

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

A R R Ê T

n° 232.810 du 4 novembre 2015

A. 201.712/XV-1687

En cause : **1. GODAR** Raoul,
2. ROSSITTO Jean,
3. BALLIEU Jean-Luc,
ayant élu domicile chez
Me J. SAMBON, avocat,
rue des Coteaux 227
1030 Bruxelles,

contre :

la Région Bruxelles-Capitale,
ayant élu domicile chez
Me J.-P. LAGASSE, avocat,
Place de Jamblinne de Meux 41
1030 Bruxelles,

Partie intervenante :

la S.T.I.B.,
ayant élu domicile chez
Me Fr. MAUSSION, avocat,
rue de Loxum 25
1000 Bruxelles.

LE CONSEIL D'ÉTAT, XV^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 12 septembre 2011 par (1) Raoul Godar, (2) Jean Rossitto, (3) Jeans-Luc Ballieu, (4) Yvan Coppens et (5) Pierre Goblet, qui tend à l'annulation du «permis d'urbanisme délivré le 8 juillet 2011 par le fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale à la STIB pour construire un bâtiment administratif et social, un hall d'entretien et un dépôt pour tramways, réaliser de nouveaux travaux d'infrastructures (voies et chemins), aménager des voies de trams reliant le nouveau site au réseau existant»;

Vu l'ordonnance du 17 novembre 2011 qui accueille la requête en intervention introduite le 28 octobre 2011 par la S.T.I.B.;

Vu l'arrêt n° 230.668 du 26 mars 2015 rejetant le recours en tant qu'il est introduit par Yvan Coppens et Pierre Goblet et ordonnant la réouverture des débats;

Vu le dossier administratif;

Vu les mémoires en réponse, en réplique et en intervention régulièrement échangés;

Vu le rapport de Mme G. MARTOU, premier auditeur au Conseil d'État;

Vu la notification du rapport aux parties et les derniers mémoires;

Vu l'ordonnance du 1^{er} septembre 2015, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 29 septembre 2015 à 9 heures 30;

Entendu, en son rapport, M. M. LEROY, président de chambre;

Entendu, en leurs observations, Me J. SAMBON, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, Me G. VANHAME, *loco* Me J.-P. LAGASSE, avocat, comparaissant pour la partie adverse et Me B. GORS, *loco* Me Fr. MAUSSION, avocat, comparaissant pour la partie intervenante ;

Entendu, en son avis conforme, Mme G. MARTOU, premier auditeur;

Vu le titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Faits

Considérant que les faits utiles à l'examen du recours ont été exposés dans l'arrêt n° 230.668 du 26 mars 2015;

Moyens

Considérant que les requérants prennent un premier moyen de la violation des articles 2, 13, 24 et 28 du CoBAT, de la violation des prescriptions 0.7 et 10 du plan régional d'affectation du sol adopté par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2001 (PRAS), de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs et de l'excès de pouvoir;

qu'en substance, ils soutiennent que le projet autorisé viole la prescription particulière 10 du PRAS (zone verte), en ce qu'il ne serait pas nécessaire à

l'affectation de la zone concernée ou directement complémentaire de sa fonction sociale, ainsi que la prescription générale 0.7 du PRAS, au motif que dans les zones vertes et assimilées, les équipements d'intérêt collectif ou de service public ne peuvent être que le complément usuel et l'accessoire de leurs affectations;

qu'en réplique, ils font valoir que la motivation de l'acte attaqué n'est pas conforme à la prescription générale 10 du PRAS dès lors qu'elle n'expose pas en quoi l'implantation du projet en zone verte, soit une «zone destinée à la conservation et à la régénération du milieu naturel», est admissible en tant que les travaux autorisés sont «strictement nécessaires» à l'affectation de la zone ou «directement complémentaires» à sa fonction sociale «sans que puisse être mise en cause leur unité ou leur valeur scientifique, pédagogique ou esthétique».

que, dans le dernier mémoire, ils exposent:

- que la motivation de l'acte attaqué qualifie le projet d'équipement d'intérêt collectif au sens du PRAS, que, selon la prescription 0.7 du PRAS, «dans les zones vertes... ces équipements ne peuvent être que le complément usuel et l'accessoire de leurs affectations» et que, selon la prescription 10, dans ces zones, «ne peuvent être autorisés que les actes et travaux strictement nécessaires à l'affectation de ces zones ou directement complémentaires à leur fonction sociale sans que puisse être mise en cause leur unité ou leur valeur scientifique, pédagogique ou esthétique»;
- que, s'agissant des prescriptions d'affectation du PRAS, le CoBAT ne prévoit pas la possibilité de «dérogation»;
- que le permis motive l'admissibilité du projet au regard des prescriptions de la zone verte par les arguments suivants:

« Considérant que certaines voies d'accès au dépôt en direction du rond-point des Menhirs se situent très marginalement dans une zone verte du PRAS; que, plus précisément, ces voies s'implantent en bordure de cette zone et sur une emprise de l'ordre de 4 mètres environ;

Que les prescriptions du PRAS ne précisent pas dans quelles zones les voies de tram peuvent être implantées ou non; que, par conséquent, celles-ci peuvent être implantées dans toutes les zones, en ce compris dans les zones vertes;

Qu'en l'espèce, l'implantation des voies de tram dans la zone verte considérée ne concerne que la lisière de celle-ci et que cette implantation est coordonnée avec l'aménagement de la promenade verte régionale (permis d'urbanisme délivré le 23 août 2010); que cette implantation ne remet donc, en aucune façon, en cause la destination de la zone, ni chacune de ces données essentielles;

Qu'au surplus, le projet de dépôt de trams a pour effet d'agrandir sensiblement la partie du site de la STIB réservée aux espaces verts, et ce précisément dans le prolongement de la zone verte considérée;

Que, dès lors, cette implantation respecte la prescription particulière 10 du PRAS;

Considérant que, conformément à la prescription générale 0.7, 3ème al. du PRAS, l'équipement projeté est compatible avec la destination principale de chacune des zones dans laquelle il s'implante et est compatible avec le cadre urbain environnant.»;

- que cette motivation est inadéquate pour les raisons suivantes:
 - le fait que certaines parties du projet «se situent très marginalement dans une zone verte du PRAS», «en bordure de cette zone» ou «en lisière» est

irrelevant lorsqu'il s'agit de vérifier la compatibilité du projet avec les affectations du PRAS;

- l'affirmation que «les prescriptions du PRAS ne précisent pas dans quelles zones les voies de tram peuvent être implantées ou non» et «que, par conséquent, celles-ci peuvent être implantées dans toutes les zones, en ce compris dans les zones vertes» doit être complétée par le fait que cette implantation en zone verte doit respecter les conditions édictées aux prescriptions 0.7 et 10, que la motivation du permis doit établir que ces conditions sont respectées et qu'à défaut de précision en sens contraire, les prescriptions du PRAS sont d'application cumulative;
- l'affirmation que «le projet de dépôt de trams a pour effet d'agrandir sensiblement la partie du site de la STIB réservée aux espaces verts, et ce précisément dans le prolongement de la zone verte considérée» est relative au site de la STIB et non pas à l'implantation en zone verte;
- le fait «que cette implantation est coordonnée avec l'aménagement de la promenade verte régionale (permis d'urbanisme délivré le 23 août 2010); que cette implantation ne remet donc, en aucune façon, en cause la destination de la zone, ni chacune de ces données essentielles» n'élude pas non plus le fait que cette implantation en zone verte doit respecter les conditions édictées aux prescriptions 0.7 et 0.10 et que la motivation du permis doit établir que ces conditions sont respectées,
- que la motivation ne soutient nullement que «ces équipements ne peuvent être que le complément usuel et l'accessoire de leurs affectations», si le permis était délivré sur base de la prescription 0.7 du PRAS,
- qu'elle ne soutient pas davantage que les actes et travaux seraient «strictement nécessaires à l'affectation de ces zones ou directement complémentaires à leur fonction sociale sans que puisse être mise en cause leur unité ou leur valeur scientifique, pédagogique ou esthétique», si le permis était délivré sur base de la prescription 10 du PRAS,
- que le passage du rapport selon lequel «conformément à l'alinéa 2 de la prescription générale n° 0.7 et à l'alinéa 3 de la prescription particulière n° 10 du PRAS, la partie adverse a pu considérer, à juste titre, que la mission de transport en commun et, à cette fin, la réalisation de voies de tram, peut être considérée comme le complément usuel et l'accessoire à l'affectation de la zone car directement lié à son accès et elle a pu autoriser les actes et travaux visés en les considérant comme directement complémentaires à la fonction sociale de la zone verte» ne figure pas dans la motivation de l'acte attaqué, où la référence au «caractère social» de la zone n'apparaît que pour l'admissibilité du projet par rapport à la «zone de sports et de loisirs de plein air»;
- que pas davantage, l'acte attaqué ne soutient pas que «les actes et travaux strictement nécessaires à l'affectation de ces zones ou directement complémentaires à leur fonction sociale sans que puisse être mise en cause leur unité ou leur valeur scientifique, pédagogique ou esthétique» (*sic*);

Considérant que le projet est en majeure partie situé en zone d'industries urbaines (67,47 %), et en zone de sports ou de loisirs de plein air (29,43 %); qu'une petite partie (3,10 %) est en zone verte, à savoir la voie de tram qui relie le dépôt au rond-point dit «des Menhirs» rue de Stalle prolongée;

Considérant que selon l'article 24, alinéa 2, du CoBAT, le PRAS indique:

- « 1° la situation existante de fait et de droit;
- 2° l'affectation générale des différentes zones du territoire et les prescriptions qui s'y rapportent;
- 3° les mesures d'aménagement des principales voies de communication;
- (...)»;

que le législateur a donc distingué l'affectation des zones et l'aménagement des voies de communication, seules les mesures d'aménagement des principales de ces voies devant être réglées par le PRAS; qu'aux termes de l'article 1^{er} de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2001 adoptant le P.R.A.S., celui-ci comprend distinctement la carte des affectations du sol (4) et la carte des transports en commun (6); que le PRAS consacre aux transports en commun les prescriptions particulières 25 et 27, qui ne comportent aucune norme en rapport avec l'affectation des zones;

qu'il se déduit de ces éléments que l'installation d'une voie de tram est indépendante des prescriptions d'affectation et peut être envisagée en toute zone, même en zone verte; que ni la prescription générale 0.7, ni la prescription particulière 10 ne sont applicables en l'espèce; qu'il résulte de la motivation de l'acte attaqué que la partie adverse a par ailleurs vérifié que le projet n'avait pas pour effet de dénaturer la zone verte; que le moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un deuxième moyen de la violation des articles 5 à 9 de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, de la violation des articles 2, 127, 142, 143 et 190 du CoBAT, de la violation des articles 9 et 13 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, de la violation des articles 2 et 4 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations générés par les installations classées, de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs et de l'excès de pouvoir,

en ce que le permis se fonde sur le rapport d'incidences déposé en septembre 2010 par le bureau STRATEC, lequel est inadéquat en ce qui concerne les nuisances sonores qui avaient été dénoncées lors de l'enquête publique;

qu'en une première branche ils soutiennent que l'acte attaqué n'est pas motivé au regard des atteintes à l'environnement et particulièrement au regard des nuisances sonores générées par le projet autorisé et qui avaient été dénoncées lors de l'enquête publique;

qu'en une deuxième branche, ils estiment que la motivation de l'acte attaqué ne peut être qu'inadéquate dès lors qu'elle se fonde sur un rapport d'incidences produit à l'appui de la demande de permis et réalisé par le bureau STRATEC en septembre 2010 qui se fonde sur des normes inappropriées, qui évalue inadéquatement le projet au regard de ces normes et qui ne permet pas à l'autorité compétente de statuer en pleine connaissance de cause;

qu'en une troisième branche, ils soutiennent que le projet autorisé viole les normes édictées par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations générées par les installations classées, normes qui sont dépassées;

que, dans le mémoire en réplique, ils indiquent, sur la première branche, qu'en tant que riverains du site d'implantation et des zones vertes et de sport ou de loisirs de plein air, ils ont le droit de faire respecter l'intégrité de ces zones; qu'ils rappellent qu'ils ont, lors de l'enquête publique, mis en évidence que l'instruction de la demande n'a appréhendé le respect des normes de bruit que par rapport à la zone d'entreprises urbaines, sans prendre en considération les deux autres zones à l'égard desquelles les normes de bruit sont plus sévères;

que, sur la deuxième branche, ils estiment qu'en l'espèce, la seule «évaluation acoustique et vibratoire» réalisée par le biais d'une «modélisation acoustique 3d (logiciel IMM) des futures émissions et sollicitations des environs» qui figure dans le rapport d'incidences est celle réalisée par le bureau D2S dans son rapport du 19 janvier 2009, alors que cette évaluation se fonde sur le fait que les dépôts se situent en zone d'industrie urbaine, zone dans laquelle les limites prévues par l'arrêté du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre le bruit des installations classées sont moins strictes; qu'ils soulignent que le rapport d'incidences auquel se réfère la partie adverse ne prend en considération les normes sonores que pour les installations existantes sur le site et non pas pour le projet litigieux, de sorte que la seule modélisation acoustique réalisée est inappropriée et que toute l'analyse effectuée dans le rapport d'incidences et relative aux conditions techniques qui permettraient de réduire les nuisances acoustiques générées par le projet est dénuée de pertinence, à défaut d'un point de référence adéquat;

que sur la troisième branche, les requérants indiquent qu'au regard des normes applicables aux zones de sports ou de loisirs en plein air et aux zones d'intérêt collectif ou de service public, il ressort de la modélisation effectuée dans la note technique du rapport d'incidences D2S que les limites de bruit sont dépassées;

que, dans le dernier mémoire, ils rappellent:

- que la première branche critique la motivation du permis au regard de la loi du 29 juillet 1991, de l'article 191 du CoBAT et de l'article 9.1, deuxième tiret, de la directive 85/337/CEE, qui requièrent une motivation renforcée sur le plan des impacts environnementaux du projet;
- que le grief tient au fait que, dans le cadre de l'enquête publique, ils ont fait observer que le projet litigieux avait un impact acoustique sur la zone verte et la zone de sport ou de loisirs de plein air, et que l'instruction de la demande a appréhendé le respect des normes de bruit par rapport à la zone d'implantation sans prendre en considération l'impact du projet sur la zone verte et la zone de sport ou de loisirs de plein air, à l'égard desquelles les normes de bruit sont singulièrement plus sévères;
- que la motivation de l'acte attaqué n'aborde pas cette problématique;
- sur la deuxième branche, que le permis délivré se fonde sur un rapport d'incidences réalisé par le bureau STRATEC en septembre 2010, qui se réfère aux normes applicables en zone d'industries urbaines, alors que le projet se situe également en zone verte et en zone de sports de plein air et qu'il déroge au zonage du PRAS, de sorte que la référence à la zone d'industries urbaines est inadéquate;
- que la modélisation effectuée indique un dépassement des normes applicables dans ces zones;

- sur la troisième branche, que la motivation du permis d'urbanisme se réfère aux conditions du permis d'environnement pour admettre le projet sur le plan acoustique,

Considérant que le moyen ne conteste pas que les normes acoustiques applicables en zone d'industries urbaines seront respectées selon le rapport d'incidences; que les requérants habitent à environ 250 mètres du dépôt de trams, dont ils sont séparés par la zone de sports et de loisirs en plein air; qu'à supposer que les normes acoustiques ne soient pas respectées dans les zones vertes et de sports à proximité immédiate du dépôt, il n'est pas vraisemblable que la gêne qui pourrait en résulter pour les riverains soit encore perceptible à cette distance; que les requérants n'ont pas intérêt au moyen qui, de ce fait est irrecevable;

Considérant que les requérants prennent un troisième moyen de la violation des articles 2, 13, 24, 28, 124 et 149 à 151 du CoBAT, de la violation des prescriptions 25.3, 25.4 et 27.4 du PRAS, de la violation de l'article 37 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 17 janvier 2002 déterminant la composition du dossier de demande de permis d'urbanisme, de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du principe de l'utilité de l'enquête publique, et de l'excès de pouvoir, en ce que le permis d'urbanisme est délivré sur base de la motivation qu'il comporte,

alors que, première branche, lors de l'enquête publique, les requérants avaient introduit des réclamations par lesquelles ils remettaient en cause la complétude du dossier de demande, d'une part à propos du non-dépôt à l'enquête publique des plans d'aménagement des voies de tram reliant le futur dépôt au réseau existant et, d'autre part, à propos de la surcapacité du projet et par lesquelles ils critiquaient la surcapacité du projet et que la motivation du permis ne répond pas à ces griefs,

et alors que, seconde branche, le dossier de demande de permis ne répond pas aux exigences de composition de dossier et en particulier à l'article 37 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 17 janvier 2002 déterminant la composition du dossier de demande de permis d'urbanisme; qu'ils soutiennent que le dossier ne contenait pas de plans d'accès au dépôt par la chaussée de Ruisbroek à partir de la chaussée de Neerstalle, ni de précisions quant à l'accès via la rue de Stalle, et font valoir qu'à défaut de plans de détails relatifs aux infrastructures projetées, il ne pourrait être assuré que le projet autorisé respecterait les prescriptions 25.3, 2°, 25.4, 5° et 27.4 du P.R.A.S.;

que, dans le mémoire en réplique, ils exposent, sur la première branche, qu'alors que les réclamations critiquaient le fait que le dossier présentait le dépôt sans entrée et sortie des tramways et que manquaient les plans des accès ferrés via la rue de Stalle prolongée et la chaussée de Ruisbroek, le plan des accès routier et piétonnier pour le personnel, ainsi que le plan de réaménagement de la rue de Stalle, la motivation du permis ne répond pas à ce grief; qu'ils ajoutent que la question n'est pas de savoir si les plans déposés leur permettaient de bien comprendre l'objet et la portée du projet mais bien de savoir si le projet autorisé définissait précisément, dans les plans d'architecture, tous les actes et travaux qu'il impliquait, ce qui, selon eux, n'est pas le cas en l'espèce; qu'ils estiment que la question de la surcapacité du projet n'est pas une question d'opportunité dès lors que la taille et la capacité du projet ont

une incidence directe sur les nuisances générées par son implantation, d'autant que, selon eux, la justification de la localisation du site d'implantation ne constitue pas une réponse aux critiques développées sur ce point dans les réclamations;

que, sur la seconde branche, ils indiquent qu'en l'absence de plans spécifiques nécessaires à la réalisation du projet, l'autorité compétente a statué «à l'aveugle», sans pouvoir statuer en pleine connaissance de cause;

que, dans le dernier mémoire, ils ajoutent:

- sur la première branche, que l'absence de plans détaillés ne permet pas de déterminer précisément où passera le tram par rapport à la promenade verte et au chemin vicinal n° 69 qui constituent l'exutoire piétonnier et cycliste de la rue Zwartebeek en cul-de-sac pour la circulation automobile,
- que, compte tenu du fait que le raccordement sera pour des raisons techniques à construire en remblai, cela aura deux conséquences qui n'ont pas été étudiées, la propagation du bruit et un effet de digue qui retiendra les eaux au bout de la rue Zwartebeek alors que l'eau s'écoule normalement vers la chaussée de Ruisbroek dans le puits du Zwartebeek qui se situe de l'autre côté du remblai et du mur anti-bruit,
- qu'il est impossible de comprendre par où les piétons et les vélos passeront pour traverser en toute sécurité le site propre du tram,
- que les autorités compétentes n'ont donc pas pu statuer en bonne connaissance de cause,
- que des réclamations précises ont été introduites lors de l'enquête publique, portant notamment sur la capacité du site, laquelle a une incidence directe sur les nuisances générées par l'implantation dudit projet,
- qu'il ne s'agit pas d'une question d'opportunité, mais de justification du projet lui-même,
- que la justification de la localisation du site d'implantation n'est pas la justification de la capacité de celui-ci, ni la réponse aux critiques développées dans les réclamations en ce qui concerne la surcapacité du projet;

Considérant, sur la première branche, que le dossier administratif comprend des plans indiquant de manière précise l'emplacement des voies de tram, tant dans le dépôt lui-même qu'à l'extérieur de celui-ci, pour le raccordement au réseau existant; que la critique formulée lors de l'enquête manquait en fait et n'appelait pas de réponse spécifique; qu'en tout cas la réclamation n'a pu attirer l'attention de la partie adverse sur un aspect du dossier qui lui aurait échappé;

Considérant qu'en ce qui concerne la capacité du dépôt, que des réclamations qualifiaient d'excessive, c'est le demandeur de permis, à savoir la STIB, qui a évalué l'ampleur de ses besoins et a présenté un projet en conséquence; que la partie adverse avait à se prononcer sur l'admissibilité du projet du point de vue urbanistique et non sur son opportunité économique; que, ce faisant, elle devait apprécier l'impact du projet tel qu'il était présenté par le demandeur de permis, ce qu'elle a fait; que la critique émise au cours de l'enquête était irrelevante et n'appelait pas de motivation spécifique; qu'en cette branche, le moyen n'est pas fondé;

Considérant, sur la seconde branche, que le dossier contient les plans détaillés du projet, qui ont permis à la partie adverse de statuer en connaissance de cause; qu'en cette branche, le moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un quatrième moyen de la violation des articles 3, 8 et 9 de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, des articles 3, 127, 143, 149 à 151 et 191 du CoBAT et de l'excès de pouvoir;

en ce que le permis attaqué se fonde sur le rapport d'incidences STRATEC en ce qui concerne la justification de l'implantation et énonce à cet égard:

« l'analyse des sites d'implantation alternatifs a été reprécisée et exposée dans le rapport d'incidences relatif aux actuelles demandes de permis en projet mixte; qu'il résulte du rapport d'incidences et des explications fournies par le demandeur que le seul site d'implantation du dépôt de trams au sud de la Région de Bruxelles-Capitale, qui réponde aux critères que s'est fixé le demandeur en concordance avec la politique régionale de transports en commun, et raisonnable tant techniquement que financièrement, est le site Marconi élargi»;

alors que, première branche, le choix du site «Marconi élargi» procède d'une décision du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale antérieure à l'instruction de la demande de permis,

et alors que, seconde branche, la justification du choix de ce site par rapport aux autres alternatives est inadéquate;

que, dans le développement de la première branche, les requérants retracent l'historique des projets envisagés par la STIB pour installer un nouveau dépôt de trams au sud de Bruxelles, l'adoption d'un schéma directeur, et concluent que l'acte attaqué a été précédé d'une décision du Gouvernement régional portant choix du site «Marconi élargi» pour le projet en manière telle que l'acte attaqué ne serait qu'une justification *a posteriori* d'une décision déjà adoptée;

qu'au sujet de la seconde branche, ils reprochent à l'acte attaqué d'une part, de n'avoir pas pris en compte une alternative suggérée par la commune de Drogenbos sur l'ancien site ACEC et, d'autre part, de n'avoir pas motivé en quoi tant le dépôt de tram que l'atelier devaient se trouver sur le site “Marconi” plutôt que sur deux sites distincts;

que, dans le mémoire en réplique, ils font valoir, quant à la première branche, que le choix de l'implantation est une étape déterminante du processus d'évaluation du projet et qu'avant même le dépôt de la demande de permis d'urbanisme et avant la réalisation du rapport d'incidences, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé de retenir le site Marconi pour l'implantation du projet et que cette procédure de sélection n'est pas conforme à la procédure d'évaluation des incidences sur l'environnement et ne permet pas que les garanties y afférentes soient respectées;

que, sur la seconde branche, ils considèrent que malgré le fait que des alternatives aient été analysées, des paramètres déterminants quant au choix des alternatives n'ont pas été pris en considération, notamment le projet de prolongement du tram 4 jusqu'à la gare RER de Ruisbroek et l'ancien site ACEC; qu'ils observent que l'argument de la STIB pour écarter ce site était qu'elle aurait dû construire trois kilomètres de voies, ce qui est précisément le projet de la Région flamande; qu'ils estiment également que l'implantation du dépôt et de l'atelier d'entretien sur le

même site n'est pas justifiée et qu'elle peut avoir des conséquences sur les nuisances urbanistiques et environnementales du projet;

que, dans le dernier mémoire, ils indiquent, sur la première branche,

- que la procédure de sélection du site s'est faite en dérogation totale de la procédure d'évaluation des incidences sur l'environnement, sans que les garanties afférentes à celle-ci ne soient respectées, ce qui ne peut être admis au regard des normes visées au moyen,
- que, pour l'implantation du dépôt coexistait, entre autres choix possibles, le site Marconi, correspondant aux anciennes usines Sait-Zenitel et le site Marconi élargi par empiètement sur le complexe sportif du Royal Uccle Sport,
- que la décision du Gouvernement a eu pour effet que le choix pour le site Marconi a été exclu de fait puisque les critères de choix de l'implantation du futur dépôt-atelier ont été arrêtés par le Gouvernement dans sa séance du 4 février 2010, étant un dépôt de grande capacité avec un atelier et un bâtiment administratif et deux accès de telle sorte que le site «petit» Marconi était exclu d'office,
- que privilégier ce gigantisme semble avoir été provoqué par la volonté de financer la construction du complexe Marconi par un partenariat public privé et ainsi débudgétiser ce poste,
- qu'ils critiquent le fait qu'une décision de principe a précédé la réalisation du rapport d'incidences dont les conclusions ne pouvaient être, vu les critères de sélection retenus, que de préconiser le choix de Marconi élargi;

qu'ils font valoir sur la seconde branche:

- que le fait que diverses alternatives aient été analysées ne justifie pas que des paramètres déterminants quant au choix des alternatives n'aient pas été pris en considération par l'autorité compétente,
- que le projet de prolongement du tram 4 jusqu'à la gare RER de Ruisbroek par la rue de Stalle prolongée et par la rue de Stalle nouvelle tel qu'il est prévu dans le projet flamand de plan d'exécution spatial régional est un élément déterminant, car il permet d'envisager la construction d'un dépôt et d'un atelier dans une zone industrielle, à la sortie du ring de Bruxelles, avec un parking de dissuasion,
- que l'argument de la STIB pour écarter le site proposé par la commune de Drogenbos, sur l'ancien site ACEC, était justement qu'elle aurait dû construire trois kilomètres de voies pour raccorder le futur dépôt au réseau existant et faire rouler ses trams à vide le long des rues de Stalle prolongée et nouvelle, et qu'il ne suffit pas de soutenir qu'il ne s'agit que d'un projet de prolongement, vu que le projet de dépôt de tram se justifie lui-même par des perspectives de développement et de besoin dans le futur,
- que la détermination adéquate d'un site pour les perspectives de développement et de besoin dans le futur doit prendre en considération tous les paramètres pertinents ou justifier adéquatement dans l'instruction de la demande ou dans le permis délivré pourquoi un tel paramètre n'a pas été retenu,
- qu'ils ne peuvent suivre la thèse de la partie adverse selon laquelle le grief relatif à l'implantation du dépôt et de l'atelier d'entretien sur le même site relève du domaine de l'opportunité, car elle a des conséquences sur les nuisances urbanistiques et environnementales du projet, et la justification de

l'implantation d'un seul dépôt et la justification de l'implantation d'un complexe dépôt-atelier ne sont pas les mêmes,

- qu'il n'y a pas dans l'instruction administrative de la demande, ou dans la motivation de l'acte attaqué, de justification étayée de la localisation conjointe d'un dépôt et d'un atelier sur le site Marconi, ce qui est d'autant plus critiquable que d'autres localisations de l'atelier existent,
- que l'objectif général d'équilibrer l'alimentation du réseau de la STIB à l'échelle du territoire régional permet de comprendre l'implantation d'un nouveau dépôt de trams dans le Sud de Bruxelles, mais non pas l'implantation de l'atelier;

Considérant sur la première branche, que s'il est établi que des décisions de principe orientant le choix du lieu d'implantation vers le site «Marconi élargi» ont été prises avant le dépôt de la demande qui a abouti à la délivrance du permis attaqué, ces «décisions» n'étaient que des orientations politiques, sans effet de droit;

Considérant que la directive 85/337/CEE impose, en son article 2, de procéder à une évaluation des incidences sur l'environnement «avant l'octroi de l'autorisation»; que l'article 8 prescrit de même que les informations à recueillir «doivent être prises en considération dans le cadre de la procédure d'autorisation»; que l'autorisation est définie à l'article 1^{er} comme «la décision de l'autorité ou des autorités compétentes qui ouvre le droit du maître d'ouvrage de réaliser le projet»; qu'aucune autorisation au sens de cette disposition n'a été donnée avant que le permis attaqué ne soit délivré; que l'article 143 du CoBAT ne prévoit d'évaluation des incidences sur l'environnement que pour les «demandes de certificat ou de permis», mais non lors des étapes antérieures et préparatoires à la décision; qu'en cette branche, le moyen n'est pas fondé;

Considérant, sur la seconde branche, que si la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale ont la maîtrise des projets qui ne dépendent que d'elles, il n'en va pas de même pour les projets qui dépendent de la décision d'autres pouvoirs publics; que les projets de la Région flamande quant à une éventuelle prolongation de la ligne de tram n° 4 présentent un caractère incertain; qu'en outre, on ne peut raisonnablement exiger de la Région de Bruxelles-Capitale qu'elle examine des alternatives qui ne sont pas de sa compétence, ni de la STIB qu'elle en propose à la Région quand celle-ci n'est pas territorialement compétente pour en décider;

Considérant que le choix de regrouper sur le même site le dépôt et l'atelier d'entretien relève d'une appréciation en opportunité de la STIB qui doit gérer les deux établissements; que, de même que pour la capacité du dépôt, la partie adverse avait à se prononcer sur l'admissibilité du projet du point de vue urbanistique

et non sur son opportunité économique; qu'en cette branche, le moyen n'est pas fondé,

D É C I D E :

Article 1^{er}.

La requête est rejetée.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 650 euros, sont mis à charge des parties requérantes.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^e chambre, le quatre novembre deux mille quinze par :

M.	M. LEROY,	président de chambre,
M.	I. KOVALOVSKY,	conseiller d'État,
Mme	D. DÉOM,	conseiller d'État,
Mme	N. ROBA,	greffier.

Le Greffier,

Le Président,

N. ROBA

M. LEROY