rond-point, l'accessibilité en véhicule reste identique pour le trafic en provenance du Sud (petite ceinture, Jourdan, *etc.*) ; elle est modifiée par un détour via l'avenue de la Joyeuse Entrée pour le trafic en provenance du nord (E40, moyenne ceinture, *etc.*).

Ces détours sont en partie compensés par le fait que ces nouveaux itinéraires se feront sur des axes fluides. Alors qu'en situation existante, la traversée du rond-point du Nord vers le Sud ou inversement, certes plus directe en distance,

implique de longues pertes de temps de parcours dues à la congestion automobile du rond-point Schuman. Cette congestion est encore plus marquée durant les heures d'ouverture des commerces.

Les commerces bénéficieront en outre d'une accessibilité accrue pour les modes actifs et usagers de transports en commun”.

Par ailleurs, le permis attaqué est notamment motivé comme suit :

“Considérant que le RIE constate que le quartier européen est un quartier essentiellement tourné vers la fonction de bureau avec une population active importante ; que les bâtiments qui bordent l'espace du projet sont principalement des institutions publiques et des immeubles de bureaux ; qu'autour de la place Schuman et dans les rues attenantes se trouvent, au rez-de-chaussée, de nombreuses activités commerciales et de restauration, surtout du côté est de la place Schuman et dans la petite rue de la Loi ; que, sur cette même place, un stand de fleurs et un stand de fruits et légumes sont actuellement implantés de manière peu harmonieuse dans l'espace public ;

Que l'espace public est une destination importante et un nœud de transit où se regroupent bus, métro et train ; que cela engendre une circulation piétonne intense à plusieurs moments de la journée ; que la situation centrale de l'aire piétonne entre les institutions européennes fait en sorte que l'espace public attire aussi de nombreux événements ;

Considérant que le projet permet d'allouer plus d'espaces aux modes actifs et d'améliorer le déplacement des transports publics, ce qui favorise le développement économique et permet d'accorder une plus grande attention au domaine social ; que le déblaieement et l'ouverture favorisent la circulation piétonne et des cyclistes ; que les activités commerciales et restauratives aux abords de la place Schuman et de la petite rue de la Loi auront davantage d'espaces pour développer leurs activités, qu'elles ne seront pas séparées du reste de l'espace public par le trafic automobile et bénéficieront d'une accessibilité accrue des modes actifs et des usagers des transports en commun ;

Considérant que le projet a un impact positif sur l'ensemble du quartier et que son réaménagement va renforcer son attractivité”.

S'agissant du stationnement, le rapport d'incidences reprend notamment l'examen suivant :

“3.4.2.7. Le stationnement

Rue de la Loi et place Schuman :

Il ne sera plus possible de se garer le long de la place Schuman et dans la Petite rue de la Loi. La halte ZEN-car devra être déplacée, éventuellement dans l'avenue de la Joyeuse Entrée.

Pour les taxis, 10 emplacements seront réservés au sud de la place Schuman. Les taxis pourront également utiliser (certaines ou toutes) les portes mobiles destinées aux transports publics sur la place Schuman.

Actuellement, des zones de chargement et déchargement sont aménagées dans la rue Froissart, la Petite rue de la Loi et l'avenue de Cortenbergh. La zone de chargement et déchargement dans la Petite rue de la Loi sera supprimée et peut être déplacée vers l'avenue de la Joyeuse Entrée, si possible et nécessaire. Celle dans la rue Froissart sera aussi supprimée pour céder la place à la station terminus des bus. Il est proposé de prévoir une zone partagée par les taxis, le chargement et le déchargement, en prévoyant un horaire spécifique.

Tronçon de l'avenue de Cortenbergh :

Les places de stationnement sont, à l'heure actuelle, en grande partie interdites en raison de la sécurisation du périmètre. Dans le projet qui fait l'objet de cette étude, plus aucune place n'est prévue sur l'avenue sauf les places réservées aux CD qui sont maintenues à leur emplacement actuel (encadré par des potelets).

Concernant l'emplacement de stationnement devant le Carrefour Express réservé aux livraisons en matinée (du lundi au samedi), il sera privilégié d'effectuer cette livraison sur la place Schuman par la mise en place d'un système d'horaire.

Tronçon de l'avenue de la Joyeuse Entrée :

Toutes les places de stationnement, à l'exception d'une zone de livraison côté bâti et de 5 places et 1 place de 20 mètres réservée aux bus en face du parc, sont interdites en raison de la sécurisation du périmètre. Seule la zone de livraison est maintenue. Les anciennes places côté parc sont supprimées au profit d'un plus grand trottoir et de zones verdurées.

Les 8 arceaux vélo situés en zone de stationnement sur l'avenue de Cortenbergh doivent être supprimés parce qu'ils se trouvent dans la zone plantée.

Mais de nombreux arceaux seront placés sur la place Schuman".

Il ressort de ces éléments que les aspects socio-économiques et les impacts en termes de stationnement ont fait l'objet d'un examen dans le rapport d'incidences et dans le permis attaqué.

Sur ce dernier point, l'appréciation du changement d'affectation des aires de stationnement opéré relève du pouvoir d'appréciation discrétionnaire de l'autorité administrative. Il n'appartient ni aux parties requérantes ni au Conseil d'État de substituer leur appréciation en opportunité à celle qui a été portée par l'autorité chargée de la délivrance du permis. Les parties requérantes restent en défaut de démontrer que celle-ci serait entachée d'une erreur manifeste.

Les critiques formulées par les parties requérantes sont générales et abstraites et ne permettent pas de comprendre en quoi la partie adverse n'a pu statuer en toute connaissance de cause à propos des impacts socio-économiques du projet. Les études micro- et macroéconomiques qu'elles auraient souhaité trouver dans le rapport d'incidences dépassent ce qui est exigé en la matière par la réglementation, la demande portant sur un permis d'urbanisme.

Enfin, il ressort de ce rapport d'incidences qu'il examine les impacts projetés en termes d'urbanisme et de patrimoine (pages 44 et s.), d'êtres humains (pages 100 et s.), de faune et de flore (pages 101 et s.), de microclimat urbain (pages 109 et s.), d'énergie (pages 117 et s.), de qualité de l'air (pages 123 et s.), d'environnement sonore et vibratoire (pages 124 et s.), de sol, eaux souterraines et eaux de surface (pages 129 et s.), d'eaux usées, eaux pluviales et eaux de distribution (pages 130 et s.) et de déchets (pages 137 et s.).

En ce qui concerne les alternatives de circulation sur le tronçon de l'avenue de la Joyeuse Entrée visées par les critiques des parties requérantes, il convient de renvoyer à l'examen du deuxième moyen.

Par conséquent, il résulte de ce qui précède qu'au terme d'un examen *prima facie*, le troisième moyen n'apparaît pas sérieux. ».

Dans leur mémoire en réplique et leur dernier mémoire, les parties requérantes ne développent pas d'arguments devant conduire à s'écarter de ce qui a été jugé lors de l'examen de la demande de suspension.

Le troisième moyen n'est pas fondé.

IX. Quatrième moyen dans l'affaire A. 240.807/XV-5719

IX.1. Thèse des parties requérantes

Le quatrième moyen est pris de la « violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de la violation de l'effet utile de l'enquête publique, de la violation du principe de bonne administration, de l'excès de pouvoir et de l'erreur manifeste d'appréciation ».

Les parties requérantes reprochent à la partie adverse de s'être abstenue de fournir une réponse complète et adéquate à plusieurs problématiques soulevées à l'occasion de l'enquête publique et devant la commission de concertation, versant à certains moments dans l'erreur manifeste d'appréciation, alors que les dispositions visées au moyen obligent l'autorité administrative à répondre, par une motivation adéquate, aux réclamations pertinentes formées dans le cadre d'une consultation publique.

Elles identifient sept problématiques auxquelles l'acte attaqué n'apporte pas, ou pas suffisamment, de réponse.

En ce qui concerne la première problématique, relative à l'absence d'ouverture à la participation citoyenne en amont du dépôt de la demande de permis, elles font valoir que, malgré l'engagement pris par la déclaration de politique régionale 2019-2024 de privilégier, pour les grands projets d'aménagement ou de mobilité, une concertation et une participation en amont de la population concernée et des parties prenantes, leurs démarches répétées et celles de la troisième partie requérante pour rencontrer les promoteurs politiques du projet sont restées infructueuses ou sans suite, que les trois rencontres organisées avec les services du cabinet du ministre de la Mobilité et de Bruxelles Mobilité n'ont débouché sur aucune action concrète, qu'aucun procès-verbal n'en a été établi malgré leurs demandes et que la nouvelle mouture du projet a été élaborée sans aucune consultation des habitants, commerçants ou autres acteurs du quartier, en dehors d'échanges de travail avec la commune d'Etterbeek et les représentants des institutions européennes voisines du rond-point. Elles soulignent qu'aucune réponse n'a été apportée à cette observation dans l'acte attaqué.

En ce qui concerne la deuxième problématique, relative aux critiques émises sur le contenu du rapport d'incidences sous l'angle socio-économique, elles renvoient aux développements du troisième moyen, en soulignant en particulier l'absence de recensement des commerces, l'insuffisance flagrante de l'examen de l'impact de la modification du régime de circulation sur l'organisation des livraisons et l'accessibilité de la clientèle et l'absence d'examen sérieux de la suppression des emplacements de stationnement. Elles considèrent que la réponse apportée par l'acte attaqué, qui se borne à reprendre les considérants de la commission de concertation et à conclure que le projet a un impact positif sur l'ensemble du quartier, est tout à la fois très générale et lacunaire et qu'elle n'apporte aucune réponse aux inquiétudes légitimes mises en avant lors de l'enquête publique.

En ce qui concerne la troisième problématique, relative à la demande de subordonner les aménagements particuliers à la réalisation d'un plan de coordination général concret, elles font valoir que le projet repose sur un principe d'« évaporation » du trafic qui n'est pas formellement démontré et qu'il s'inscrit dans une politique d'aménagements ponctuels disparates, non planifiés à grande échelle ni coordonnés entre eux, partant du postulat que le charroi automobile s'adaptera. Elles demandent que les aménagements particuliers soient subordonnés à la réalisation d'un plan de coordination général identifiant les interactions et incidences avec d'autres projets de la Région (projet de suppression du viaduc Hermann-Debroux, projet du Parkway E40, réaménagement du tunnel et carrefour Léonard, place Meiser, aménagement cyclable de la rue de la Loi, enjeux autour de l'aéroport de Zaventem), qui ont une influence les uns sur les autres et sur l'avenue de Tervuren. Elles relèvent que cette observation n'a pas trouvé de réponse dans l'acte attaqué.

En ce qui concerne la quatrième problématique, relative au risque d'engorgement du quartier, elles soutiennent que, dans le sens nord-sud, la fermeture de la liaison nord-sud actuelle et la mise à double sens de l'avenue de la Joyeuse Entrée, sur le tronçon entre la Petite rue de la Loi et l'avenue de Cortenbergh, provoqueront un report massif du charroi automobile (quatre-vingt-dix pour cent selon le rapport d'incidences) sur une avenue résidentielle, à forte vocation touristique, qui longe le parc du Cinquantenaire et dont les immeubles sont essentiellement habités, sans être équipés de systèmes de ventilation comparables à ceux des immeubles de bureaux de l'avenue de Cortenbergh. Elles ajoutent que le déferlement de voitures se heurtera aux carrefours avec l'avenue d'Auderghem et avec la rue Belliard, déjà fortement encombrés et augmentera la charge sur la chaussée d'Etterbeek et que la cohabitation entre les différents usagers (voitures, camions, bus, cyclistes et piétons) sera difficile, voire impossible, dans la « rue cyclable » projetée, large de deux mètres nonante, ce que la commission de concertation a elle-même

relevé dans son avis favorable conditionnel. Elles relèvent que la partie adverse répond que le report ne représente que vingt pour cent du trafic fréquentant le rond-point Schuman, soit plus de trois cent vingt unités-véhicules à l'heure de pointe du matin et plus de trois cent soixante à l'heure de pointe du soir, ce qui n'enlève rien, selon elles, au fait que l'avenue va perdre son caractère local et compromettre la quiétude des riverains. Elles soutiennent encore que, dans le sens sud-nord, le rapport confirme un report intégral du flux passant par la rue Archimède sur la chaussée d'Etterbeek, ainsi qu'un report sur la rue Belliard et le carrefour avec l'avenue d'Auderghem, sans que ces points soient sérieusement traités. Elles concluent qu'aucune réponse n'a été apportée à ces observations.

En ce qui concerne la cinquième problématique, relative à l'impact sur la santé humaine, elles invoquent les données de Bruxelles Environnement selon lesquelles la contribution locale de *black carbon* liée au trafic est très variable selon les parcs bruxellois, mais supérieure à cinquante-cinq pour cent des concentrations totales pour le parc du Cinquantenaire et pour les autres parcs centraux. Elles soulignent que les particules de *black carbon* présentent des risques importants pour la santé (cancers, affections cardiovasculaires,...), en raison de leur très petite taille qui leur permet de pénétrer profondément dans les poumons et le sang, et que l'augmentation du trafic autour du parc et le long de l'avenue de la Joyeuse Entrée, où certains immeubles sont compris en zone d'habitation au PRAS et ne sont pas équipés des systèmes de ventilation que comportent les immeubles de bureaux du rond-point Schuman, expose davantage les usagers du parc et les résidents à la pollution atmosphérique, particulièrement en été lorsque les fenêtres sont ouvertes. Elles relèvent que le rapport d'incidences reconnaît lui-même qu'il faut « s'attendre ici à une augmentation de la circulation motorisée et par conséquent de l'émission », sans que cette réclamation ne trouve de réponse dans l'acte attaqué.

En ce qui concerne la sixième problématique, relative à la restriction de l'usage du rond-point pour les manifestations citoyennes ou culturelles, elles rappellent que le rond-point Schuman est traditionnellement un lieu d'expression publique : plus de quatre cents des huit cents manifestations qui se déroulent annuellement à Bruxelles s'y tiennent, dans leur quasi-totalité de manière pacifique et le rond-point accueille également plusieurs manifestations culturelles, récréatives et festives (fête européenne du sport, fête du pain, animations de Noël et de lumière). Elles soutiennent que l'auvent projeté risque d'entraver l'exercice du droit de manifester au pied du Berlaymont, en occultant ce que les citoyens veulent communiquer et en fournissant aux autorités un argument pour déplacer les manifestations à caractère revendicatif vers des endroits où elles deviendraient invisibles, que le dénivelé de la partie centrale du rond-point crée des entraves et des risques pour les personnes, notamment à mobilité réduite et que l'auvent et le sol

dénivelé empêchent, en outre, l'installation des infrastructures temporaires (tentes, chapiteaux) traditionnellement utilisées pour les fêtes du quartier. Elles signalent enfin l'absence apparente de point d'eau potable, de toilettes publiques et de gestion des déchets, alors que l'espace doit en principe accueillir de nombreux passants. Elles concluent que ces observations précises et argumentées n'ont trouvé aucun écho dans l'acte attaqué.

En ce qui concerne la septième problématique, relative à la nécessité d'une étude d'incidences en lieu et place du simple rapport, elles soutiennent, sur le fondement de l'article 175/21, § 1^{er}, du CoBAT, qui permet à la commission de concertation de recommander, dans des circonstances exceptionnelles, qu'une étude d'incidences soit réalisée par un expert agréé indépendant et supervisée par un comité d'accompagnement, que le projet présente des incidences négatives notables sur les facteurs visés à l'article 175/1, § 2, du CoBAT et que le caractère partial du rapport d'incidences produit, son auteur étant la demanderesse de permis elle-même, justifie qu'une étude d'incidences soit ordonnée afin de prendre les mesures qui s'imposent pour sauvegarder les droits légitimes des riverains. Elles relèvent que cette observation, comme celle de la troisième partie requérante sur le même point, n'a trouvé aucun écho dans l'acte attaqué.

Dans leur mémoire en réplique, elles maintiennent que les sept problématiques identifiées dans la requête, soit n'ont trouvé aucun écho dans l'acte attaqué, soit ont été traitées de manière insuffisante ou inadéquate.

Dans leur dernier mémoire, elles indiquent que les développements de leur requête gardent toute leur pertinence.

IX.2. Appréciation

L'arrêt n° 260.405, précité, rejetant la demande de suspension des parties requérantes, juge ce qui suit au sujet du quatrième moyen :

« Le droit reconnu au public d'introduire des réclamations ou des observations sur le dossier soumis à enquête entraîne pour l'autorité l'obligation d'examiner et d'apprécier la régularité et le bien-fondé de celles-ci. Un acte de l'administration active ne doit, en règle, pas répondre à toutes les objections qui ont été émises au cours de la procédure qui a conduit à son édicition. Il suffit que les motifs de l'acte rencontrent au moins globalement les réclamations et indiquent les raisons de droit et de fait qui ont conduit l'autorité à se prononcer, le degré de précision de la réponse étant fonction de celui de la réclamation. Toutefois, lorsqu'au cours de l'enquête publique, des observations précises ont été formulées, dont l'exactitude et la pertinence ne sont pas démenties par le dossier, le permis délivré ne peut être considéré comme adéquatement motivé dès lors qu'il ne permet pas de comprendre les raisons pour lesquelles l'autorité passe outre, au moins partiellement, à ces observations.

En l'espèce, s'agissant de l'absence d'ouverture à la participation citoyenne en amont du dépôt de la demande de permis, cette remarque n'est pas pertinente et ne nécessitait donc pas une réponse de la part de la partie adverse dans le permis attaqué. Les parties requérantes ne démontrent d'ailleurs pas qu'une telle participation était prévue en l'espèce par le CoBAT ou par une autre disposition légale ayant valeur contraignante.

En ce qui concerne l'examen du contexte socio-économique, il ressort de l'examen du troisième moyen que les études micro- et macroéconomiques que les parties requérantes auraient souhaité trouver dans le rapport d'incidences dépassent ce qui est exigé en la matière par la réglementation, la demande portant sur un permis d'urbanisme. Pour le surplus, les parties requérantes estiment la motivation de l'acte attaqué trop générale et lacunaire mais sans indiquer précisément quels points pertinents de leurs réclamations n'ont pas reçu une réponse appropriée.

En ce qui concerne "la demande de subordonner les aménagements particuliers à la réalisation d'un plan de coordination général concret s'attachant à identifier les interactions et incidences dans leur ensemble", à nouveau les parties requérantes se contentent de citer le contenu de leurs réclamations sans préciser en quoi la motivation de l'acte attaqué ne leur permet pas de comprendre les raisons pour lesquelles son auteur passe outre, alors qu'il ressort de plusieurs passages de celle-ci que le fonctionnaire délégué a pu s'appuyer sur le rapport d'incidences, lequel contient une analyse détaillée des incidences du projet en termes de mobilité dans l'ensemble des rues avoisinantes, pour appréhender les incidences du projet à cet égard.

Concernant le "risque d'engorgement du quartier", le fonctionnaire délégué, se référant notamment à la commission de concertation, a motivé sa décision comme suit :

"Considérant cependant, que les données récentes ont été collationnées afin d'établir un scénario aussi fiable que possible ; que, dans le schéma des mailles, le report du trafic Sud-Nord ne devrait plus se faire via la chaussée d'Etterbeek mais principalement par la rue de la Loi (via la bretelle du tunnel Auderghem-Loi), la petite ceinture et la chaussée de Louvain (bord de maille Ambiorix-Plasky) ;

Considérant que, dans le respect du plan des mailles et la mise en œuvre des mailles apaisées, il est prévisible qu'une réduction globale du trafic à l'intérieur des mailles s'opère ; que les reports de trafic de longue distance se feront exclusivement via les bords de maille ; qu'une grande partie du trafic inter-mailles à plus courte distance peut également se reporter via d'autres itinéraires ; que les 200 evp sud-nord vers la rue de la Loi et la chaussée d'Etterbeek, qui passeraient par Schuman et qui seraient effectivement reportés via la chaussée d'Etterbeek sont donc à relativiser ;

Considérant que les simulations du carrefour Belliard-Froissart présentes dans la note tiennent compte de l'actualisation 2021 réalisée en retirant les flux de Froissart sud qui est passé à sens unique (hormis pour les bus) et qui se reporte aujourd'hui vers la chaussée d'Etterbeek via la place Jourdan ou vers l'avenue d'Auderghem via la rue du Cornet et ce à l'heure de pointe du matin et du soir ;

Considérant que les conclusions de cette simulation amènent à prendre en compte les reports de trafic du projet des flux sud-nord à l'heure de pointe du matin (100 evp/h) et à l'heure de pointe du soir (200 evp/h) ; qu'en étudiant le scénario le plus contraignant, le flux nord-sud de Froissart se reporte en tourne-à-gauche vers Belliard-Froissart ; que les résultats impliquent que les grilles des feux devront être adaptées afin de tenir compte de la diminution drastique des

mouvements en provenance de Froissart nord et sud, ce qui permettra de dégager un temps de vert supplémentaire pour les flux de l'avenue Belliard ;

Considérant que les simulations du carrefour Belliard-chaussée d'Etterbeek présentes dans la note tiennent compte d'une mise à jour des données sur base des infos trafic disponibles et des longueurs des remontées (calculée en 2021) ; qu'il en ressort un trafic supplémentaire dans le tronçon de la chaussée d'Etterbeek le long du parc Léopold à 225 evp/h vers le nord à l'heure de pointe (soit un total de 425 evp/h) ; qu'il est supposé qu'il s'agit d'une augmentation nette et non de report de trafic de la rue Froissart ou de l'avenue d'Auderghem par rapport aux comptages de 2015 ;

Considérant, de manière plus détaillée, qu'il peut être observé que le fonctionnement du carrefour tel que programmé dans le cas le plus pessimiste, donne une capacité sortante de la chaussée d'Etterbeek vers la rue Rey et Belliard de 380 evp/h, ce qui est en sous-capacité par rapport à la demande ; qu'à l'heure actuelle, les remontées de files à l'heure de pointe sont estimées à une longueur de 200 mètres ;

Considérant que sur base de ces mises à jour du trafic, le scénario le plus pessimiste est celui qui considère que l'intégralité des 200 evp/h se reporte vers le nord via l'avenue du Maelbeek et s'ajouterait aux files existantes le long du parc Léopold ; que ce scénario semble peu probable étant donné la grande capacité disponible en allant vers la chaussée d'Etterbeek depuis Belliard ; que ce scénario est donc écarté ;

Considérant que les conclusions de cette simulation amènent à établir qu'il n'y a pas de réelle problématique au niveau du carrefour Etterbeek/Belliard, ce qui est justifié par le fait que le scénario le plus pessimiste n'est pas crédible et qu'il reste une réserve suffisante de capacité sur Belliard en tourne-à-droite vers le nord ;

Considérant que les simulations du carrefour chaussée d'Etterbeek-Van Maerlant présentes dans la note tiennent compte des chiffres actualisés sur la chaussée d'Etterbeek et de l'hypothèse la plus pessimiste en termes de trafic, c'est-à-dire une augmentation nette sans report ; qu'il en ressort que le trafic est augmenté de 173 evp/h par rapport à la situation des comptages de 2017 (actualisation 2021 suite aux files constatées, voir supra) ; qu'à cela, il faut ajouter les 200 evp/h de déviation sud-nord (repris du scénario le plus pessimiste) ;

Considérant que les conclusions de cette simulation amènent à estimer la capacité sud-nord au carrefour Van Maerlant à 936 evp/h, ce qui démontre que le carrefour est en sous-capacité par rapport à la demande ; qu'il pourrait être observé jusqu'à 350 mètres de remontée de files à l'heure de pointe ; qu'il est possible cependant d'augmenter les capacités du carrefour jusque 1336 evp/h dans l'axe sud-nord en adaptant les grilles de feux ;

Considérant que les simulations du carrefour chaussée d'Etterbeek-Joseph II présentes dans la note relate[nt] une absence de comptage disponible ; que dès lors le demandeur se base sur le scénario pessimiste qui maintiendrait tout le trafic issu du carrefour précédent sur l'axe ;

Considérant que les conclusions de cette simulation amènent à estimer le maintien de 1002 evp/h jusqu'au carrefour avec la rue Joseph II ; que la capacité de ce carrefour est de 1278 evp/h ; que le carrefour est donc surcapacitaire par rapport à cette demande projetée ;

Considérant tout ce qui précède, le projet, bien qu'il présente des incidences sur la mobilité, permet la mise en place de mesures de régulation du trafic telles que

des modifications des grilles de feux ; que, par ailleurs, il serait souhaitable de lancer les contrats locaux de mobilité sur les mailles concernées du projet de manière à compléter les mesures déjà prises par le projet et atteindre ainsi l'objectif d'apaisement des mailles ;

[...] ;

Considérant qu'en matière d'accessibilité des commerces pour les véhicules, ceux qui se situent au Nord du projet restent accessibles par un détour via la chaussée d'Etterbeek (depuis le Sud) et ceux situés au Sud par un détour via l'avenue de la Joyeuse Entrée (depuis le Nord) ; que ces détours issus du nouveau régime de circulation offriront des axes plus fluides, là où initialement les itinéraires existants traversaient le rond-point sur des axes fortement congestionnés ; que l'accessibilité des modes actifs et usagers des transports en commun sera nettement améliorée au regard de la situation existante ;

Considérant que le nouveau régime de circulation projeté permet de mieux organiser la fluidité des transports publics et aura pour effet de réduire les congestions des véhicules motorisés au sein du périmètre, tout en assurant la fluidité des flux dans les voiries adjacentes ; que ces mesures permettent en outre de réduire les congestions et donc d'améliorer la qualité de l'air ;

Considérant cependant, que la mise en double sens de l'avenue de la Joyeuse Entrée ne permet pas d'intégrer ces mêmes mesures, en ce que cet aménagement vise à offrir une plus grande capacité d'accueil des véhicules sur cette voirie ;

Considérant que le demandeur a procédé à des analyses, comptages et modélisations (MUSTI) en ce qui concerne le report de trafic ; que les analyses sont exposées dans le rapport d'incidences ;

Considérant que le projet prévoit, pour l'axe Nord-Sud, un report de trafic estimé à 90 % sur l'axe de l'avenue de la Joyeuse Entrée par sa mise en double sens ; que cet axe n'est pas visé par les mesures précédemment énoncées en ce que cet aménagement vise à offrir une plus grande capacité d'accueil des véhicules sur cette voirie ; qu'il serait pertinent de préciser cela ;

Considérant qu'il en ressort en particulier que le report du trafic Sud-Nord ne devrait à terme plus se faire via la chaussée d'Etterbeek mais principalement par la rue de la Loi (via la bretelle de tunnel Auderghem-Loi), petite ceinture et chaussée de Louvain (bords de maille Ambiorix-Plasky) ; que le constat démontre, pour l'axe Sud-Nord, que les reports de trafic de longue distance se feront exclusivement via les bords de mailles ;

[...] ;

Considérant que cette note précise également les chiffres repris dans le rapport d'incidences en ce qu'elle apporte comme donnée supplémentaire le flux moyen journalier (repris par heure dans le rapport d'incidences de la demande initiale) et des précisions quant au report de trafic depuis et vers l'avenue de la Joyeuse Entrée ;

Considérant que le flux journalier moyen est de 4.400 evp depuis l'avenue de Cortenbergh vers l'avenue de la Joyeuse Entrée (sud-nord) et de 4.100 evp depuis l'avenue de la Joyeuse Entrée vers l'avenue de Cortenbergh (nord-sud) ; que le rapport d'incidences précisait que le report de trafic identifié en heure de pointe du matin et en heure de pointe du soir est similaire ;

Considérant que les 90 % de report de trafic évoqué dans le rapport d'incidences (fourni dans la demande initiale), concernent uniquement le flux dévié vers

l'avenue de la Joyeuse Entrée, soit l'axe nord-sud et représentent en réalité 19,8 % du trafic qui fréquente le rond-point Schuman ;

Considérant que cette donnée précise que le report de trafic en heures de pointe (matin et soir) est acceptable, qu'elle ne représente pas un report de 90 % du trafic total, mais du trafic fréquentant le rond-point Schuman, soit une augmentation de +/- 20 % du trafic”.

Les parties requérantes estiment que les réponses apportées dans la motivation de l'acte attaqué sont insuffisantes mais ne précisent pas en quoi. Or, dans le cadre d'un examen *prima facie*, il ressort des motifs précités que le fonctionnaire délégué a indiqué les raisons pour lesquelles la solution proposée était acceptable.

Il en va de même s'agissant de la cohabitation avec les autres usagers, la solution de la rue cyclable étant liée à la mise à double sens autorisée de l'avenue de la Joyeuse Entrée. L'acte attaqué indique, à cet égard, ce qui suit :

“Considérant que le projet modifié intègre l'aménagement du débouché petite rue de la Loi / avenue de la Joyeuse Entrée, prévu en une rue à double sens et défini comme “rue cyclable” ;

Considérant que si l'avis de la commission de concertation mentionne que la rue cyclable ne serait peut-être pas le meilleur aménagement à réaliser, il s'avère que compte tenu de l'espace disponible, limité par la présence des trémies, la séparation de la circulation des cyclistes [et] des automobiles est impossible ;

Considérant qu'il a fallu appliquer le principe STOP en offrant des trottoirs d'une largeur confortable, que la fermeture de l'avenue de la Joyeuse Entrée à la circulation automobile n'est pas envisageable (voir rapport d'incidences), la seule option actuelle reste la rue cyclable ;

[...] ;

Considérant que le parti pris dans l'aménagement est de favoriser la largeur des trottoirs et la présence d'arbres dans la rue Froissart au détriment d'un aménagement qui facilite les manœuvres des véhicules ; que cette réponse est acceptable, et qu'il est donc préférable de favoriser les piétons et la présence du végétal dans l'espace public au détriment d'un demi-tour occasionnel des véhicules stationnant dans la rue ;

Considérant que la demande modifiée intègre les plans adaptés en fonction des remarques qui ont été émises durant la commission de concertation ;

Considérant que le carrefour, situé à la hauteur du débouché petite rue de la Loi / avenue de la Joyeuse Entrée, a été adapté en cohérence avec l'aménagement prévu, c'est-à-dire une voirie à double sens définie en rue cyclable ;

Considérant que les plans indiquent également un plateau supplémentaire à la hauteur du passage piéton situé sur l'avenue de la Joyeuse Entrée, au croisement de la rue de la Loi ; que les dalles podotactiles sont également reprises dans ceux-ci ;

[...] ;

Considérant que l'installation de coussins berlinois inciterait le cycliste à se déporter vers la droite de celui-ci et inviterait l'automobiliste à se déporter vers la gauche pour doubler le cycliste ; que cet aménagement altérerait le bon fonctionnement de la rue cyclable ;

Considérant que le demandeur prévoit, pour l'aménagement de l'avenue de la Joyeuse Entrée, une bande matérialisée par un revêtement différencié (asphalte ocre) pour inciter les cyclistes à prendre possession du milieu de la voirie et éviter que les automobilistes ne les dépassent ; qu'un dévoiement est également prévu pour limiter la vitesse au début de cet axe ;

Considérant dès lors, qu'en plus des plateaux prévus aux carrefours Joyeuse Entrée/Cortenbergh et Joyeuse Entrée/Loi, il serait judicieux de créer un trottoir traversant à l'entrée de l'avenue de la Joyeuse Entrée au niveau de son croisement avec l'avenue de Cortenbergh, en remplaçant le revêtement de la partie carrossable du plateau (asphalte) par le revêtement des trottoirs adjacents, à savoir des pavés en béton 220 x 220 mm avec une fondation renforcée ;

Considérant que ces aménagements sont des mesures nécessaires pour limiter autant que possible la vitesse sur l'avenue de la Joyeuse Entrée et améliorer la sécurité et la circulation des cyclistes ; qu'elles sont jugées satisfaisantes telles que complétées par la condition du présent permis ;

Considérant que la commission de concertation a émis une remarque sur la position des taxis mentionnant que l'organisation du stationnement des taxis sur deux files n'est pas optimale car elle est distribuée sur deux bandes en face des habitations ; que cependant la position des emplacements de taxis prévus à cet endroit reste la plus cohérente étant donné qu'elle permet de dégager l'axe Loi du stationnement automobile et le prévoit dans un endroit où ils seront les plus nécessaires ;

Considérant que le tronçon de l'avenue de Cortenbergh (rue Stevin vers la place Schuman) pourrait être remis à une bande pour maintenir l'alignement de platanes existant ; que cependant la double bande (vers Schuman) est une demande précise de la police et que l'aménagement projeté prévoit tout de même la plantation de plusieurs sujets d'essences différentes et un aménagement sécurisé pour les piétons et cyclistes ;

Considérant que l'aménagement projeté de l'avenue de Cortenbergh est acceptable, en ce qu'il offre des arbres d'essences variées pour renforcer la biodiversité, de l'espace suffisant pour les piétons et un axe séparé et sécurisé pour les cyclistes ; que la double bande de circulation vers Schuman permet à la police ou aux véhicules d'urgence de pouvoir circuler, même en cas de congestion automobile ;

Considérant que le Plan Régional de Mobilité recommande des dimensions préférentielles de pistes cyclables, selon la disposition des lieux ;

Considérant que ce même plan met l'accent sur le principe STOP, qui demande de penser l'espace pour l'ensemble des modes, avec une attention particulière accordée aux cheminements piétons ;

Considérant que si les pistes n'atteignent pas les recommandations du GoodMove, c'est ici à cause de la configuration des lieux : présence des trémies de tunnels et d'une volonté de préserver des cheminements piétons confortables, en accord avec le principe STOP ;

Considérant qu'au droit de la station Villo! du bâtiment Charlemagne, il reste 4 mètres de passage libre pour les piétons, ce qui permet un cheminement confortable et libre d'obstacles ;

Considérant qu'au moment de la conception du projet, peu de débats ont eu lieu sur des questions de micromobilité (stationnement de trottinettes en libre-service par exemple) ; que des zones dédiées à ce type de mobilité doivent désormais être intégrées aux projets en cours ;

Considérant que la mobilité a également évolué au niveau des types de vélos en circulation, dont les vélos cargo qui sont de plus en plus nombreux et nécessitent des emplacements où les arceaux sont plus écartés ;

Considérant qu'il y a lieu de compléter les zones de stationnement vélos avec des emplacements cargo et des zones pour la micromobilité”.

Les parties requérantes ne démontrent pas en quoi cet examen de la cohabitation des différents usagers ne serait pas suffisant.

En ce qui concerne l'impact sur la santé humaine, ces incidences du projet ont fait l'objet d'un examen dans le rapport d'incidences et les parties requérantes ne démontrent pas que celui-ci serait lacunaire ou erroné sur ce point. Par ailleurs, il ressort de la motivation de la décision attaquée que les incidences environnementales ont été jugées acceptables par le fonctionnaire délégué. Les parties requérantes se contentent à nouveau de citer leurs réclamations sans préciser en quoi les considérations du rapport d'incidences et de la décision attaquée ne leur permettraient pas de comprendre les raisons pour lesquelles il est passé outre à leurs observations.

S'agissant de la restriction de l'usage du rond-point (manifestations citoyennes ou culturelles), ce grief est étranger à la police de l'urbanisme et, partant, sa pertinence n'est pas démontrée, de sorte que le fonctionnaire délégué n'était pas tenu d'y répondre.

Concernant la nécessité d'une étude d'incidences, les parties requérantes ne démontrent pas que le projet ferait partie de ceux pour lesquels la réglementation applicable requiert une étude d'incidences sur l'environnement plutôt qu'un rapport d'incidences. Partant, elles n'établissent pas la pertinence de leur observation.

Il résulte de ce qui précède que, dans le cadre d'un examen *prima facie*, le quatrième moyen n'apparaît pas sérieux. ».

Dans leur mémoire en réplique et leur dernier mémoire, les parties requérantes ne développent pas d'arguments devant conduire à s'écarter de ce qui a été jugé lors de l'examen de la demande de suspension.

Le quatrième moyen n'est pas fondé.

X. Indemnité de procédure

Dans l'affaire A. 235.817/XV-4999, les parties requérantes et la partie adverse sollicitent chacune la condamnation de l'autre au paiement d'une indemnité de procédure liquidée à 770 euros.

Selon l'article 30/1, § 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, une indemnité de procédure peut être accordée à la « partie ayant obtenu gain de cause » et l'article 30/1, § 2, alinéa 4, des mêmes lois dispose que la partie intervenante ne peut être tenue au paiement de l'indemnité de procédure.

La perte de l'intérêt actuel au recours des parties requérantes dans l'affaire A. 235.817/XV-4999 ne résulte ni du fait de celles-ci ni du fait de la partie adverse, mais de la volonté du bénéficiaire de l'acte attaqué de renoncer à la mise en œuvre du permis attaqué. Cette renonciation implique que l'acte attaqué, qui n'a pas disparu de l'ordonnancement juridique, ne cause cependant plus grief aux parties requérantes.

La circonstance que les parties requérantes ne justifient plus de l'intérêt actuel au recours est étrangère à la légalité de l'acte attaqué, en manière telle que ni les parties requérantes ni la partie adverse ne peuvent être qualifiées de parties ayant obtenu gain de cause au sens de la disposition précitée. Dès lors, aucune indemnité de procédure ne peut être accordée dans l'affaire A. 235.817/XV-4999.

Dans l'affaire A. 240.807/XV-5719, la partie adverse sollicite, dans son dernier mémoire, une indemnité de procédure de 924 euros, à la charge des parties requérantes. Il y a lieu de faire droit à sa demande.

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

Article 1^{er}.

Les affaires A. 235.817/XV-4999 et A. 240.807/XV-5719 sont jointes.

Article 2.

Les requêtes en intervention introduites par la commune d'Etterbeek et par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports – Beliris sont accueillies.

Article 3.

Les requêtes sont rejetées.

Article 4.

Dans l'affaire A. 235.817/XV-4999, les parties requérantes supportent les dépens, à savoir le droit de rôle de 1200 euros et la contribution de 22 euros et les parties intervenantes supportent chacune le droit de 150 euros lié à leur intervention.

Dans l'affaire A. 240.807/XV-5719, les parties requérantes supportent les dépens, à savoir le droit de rôle de 2800 euros, les deux contributions de 24 euros et l'indemnité de procédure de 924 euros, accordée à la partie adverse, à concurrence d'un septième chacune et la partie intervenante supporte le droit de 150 euros lié à son intervention.

Ainsi prononcé, à Bruxelles, le 8 juin 2026, par la XV^e chambre du Conseil d'État, composée de :

Anne-Françoise Bolly,
Marc Joassart,
Élisabeth Willemart,
Frédéric Quintin,

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

Le Greffier,

La Présidente,

Frédéric Quintin

Anne-Françoise Bolly