

**RECOURS EN ANNULATION**

À Monsieur le Premier Président, Mesdames et  
Messieurs les Présidents et Conseillers composant  
le Conseil d'Etat

- POUR :**
- 1.** Madame **Safia TITI**, domiciliée Clos des Trigonelles, 22 à 1120 Bruxelles
  - 2.** Monsieur **Pierre HUYBENS**, domicilié Clos des Trigonelles, 32 à 1120 Bruxelles

**REQUERANTS**

Ayant pour conseil Jacques SAMBON et Erim AÇIGÖZ, avocats à 1030 Bruxelles,  
Boulevard Reyers, n° 110, au cabinet desquels il est fait élection de domicile pour les  
besoins de la présente procédure.

- CONTRE :** La **RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE**, représentée par son Gouvernement au cabinet du  
Ministre-Président, rue Ducale 7 à 1000 Bruxelles

**PARTIE ADVERSE**

---

**CONSEIL D'ETAT**

## **I. OBJET DU RECOURS**

Par la présente, les requérants sollicitent l'annulation de la décision du Fonctionnaire délégué du 13 février 2024 octroyant à l'asbl Collège Sainte-Anne un permis d'urbanisme pour construire un nouveau bâtiment scolaire devant accueillir un DOA (degré d'observation autonome) d'environ 500 élèves sur une parcelle sise Clos des Trigonelles à Neder-Over-Hembeek (pièce n° 1).

## **II. LES FAITS**

1. Le projet porte sur la construction d'une école secondaire de 500 élèves (1<sup>er</sup> cycle du secondaire) sur un site constitué aujourd'hui d'une prairie exempte de construction à Neder-Over-Hembeek.

La demande ayant abouti au permis contesté avait fait l'objet d'une précédente demande de permis n'ayant pas abouti.

### **a. Première demande de permis**

2. Une première demande a été introduite en 2021.

2.1. Elle a donné lieu à une enquête publique organisée du 18 août 2021 au 16 septembre 2021. 329 réclamations ont été introduites. Elles portaient sur :

- "· les nuisances sonores pour les riverains ;*
- le stationnement actuellement saturé dans le quartier et l'aggravation de cette situation ;*
- l'accessibilité de l'école ;*
- l'étude de mobilité qui n'a été réalisée qu'une seule fois, à un moment regrettable ;*
- le gabarit du bâtiment proposé ;*
- l'intégration du projet dans son environnement ;*
- la disparition de la faune et la flore ;*
- l'imperméabilisation du site ;*
- le manque de végétation de qualité sur le site (situation proposée) ;*
- l'aménagement et l'utilisation de la salle de sport ;*
- la nécessité douteuse de construire une nouvelle école à cause de la croissance démographique ;*
- les ombres portées du projet ;*
- la dévalorisation immobilière des biens".*

2.2. Le 28 septembre 2021, la Commission de concertation émet un avis favorable conditionnel comportant les conditions suivantes :

*"- se conformer à l'avis SIAMU ;  
 - prévoir une couverture radioélectrique interne ASTRID ;  
 - rendre le projet conforme à l'avis AccessAndGo et donc aux exigences du RRU, Titres IV et VII, ou le cas échéant de demander/expliquer les dérogations ;  
 - améliorer la relation entre le domaine public (clos des Trigonelles), la salle de sport et retravailler la façade nord-ouest majoritairement aveugle ;  
 - réétudier les différents revêtements de la cour de récréation et limiter la présence des pavés drainants de manière à réduire au maximum les nuisances sonores ;  
 - revoir l'aménagement paysagé de la zone entre la cour de récréation et la zone verte voisine en la rendant plus perméable, en augmentant les plantations et en y prévoyant une zone d'infiltration à ciel ouvert ;  
 - ajouter les plans de l'auvent d'entrée (parking à vélos) à cette demande ;  
 - ne prévoir l'accès de l'école par les élèves que via la rue du Craetveld et organiser un système de dépose-minute à cet endroit ;  
 - préciser la nature des clôtures sur le pourtour du site et s'assurer qu'elle puisse laisser passer la petite faune".*

**2.3.** Au sujet de cette demande, le permis querellé précise qu'elle "a été tacitement refusée en raison du dépassement du délai de rigueur" (P.U., p. 6).

#### **b. Deuxième demande de permis**

**3.** Le 14 mai 2022, le demandeur introduit une nouvelle demande de permis.

Le 1<sup>er</sup> juin 2022, l'autorité délivre un accusé de réception de dossier complet.

La demande comprend un rapport sur les incidences environnementales réalisé par le bureau Agora et daté d'avril 2022.

Le permis précise que cette demande est pratiquement identique à la demande initiale (P.U., p. 6).

**4.** Du 17 août 2022 au 15 septembre 2022, une enquête publique est organisée.

594 réclamations sont introduites dont celles annexées à la présente requête (pièces n° 2 à 5).

**5.** Le 25 octobre 2022, la Commission de concertation émet un avis favorable conditionnel aux conditions suivantes (P.U., pp. 4-10) :

*"- se conformer à l'avis SIAMU et donc revoir, entre autres, la configuration de l'escalier menant au sous-sol ;  
 - prévoir une couverture radioélectrique interne ASTRID ;*

- *fournir une analyse supplémentaire concernant les nuisances sonores sur le voisinage, ainsi que concernant le problème de mobilité/accès à l'école:*
- *clarifier le volume d'entrée, le pourtour de l'école, et le statut du chemin en joignant l'accord du propriétaire éventuel sur le projet ;*
- *élargir le chemin ;*
- *prévoir un espace extérieur aménagé à l'entrée de l'école".*

**6.** Le 18 novembre 2022, le Fonctionnaire délégué notifie au demandeur son intention de solliciter la modification des plans conformément à l'avis de la Commission de concertation.

**7.** Le 18 juillet 2023, le demandeur introduit des plans modifiés. La demande modifiée comprend, notamment, une note explicative des modifications<sup>1</sup> et une note relative à la mobilité et l'acoustique.

Le 20 septembre 2023, le Fonctionnaire délégué délivre un accusé de réception de dossier complet.

**8.** Du 18 octobre 2023 au 16 novembre 2023, une enquête publique est organisée.

30 réclamations ont été introduites ainsi qu'une pétition avec 1.185 signatures dont celles annexées à la présente requête (pièces n° 6 et 7).

**9.** Le 28 novembre 2023, la Commission de concertation émet un avis favorable conditionnel aux conditions suivantes (P.U., pp. 11-17) :

- "- prévoir des bornes de recharge pour véhicules électriques (pour voitures et vélos) et veiller à la réversibilité pour une suppression à terme du parking automobile ;*
- abaisser la bordure pour confort PMR/vélos et dégager le chemin en facilitant l'entrée principale via le sentier cyclo/piéton depuis la rue du Craetveld ;*
- ne pas prévoir une zone dépose-minute pour les parents et considérer l'aménagement d'un emplacement bus scolaire ;*
- prévoir des plantations favorisant la biodiversité de part et d'autre de la clôture proposée entre l'école et le sentier publics ainsi qu'entre le sentier public et le site des immeubles résidentiels".*

**10.** Lors de la Commission de concertation du 28 novembre 2023, des riverains déposent une étude phytosanitaire réalisée par un expert mandaté par leurs soins (pièce n° 8).

Cette étude a, de plus été transmise par la deuxième partie requérante, par courriel du 29 novembre, soit le lendemain de la réunion de la Commission de concertation. Ce courriel était accompagné des commentaires suivants (pièce n° 9) :

---

<sup>1</sup> Intitulée "Note annexe à la note d'intention".

*"Bonjour madame Maes,*

*Je me permets de vous fournir le rapport phytosanitaire que j'ai exposé hier pendant la réunion de concertation après votre départ suite à votre rendez-vous médical. j'ai également donné hier une version papier à votre collaboratrice.*

*La transformation du chemin piétonnier de 1,80 M en une partie carrossable de 4M et une partie piste cyclable de 4 M a comme conséquence directe :*

- la destruction de la haie séparant le chemin piétonnier actuel et parcelle C29b, cette haie se trouve sans doute sur la mitoyenneté.*
- la destruction certaine de 3 arbres situés à environ 1M du chemin actuel dans la partie qui sera transformée en espace carrossable.*
- la survie pour au moins 4 autres arbres situés entre 1M50 et 2 M du chemin actuel.*
- la destruction de 3 arbres situés sur la parcelle C27d coïncés entre l'entrée du SIAMU et celle privative de l'école.*

*En vous remerciant de bien vouloir partager l'information avec les personnes impliquées dans la délibération.*

*Pierre Huybens".*

Le 30 novembre 2023, il a été accusé de réception de ce courriel par la Ville de Bruxelles qui mentionne ce qui suit (pièce n° 10) :

*"Bonjour Monsieur Huybens,  
Nous vous remercions grandement pour votre courriel.  
Ces informations ont bien été transmises aux personnes concernées".*

**11.** Le 13 février 2024, le Fonctionnaire délégué délivre le permis demandé.

Dans ce permis, le Fonctionnaire délégué indique se rallier au premier avis de la Commission de concertation (P.U., p. 10) ainsi qu'au second avis de la Commission de concertation (P.U., p. 17) et ajoute des motifs spécifiques (P.U., pp. 17-19).

Il s'agit de l'acte attaqué (pièce n° 1).

### **III. RECEVABILITÉ DU RECOURS**

**1.** Madame Safia TITI, est domiciliée et réside Clos des Trigonelles, 22 à 1120 Bruxelles

Monsieur Pierre HUYBENS, est domiciliée et réside Clos des Trigonelles, 32 à 1120 Bruxelles

Leurs maisons d'habitation sont situées en face du site d'implantation du projet, sur son côté Ouest.

Ils sont donc des riverains immédiats du projet.

**2.** Le permis d'urbanisme a été délivré le 13 février 2024.

La communication du permis d'urbanisme fut sollicitée en date du 15 février 2024. Après rappel de la demande, le permis fut transmis en date du 26 février 2024.

**3.** Le présent recours est dès lors recevable.

#### **IV. MOYENS D'ANNULATION**

**A. Premier moyen pris de la violation des articles 2, 3, 88, 126, § 11, 188, 190 du CoBAT, des articles 7 et 8 du titre Ier du R.R.U. arrêté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 21 novembre 2006, 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 du principe d'utilité de l'enquête publique.**

##### ***Première branche***

###### **En ce que**

L'acte attaqué autorise la construction d'un bâtiment isolé sans examiner adéquatement la pertinence de son implantation.

###### **Alors que**

L'article 7 du Titre I du R.R.U. oblige l'autorité à examiner avec adéquation l'implantation des constructions isolées.

##### ***Seconde branche***

###### **En ce que**

L'acte attaqué autorise la construction d'un bâtiment isolé sans déterminer précisément la hauteur maximale autorisée.

###### **Alors que**

L'article 8 du Titre I du R.R.U. l'oblige à déterminer la hauteur maximale autorisée de la construction projetée.

## Résumé du moyen

En sa première branche, le moyen critique l'absence d'examen adéquat par le Fonctionnaire délégué de l'implantation des constructions.

En sa deuxième branche, le moyen porte sur l'absence d'examen adéquat par le Fonctionnaire délégué de la hauteur des constructions.

## Développement

### **A. Première branche : application erronée de l'article 7 du Titre I du R.R.U.**

1. L'article 7, § 1<sup>er</sup>, du Titre I du R.R.U. relatif à l'implantation des constructions isolées dispose que :

*"Hors sol, la construction est implantée à une distance appropriée des limites du terrain compte tenu du gabarit des constructions qui l'entourent, de son propre gabarit, du front de bâtisse existant et de la préservation de l'ensoleillement des terrains voisins".*

2. En l'espèce, le Fonctionnaire délégué n'examine pas la pertinence de l'implantation des constructions projetées au regard des critères édictés par l'article 7, § 1<sup>er</sup>, du R.R.U.

L'acte attaqué ne contient aucun examen explicite de la conformité du projet à l'article 7 du Titre I du R.R.U.

Il s'agit d'une lacune qui affecte la légalité de l'acte attaqué dès lors que le Fonctionnaire délégué ne démontre pas avoir apprécié le fondement du projet sur ce point.

En cela, la première branche du moyen est fondée.

3. Cette lacune est d'autant plus avérée que l'implantation des constructions projetées, et particulièrement celle de l'aile Ouest du projet (comprenant la salle de sport), est particulièrement inappropriée au regard des critères visés à l'article 7 du Titre I du R.R.U.

3.1. Le clos des Trigonelles comporte en effet une petite voirie entourant un lotissement composé de petites maisons familiales individuelles et mitoyennes.





Les habitations du lotissement sont d'un gabarit réduit (R+1+T) et disposent de petites zones de recul par rapport à la voirie.

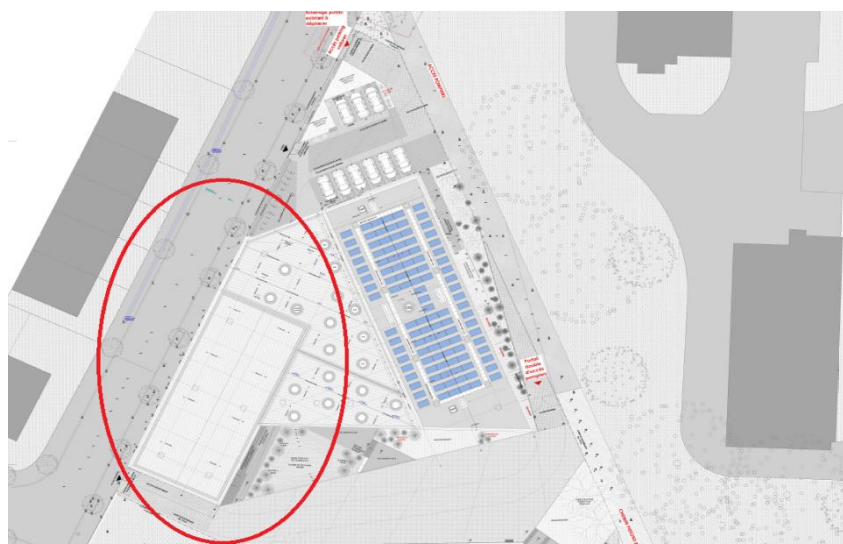
Les façades avant des bâtiments du clos sont orientées Sud-Ouest et jouissent de ce fait d'un bon ensoleillement en première partie de journée. Elles disposent également de vues paysagères sur la prairie existante (1<sup>ère</sup> photo) et vers le site boisé situé au sud (2<sup>ème</sup> photo).





**3.2.** Au regard de la configuration de la voie, du gabarit et de l'implantation des constructions existantes au niveau du clos, ainsi que du gabarit du projet et de l'impact sur l'ensoleillement, l'implantation des constructions projetées n'est pas adéquate.

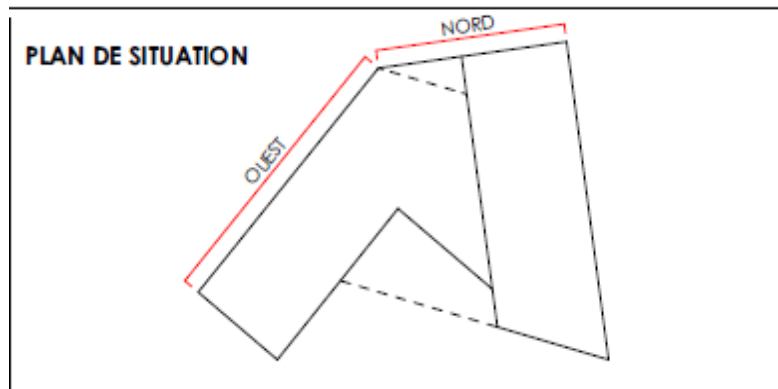
**3.2.1.** Le projet présente deux ailes formant un **V** inversé. D'un côté, la salle de sport s'implante à l'alignement du clos des Trigonelles en face des habitations.



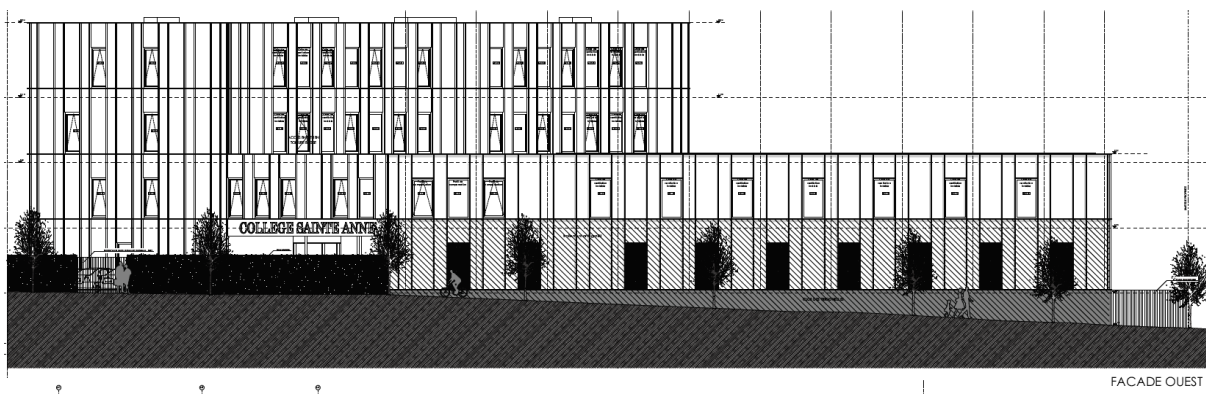
L'aile abritant la salle de sport est ainsi placée à l'alignement et ne sera séparée des habitations du clos d'une distance d'à peine 15 m.

L'ensemble de la façade Ouest longe ainsi le clos sur près de 40 m.



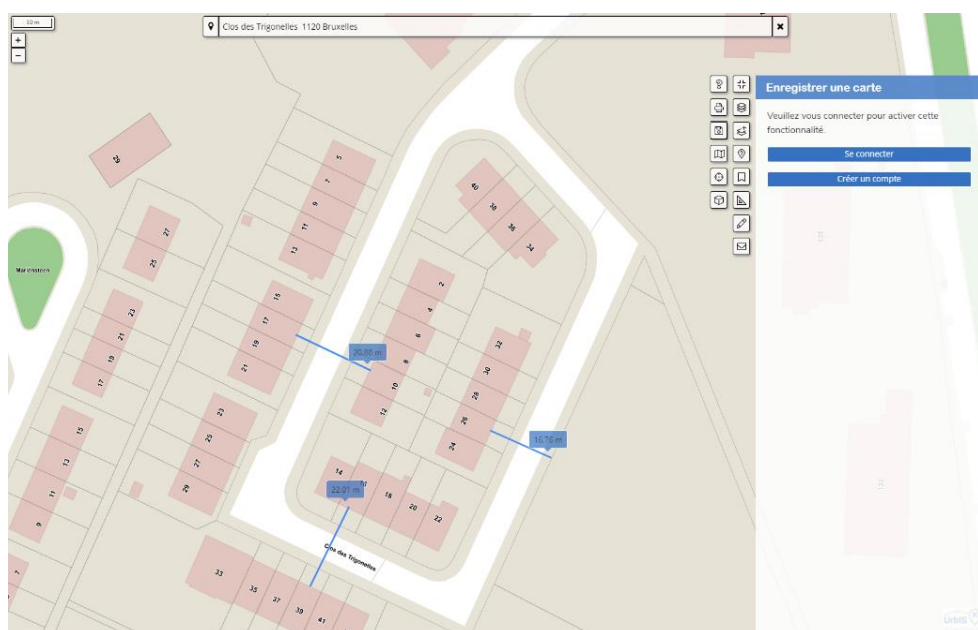


La façade Ouest du projet se présente comme suit (cf. plan ADJ 203 "situation projetée : façade Nord, façade Ouest") :



L'aile Ouest aura ainsi un gabarit plus élevé que les habitations du clos, s'élevant, par rapport au niveau de la rue, de 8 m à 10 m.

Ainsi, le recul du projet avec les habitations du clos est plus faible que celui entre les habitations du clos alors que le gabarit du projet est sans commune mesure :



Par ailleurs, comme il l'est développé dans le deuxième moyen, le projet est susceptible d'engendrer des pertes d'ensoleillement substantielles pour les voisins (cf. 2ème moyen, troisième branche, n° 16 à 19).

**3.2.2.** Cette implantation est d'autant plus incongrue au regard du traitement qui est accordé à l'aile Est (les salles de classe) et à l'ensemble de la parcelle.

L'aile Est comprenant les salles de classe est implantée à plus de 10 m de la limite de la parcelle qu'elle longe (cadastré n° 29B) sur laquelle se situe trois grands immeubles à appartements qui eux-mêmes seront situés à près de 50 m de l'aile Est du projet. Entre les constructions se situera par ailleurs une grande zone plantée tant du côté du projet que du côté de la parcelle 29B.

La parcelle dispose, par ailleurs d'un très grand nombre d'espaces libres de constructions (près des deux tiers de la parcelle). Les constructions projetées disposent d'une emprise de 1.450 m<sup>2</sup> sur une superficie totale de parcelle de 4.350 m<sup>2</sup>, soit un tiers. La parcelle du projet dispose ainsi d'un espace qui permet de nombreuses variétés d'implantation.

**3.3.** Les riverains avaient d'ailleurs très clairement fait état de leur objection à une telle implantation.

Dans une réclamation conjointe introduite, ils indiquaient que (pièce n° 5) :

*"Les habitants du quartier ne veulent pas souffrir des nuisances suivantes :*

- l'implantation de cette nouvelle école modifiera totalement la fonction résidentielle du quartier ;*
- la nouvelle école risque d'amener des conflits !
  - o l'augmentation des incivilités par les personnes et élèves venant des arrêts de bus et traversant les parkings et pelouses (privés) des immeubles 135 et 133 de la rue du Craetveld*
  - o le risque de tags sur les murs aveugles de l'école**
- le gabarit de l'école amènera une pollution visuelle : tant côté Craetveld que côté Trigonelles, des toits verts et des panneaux solaires ... n'offriront jamais une vue de remplacement !*
- l'ensoleillement diminuera à l'ouest le matin, au nord le midi, et à l'est le soir".*

Dans sa réclamation, Monsieur Guy VANNESTE exposait que (pièce n° 4) :

*"Les gabarits du projet sont justifiés au regard d'une transition entre le clos des Trigonelles (R+2) et les « tours » du Craetveld (R+8 à R+12) (...)*

*L'établissement scolaire sera nettement plus proche des habitations en manière telle que sa hauteur combinée avec sa proximité des habitations du clos des Trigonelles aura pour effet d'accentuer sa perception visuelle et son impact (...)*

*À l'examen des plans communiqués, force est de constater que le projet ne s'intègre pas dans son environnement, et ce pour les motifs suivants :*

- *par rapport à la façade située le long du clos des Trigonelles, la première mouture de 2021 ne prévoyait aucune ouverture à hauteur des piétons, mais uniquement des fenêtres à +/- 5m de haut par rapport au trottoir. Cette façade était donc très pauvre architecturalement et en décalage total avec les habitations situées en face : cette façade offrait un immense mur presque aveugle pour les habitants du Clos, particulièrement les numéros 22 à 32.  
La nouvelle mouture de 2022 prévoit un socle de béton haut de 1,84m à l'extrême droite, 9 panneaux perforés de teinte gris-brun au 1er étage et 10 fenêtres au 2ème étage sur une longueur totale de plus de 40m et une hauteur moyenne de 8m. L'intégration dans le quartier existant n'est absolument pas réalisée.*
- *le bâtiment projeté à front de voirie côté Est du Clos des Trigonelles est prévu sans zone de recul.  
Or, une telle zone est obligatoire et aménagée pour tout le clos (recul entre façades de 20m à 22m partout, contre 16 m pour les habitations des numéros 24-26-30-32 faisant face au volume de la salle de sport). Par ailleurs, l'absence de zone de recul pose la question du dépôt des containers (poubelles) le jour de collecte des immondices vu l'étroitesse des trottoirs" (nous soulignons).*

**3.4.** Au vu de ces éléments, l'implantation d'un tel gabarit à l'alignement n'est pas justifiée dans le permis délivré. L'on ne comprend pas pourquoi, au vu des incidences paysagères et de l'impact en termes d'ensoleillement, les constructions projetées ne sont pas implantées à une distance plus importante de la limite avec l'espace public.

À tout le moins, l'autorité se devait de justifier avec précision la pertinence de l'implantation du projet ce qu'elle ne fait pas.

**4.** Si l'acte attaqué comprend quelques mentions relatives à l'emplacement des constructions, ces motifs ne sont pas avérés et ne sont pas pertinents eu regard des conditions visées à l'article 7 du Titre I du R.R.U. Ils ne répondent pas davantage aux arguments des riverains.

**4.1.** Reprenant le premier avis de la Commission de concertation, l'acte attaqué comprend quelques précisions relatives à l'implantation du projet (P.U., pp. 6-7) :

*"Considérant que le nouveau bâtiment est implanté au centre de la parcelle triangulaire;*

*Considérant que la nouvelle volumétrie s'inscrit dans un tissu urbain hétéroclite ; qu'aux alentours on trouve des maisons unifamiliales mitoyennes (R+1+T), des tours résidentielles (de R+8 à R+12) et des espaces verts ;*

*Considérant que le volume proposé crée une transition entre les bâtiments du clos de Trigonelles et les tours résidentielles ; que la partie basse de la nouvelle construction se situe côté clos des Trigonelles (R+1) ; que la partie haute se situe côté rue de Craetveld (R+3) ;*

*Considérant qu'en termes de gabarit le projet a un bon rapport avec son voisinage (...)*

*Considérant que les bâtiments sont placés en forme de V autour de l'atrium et donc en partie autour de la cour de récréation; que les bâtiments servent de tampon (sonore) vers le voisinage".*

L'acte attaqué fait également référence au deuxième avis de la Commission de concertation qui expose que (P.U., pp. 16-17) :

*"Que la cour de récréation se situe au sud du nouveau bâtiment, de sorte que le module sportif forme une barrière physique entre cette cour de récréation et les habitations du clos des Trigonelles ;*

*Que le volume de l'aile C (salles de classe) du bâtiment scolaire forme également une barrière acoustique entre la cour de récréation et les logements côté rue du Craetveld ;*

*Que cette configuration permet de limiter le bruit, qui sera régulier, mais limité dans le temps à des périodes bien définies (des heures de pointe et pause, bien précises et hors week-end et vacances scolaires (...))*

*Considérant que la zone non construite est plantée autant que possible et que la limite du terrain de l'école est construite comme un "écran vert" ; qu'un écran de verdure est également aménagé le long du périmètre du côté Est de la parcelle avec des arbres et une haie ; que, selon la note, les essences choisies sont destinées à contribuer au confort visuel et acoustique des riverains ; que les membres de la Commission ne considèrent pas que cet aménagement apporte une solution sur l'absorption du bruit de la cour de récréation, mais seulement sur l'esthétique du site à partir du chemin piétonnier ;*

*Que le long de la limite parcellaire de l'école, les membres de la Commission optent pour une intégration verte de part et d'autre de la clôture proposée de manière à ce que la fermeture de l'école soit pratiquement invisible (à terme) que ce soit depuis le site de l'école ou depuis le chemin public".*

**4.2.** Il est cependant erroné d'affirmer que "*le nouveau bâtiment est implanté au centre de la parcelle triangulaire*" puisque l'aile Ouest s'implante à l'extrémité Ouest de la parcelle et que c'est un grand espace de cour de récréation qui s'implante au cœur de la parcelle.

**4.3.** Comme développé dans le deuxième moyen, il n'est pas avéré que les bâtiments projetés puissent contribuer à réduire les incidences sonores du projet (cf. deuxième moyen, deuxième branche, n° 12 à 15).

**4.4.** Il est également erroné d'affirmer que les limites de l'école sont plantées et construites comme des écrans verts puisque du côté Ouest, puisque la salle de sport est construite à l'alignement et ne prévoit aucune plantation à même d'atténuer son impact paysager (cf. deuxième moyen, quatrième branche, n° 20 à 24).

**4.5.** Ces motifs ne sont donc pas avérés et ne tiennent pas compte des critères visés à l'article 7 du Titre I du R.R.U. ainsi que des réclamations introduites.

**5.** La première branche du moyen est dès lors fondée.

**B. Deuxième branche : Absence d'application de l'article 8 du Titre I du R.R.U.**

6. L'article 8, § 1<sup>er</sup>, du Titre I du R.R.U. relatif à la hauteur des constructions isolées dispose que :

*"La hauteur des constructions ne dépasse pas, la moyenne des hauteurs des constructions sises sur les terrains qui entourent le terrain considéré, même si cet ensemble de terrains est traversé par une ou des voiries".*

Le Fonctionnaire délégué n'établit pas la conformité du projet à cette disposition.

7. En ce qui concerne les gabarits, le Fonctionnaire délégué renvoie au premier avis de la Commission de concertation qui précise ce qui suit (P.U., p. 6) :

*" Considérant que la nouvelle volumétrie s'inscrit dans un tissu urbain hétéroclite ; qu'aux alentours on trouve des maisons unifamiliales mitoyennes (R+1+T), des tours résidentielles (de R+8 à R+12) et des espaces verts ;*

*Considérant que le volume proposé crée une transition entre les bâtiments du clos de Trigonelles et les tours résidentielles ; que la partie basse de la nouvelle construction se situe côté clos des Trigonelles (R+1) ; que la partie haute se situe côté rue de Craetveld (R+3) ;*

*Considérant qu'en termes de gabarit le projet a un bon rapport avec son voisinage".*

Le Fonctionnaire délégué se contente de se référer au gabarit global des constructions voisines, sans calculer la moyenne des hauteurs des constructions voisines comme le requiert l'article 8 du R.R.U. Ce faisant, la motivation de l'acte attaqué est déficiente.

De plus, si la parcelle voisine cadastré n° 29B comprend des volumes importants, le clos des Trigonelles comporte quant à lui un nombre important de petites habitations d'une hauteur plus restreinte que le projet.

Il n'est donc nullement établi que le projet soit conforme à l'article 8 du Titre I du R.R.U. L'octroi d'une dérogation aurait pu être nécessaire. En cela, l'acte attaqué est également déficient, à défaut de vérification de la hauteur du projet au regard de la moyenne des hauteurs des constructions avoisinantes.

8. Sur ce point, la motivation lacunaire du permis est d'autant plus critiquable que les riverains avaient attiré l'attention de l'autorité sur cette question. Dans sa réclamation, Monsieur PIVIN précisait que, dans le dossier de demande, *"le gabarit n'est pas justifié au regard des critères du Règlement régional d'urbanisme"* (pièce n° 2, p. 6).

9. Les motifs et le dispositif de l'acte attaqué sont donc lacunaires. La deuxième branche du moyen est donc fondée.

**B. Deuxième moyen pris de la violation des articles 2, 3, 6, 175/1, 175/15 à 175/21, 188 et 190 du CoBAT, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, des principes de droit administratif et de l'erreur manifeste d'appréciation.**

***Première branche : Mobilité et stationnement***

En ce que

L'acte attaqué repose son appréciation du bien-fondé du projet sur l'absence d'incidences en ce qui concerne la mobilité et le stationnement.

Alors que

Le dossier de demande ne permet pas d'écarter un risque d'incidences négatives substantielles sur cette question.

***Deuxième branche : Nuisances sonores***

En ce que

L'acte attaqué repose son appréciation du bien-fondé du projet sur l'absence d'incidences en ce qui concerne les nuisances sonores.

Alors que

Le dossier de demande ne permet pas d'écarter un risque d'incidences négatives substantielles sur cette question.

***Troisième branche : Perte d'ensoleillement***

En ce que

L'acte attaqué repose son appréciation du bien-fondé du projet sur l'absence d'incidences en ce qui concerne les pertes d'ensoleillement.

Alors que

Le dossier de demande ne permet pas d'écarter un risque d'incidences négatives substantielles sur cette question.



#### ***Quatrième branche : Impact paysager et naturel***

##### En ce que

L'acte attaqué repose son appréciation du bien-fondé du projet sur l'absence d'incidences en ce qui concerne les vues paysagères.

##### Alors que

Le dossier de demande ne permet pas d'écarter un risque d'incidences négatives substantielles sur cette question.

##### Résumé du moyen

Le moyen développe en quoi le rapport sur les incidences environnementales est incomplet sur les incidences relatives à la mobilité, aux nuisances sonores, aux pertes d'ensoleillement et aux vues paysagères.

Ces lacunes ne sont comblées par aucun autre document du dossier de demande.

La motivation du permis ne permet pas d'écarter la survenance de nuisances négatives substantielles sur ces thématiques.

Sur ces questions, le permis ne répond pas aux réclamations émises par les riverains, les conditions du permis étant, en outre, imprécises et ineffectives.

##### Développement

1. Le projet est susceptible d'engendrer des nuisances substantielles en ce qui concerne la mobilité, les nuisances sonores, les pertes d'ensoleillement et les vues existantes. Sur ces thématiques, le rapport sur les incidences environnementales est lacunaire et la motivation de l'acte attaqué n'est pas pertinente et ne répond pas aux réclamations émises par les riverains.

Les conditions émises par le Fonctionnaire délégué afin d'obvier certaines de ces incidences sont, par ailleurs, imprécises et ineffectives.

Ces quatre thématiques seront abordées successivement.

## **A. Première branche : La mobilité et le stationnement**

**2.** Le dossier de demande comprend un rapport d'incidences initial qui sous-estime les parts modales de la voiture dans les déplacements des étudiants et du personnel de l'école et qui sous-estime dès lors les incidences sur le trafic et le stationnement (*infra*, n° 3 à 5).

Par ailleurs, l'autorité n'explique pas suffisamment, au regard des incidences potentielles du projet, en quoi l'imposition d'une zone de drop-off n'a pas été jugée utile (*infra*, n° 6 à 8).

Enfin, la condition du permis relative la création d'un emplacement pour les cars scolaires est ineffective et imprécise de sorte qu'elle est irrégulière (*infra*, n° 9).

### ***A.a. Evaluation des incidences lacunaire et erronée***

- *Quant aux parts modales retenues dans le rapport*

**3.** Dans le rapport d'incidences, la détermination du trafic et de la demande en stationnement engendrés par le projet repose sur les parts modales issues d'un "*Plan de Déplacement d'Entreprise d'un établissement scolaire bruxellois*" de 2018 et qui retient une part modale pour la voiture de 40 % pour les enseignants et de 25 % pour les étudiants (R.I.E., pp. 31-32).

Par ailleurs, l'auteur du rapport estime que ces parts modales doivent être réévaluées au profit d'une plus grande part pour les modes actifs : "*s'agissant d'un projet qui pourrait voir le jour en 2023, les données du PDE sont sensiblement modifiées en phase avec la politique régionale qui privilégie l'usage des modes actifs*" (R.I.E., p. 32).

En conséquence, le chargé de rapport retient une approche généreuse pour les modes actifs dans laquelle la part modale pour la voiture n'est que de 25 % pour les enseignants et de 25 % des étudiants.

Pourtant, rien ne garantit l'adéquation de telles parts modales.

**4.** Le rapport d'incidences n'indique pas suffisamment la source des données utilisées.

**4.1.** D'une part, le rapport ne précise aucunement la source initiale de ses données. Il invoque un "*Plan de déplacement d'entreprise de 2018*" sans renvoyer au document auquel il est fait référence, ni préciser de quelle école il s'agit, quelle est sa localisation, et quelles sont ses caractéristiques...

L'on ne peut donc vérifier ainsi si les caractéristiques de l'école auquel il est fait référence sont comparables à celles de l'école projetée.

D'autre part, le rapport ne précise aucunement sur quelle autre base il se fonde pour déterminer les parts modales actualisées.

Sans ces informations, il est impossible de vérifier la pertinence des parts modales retenues.

**4.2.** Il en va d'autant plus ainsi que l'école projetée dispose de caractéristiques particulières.

**4.2.1.** Le site du projet ne dispose pas d'une bonne accessibilité en transports en commun. Il se situe en zone d'accessibilité C au R.R.U., soit la zone la moins desservie.

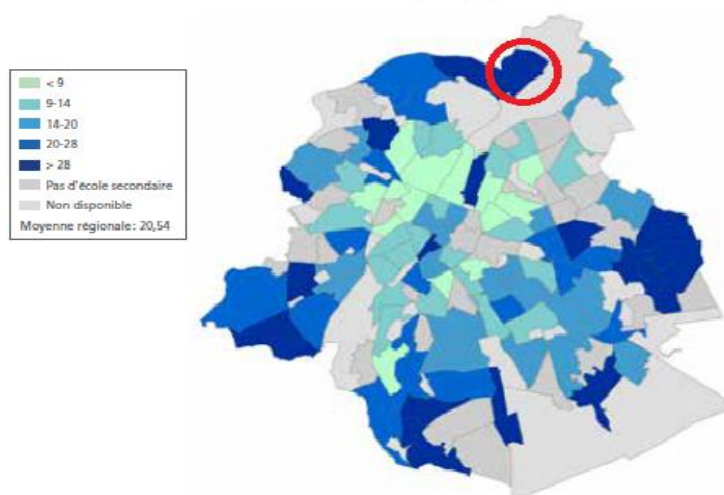
L'auteur de l'évaluation des incidences retient des parts modales majoritaires pour les transports en commun de 45 % pour les enseignants et de 55 % pour les élèves. Au vu d'une desserte restreinte, ces parts ne sont pas suffisamment justifiées.

**4.2.2.** De plus, la localisation du site engendre des déplacements depuis l'extérieur de la Région de Bruxelles-Capitale. De tels déplacements sont le plus souvent motorisés.

Bruxelles-Mobilité a effectué des analyses relatives aux déplacements domicile-école dans les quartiers bruxellois. Ces analyses démontrent que, dans le quartier du site projeté, le taux d'utilisation de la voiture est supérieur au taux retenu dans le rapport d'incidences.

Le site se situe à l'extrême nord-ouest de la Région. Les écoles secondaires du quartier, nommé quartier "HEMBEEK" au monitoring des quartiers<sup>2</sup>, disposent d'un taux extrêmement élevé d'étudiants qui ne résident pas en Région de Bruxelles-Capitale et a fortiori dans le quartier<sup>3</sup> :

Figure 89. Part des enfants non bruxellois dans les écoles secondaires de la Région, selon le quartier  
Source: IRSA, Monitoring des Quartiers 2014-2015



<sup>2</sup> <https://monitoringdesquartiers.brussels/>

<sup>3</sup> Bruxelles-Mobilité, Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale – 6. Analyse des déplacements domicile-travail et domicile-école en lien avec la Région de Bruxelles-Capitale, p. 162.  
<https://data.mobility.brussels/home/fr/publications/documents-a-telecharger-cahiers/>

Selon les analyses effectuées par Bruxelles-Mobilité, le site se situe dans une zone d'accessibilité mauvaise en transports en commune qui implique que le taux d'utilisation de la voiture pour les étudiants varie entre 30 et 40 %<sup>4</sup>, supérieur donc à la moyenne de 25 % retenue par le chargé de rapport.

**4.2.3.** Il apparaît, enfin, étonnant que le pouvoir organisateur ne puisse pas mettre en avant les données concrètes recueillies pour une des écoles porteuses du projet.

En effet, si le projet concerne la création d'une nouvelle école, il semble être porté par un ensemble d'écoles catholiques existantes<sup>5</sup>. À Bruxelles, en application des dispositions du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie, toutes les écoles sont tenues de réaliser un "*prédiagnostic de mobilité*" qui contient "*l'analyse des déplacements des élèves entre leur domicile et l'école et des déplacements scolaires en général*" (art. 2.3.4. à 2.3.8.). Par ailleurs, de nombreuses écoles réalisent un "*plan de déplacements scolaires*" requis par le Code bien que non obligatoire<sup>6</sup> (art. 2.3.9. à 2.3.20.).

**4.3.** Les imprécisions du rapport ne permettent donc pas de déterminer correctement les incidences du projet. Le rapport semble minimiser l'utilisation de la voiture alors que le site ne dispose pas d'une bonne accessibilité en transports en commun et risque d'engendrer des déplacements motorisés supérieurs à la moyenne.

Il s'ensuit que l'analyse des incidences du projet repose sur un examen incomplet qui ne permet pas de garantir l'absence d'incidences.

- *Quant au nombre d'emplacements de stationnement pour les enseignants*

**5.** Ces lacunes rejaillissent sur la détermination de l'ampleur du parking prévu pour le personnel enseignant.

**5.1.** Le projet prévoit la création d'un parking de 9 emplacements à l'entrée Nord du site, qui se réalise via le clos des Trigonelles, uniquement destiné au personnel enseignant.

---

<sup>4</sup> *Ibid.*, pp. 182-183.

<sup>5</sup> Un article de BX1 précise que "*la construction du futur Collège Sainte-Anne est portée par un collectif de huit écoles catholiques et le diocèse de Malines-Bruxelles pour répondre à la saturation des écoles du Nord-Ouest de Bruxelles*".

BX1, "*Une pétition contre la construction d'une école près du clos des Trigonelles à Neder-over-Heembeek*", 13 septembre 2022, consulté le 12 mars 2024.

<https://bx1.be/categories/news/une-petition-contre-la-construction-dune-ecole-pres-du-clos-des-trigonelles-a-neder-over-heembeek/>

Par ailleurs, le site de la F.W.B. identifie le "*Collège Saint Martin asbl*" comme pouvoir organisateur.

[http://www.enseignement.be/index.php?page=24797&etab\\_id=95578](http://www.enseignement.be/index.php?page=24797&etab_id=95578)

<sup>6</sup> Selon l'administration de la mobilité, "*environ 2/3 de ces écoles ont aujourd'hui encore un PDS actif*".

<https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/ecole/les-plans-de-deplacements-scolaires>

Ce sont les parts modales retenues qui déterminent le nombre d'emplacements de stationnement. Ainsi, sur base des parts modales de déplacement du personnel enseignant, estimées à 25 % pour la voiture, le rapport d'incidences estime ce qui suit quant au besoin en stationnement (R.I.E., p. 33) :

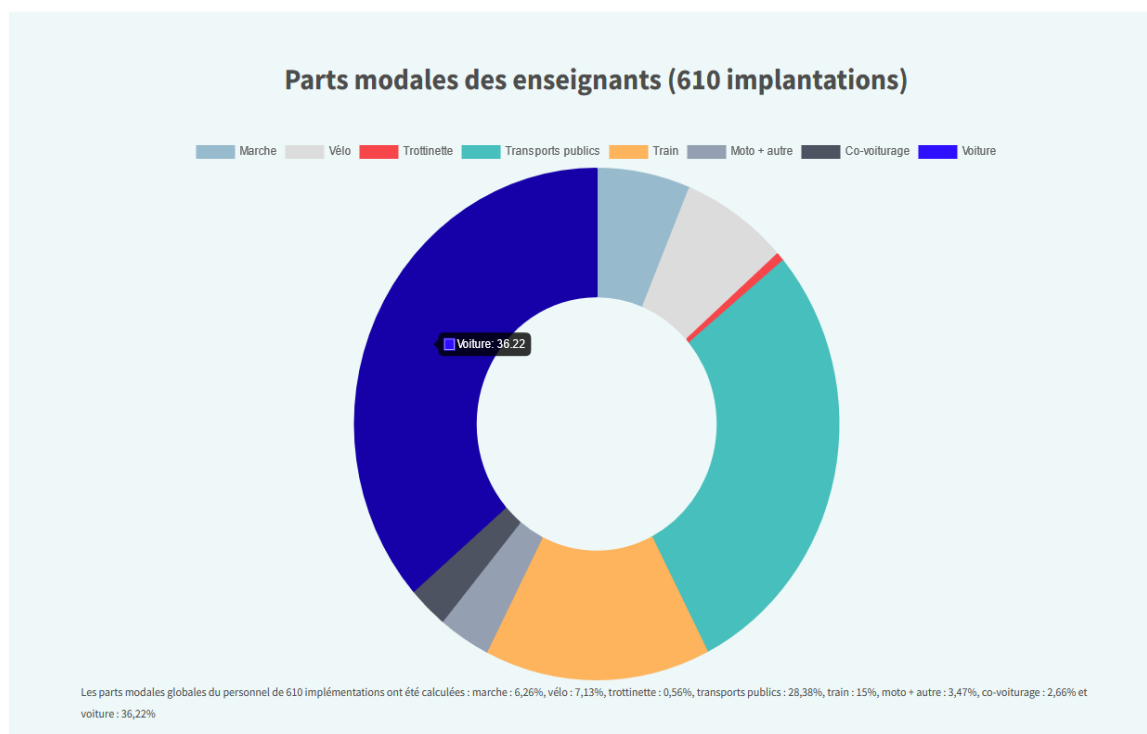
*"La demande en déplacements motorisés a été estimée lors de l'examen des conditions de circulation.*

*Au-delà des besoins liés à la dépose des parents qui ne requièrent pas une offre de stationnement autre que l'organisation d'une aire de dépose, celle des enseignants a été évaluée à + 10 véhicules.*

*Le projet prévoit à cet effet 9 places de stationnement sur le site, dont une place pour PMR, qui s'offriront en réponse de la demande des enseignants et du personnel administratif. On ne peut exclure qu'il y ait un léger report de stationnement en voirie d'au moins 1 véhicule (10 - 1), et on a vu que la demande en stationnement voirie aux alentours du site, bien qu'importante réservait quelques possibilités de stationnement".*

**5.2.** Or, la part modale de la voiture pour le personnel enseignant (25%) est largement sous-estimée.

D'après les dernières données fournies par Bruxelles-Mobilité, la part modale moyenne de la voiture pour les enseignants est de 36% et non de 25 %<sup>7</sup>.



<sup>7</sup> <https://data.mobility.brussels/home/fr/observatoire/la-mobilite-du-public-scolaire/objectifs-pour-la-mobilite-scolaire/>

Comme précisé ci-dessus (cf. *supra* n° 4.2.), l'accessibilité du site projeté étant mauvaise, il est probable que la part modale de la voiture pour le projet soit plus élevée que la moyenne régionale. De sorte que le besoin en stationnement pour 40 enseignants doit être *a minima* de 15 voitures, voire probablement plus.

Le parking de 9 voitures ne remplira au minimum que 60 % de la demande en stationnement.

Le rapport sur les incidences environnementales sous-évalue donc l'ampleur du parking nécessaire. Le projet risque donc de causer un report en stationnement préjudiciable pour les riverains les plus proches du site.

**5.3.** Ce report aura lieu au plus près de l'école et du parking soit au niveau du clos des Trigonelles qui n'est pas apte à accueillir un trafic et un stationnement externe supplémentaire.

À cet égard, le rapport estime que le quartier peut absorber les excédents de demandes. Il avait néanmoins évalué cet excédent à un seul emplacement, alors que c'est au minimum une dizaine d'emplacements qui seront potentiellement nécessaires. Cette demande excédentaire se reportera plus que probablement sur les deux sites les plus proches, soit le clos des Trigonelles soit la rue Craetveld.

Si le rapport examine également les possibilités de report sur d'autres axes, tels que le Val Maria, la rue Bruyn, la rue du Wimpelberg ou le Kruisberg. Il est peu probable que le report s'effectue sur ces axes dès lors qu'ils sont distants du site de plusieurs centaines de mètres au minimum.

En ce qui concerne la rue Craetveld, l'offre en stationnement sur cette rue est surestimée par le chargé de rapport. Depuis la réalisation des relevés, en octobre 2020, l'offre en stationnement a été réduite sur cet axe par l'installation d'un nouveau terminus du bus 83 près du rond-point sis dans le haut de la rue. En outre, le projet impose potentiellement la création d'un emplacement pour les cars scolaires qui réduira d'autant plus le nombre d'emplacements disponibles (cf. *infra*, n° 9). Ce faisant, cet axe ne comprend qu'une dizaine d'emplacements et non vingt comme l'estime le rapport<sup>8</sup>. De plus, parmi cette dizaine d'emplacements, il y a trois emplacements PMR et deux emplacements comprenant une station de recharge pour véhicules électriques et donc uniquement réservés à ces derniers.

En ce qui concerne le clos des Trigonelles, il y a lieu de rappeler qu'il s'agit d'une petite voirie où les croisements sont difficiles. Le nombre d'emplacements est restreint. Les requérants ne perçoivent pas comment le chargé de rapport a pu estimer à 38 le nombre d'emplacements de stationnement.

**5.4.** Tenant compte de ces éléments, il ne peut être exclu que le projet n'impacte pas de manière significative les riverains du clos des Trigonelles en cause d'un déficit en stationnement au sein du projet.

---

<sup>8</sup> Comme l'indiquait déjà les riverains (réclamation de Monsieur PIVIN, pièce n° 2, p. 6) : "*Le nombre de places de parking rue du Craetveld n'est pas de 20 places, mais de 10, plus 3 réservées aux seuls PMR. (Ensuite de la construction d'une maison avec garage et du terminus du bus 83)*".

- Quant à la zone de drop-off pour les élèves

6. En ce qui concerne le stationnement relatif aux élèves, le projet a fait l'objet d'appréciations incohérentes.

6.1. À ce sujet, le dossier a été appréhendé de la manière suivante.

Le Fonctionnaire délégué rappelle la teneur du premier avis de la Commission de concertation auquel il déclare se rallier (P.U., p. 6) :

*"Considérant que le rapport d'incidences joint à cette demande stipule que « l'école sera à l'origine d'environ 100 déplacements quotidiens matin et soir lié à la dépose des enfants qui sera organisée rue du Craetveld ;*

*La capacité de la rue du Craetveld permet assez largement d'absorber la charge de trafic accrue prévisible sans générer des situations conflictuelles. » ;*

*Qu'une zone de dépose et de stationnement pour cars scolaires est envisagée rue du Craetveld*

*Avis FAVORABLE à condition de : (...)*

*fournir une analyse supplémentaire concernant les nuisances sonores sur le voisinage, ainsi que concernant le problème de mobilité/accès à l'école".*

Le dossier de demande originel ne comprend aucune information selon laquelle le projet prévoirait la création d'emplacements "kiss&ride" ou d'emplacements pour cars scolaires. Une telle zone de "drop-off" n'apparaît sur aucun plan. Si la Commission de concertation indique qu'une telle zone est "envisagée", elle ne précise pas les caractéristiques optimales d'une telle zone, elle n'indique pas si elle est indispensable ou superfétatoire et, en tout état de cause, elle ne l'impose pas.

Le 18 juillet 2023, le demandeur introduit des plans modifiés accompagnés d'une note complémentaire spécifique aux problèmes de mobilité et d'accès à l'école.

Cette note indique ce qui suit (p. 2) :

*"La connexion directe avec la rue du Craetveld (et donc avec un des principaux axes routiers du quartier) assure une proximité avec les différents arrêts de bus, ainsi que la possibilité de retrouver des espaces drop-off pour la dépose des élèves et éviter ainsi un trafic accru de véhicules via le clos des Trigonelles".*

De nouveau, le dossier de demande modifié ne comprend aucune information selon laquelle le projet prévoirait la création d'emplacements "kiss&ride" ou d'emplacements pour cars scolaires. Une telle zone de "drop-off" n'apparaît sur aucun plan.

Le Fonctionnaire délégué rappelle la teneur du deuxième avis de la Commission de concertation auquel il se rallie (P.U., p. 13 et p. 16) :

*"Vu l'avis de la Cellule Mobilité de la Ville de Bruxelles sur la demande modifiée, qui stipule les remarques suivantes :*

*+ Emplacement bus scolaire/drop-off : à prévoir côté Craetveld, pas de kiss and ride/drop-off (vu qu'il s'agit d'une école secondaire) (...)*

#### Mobilité

*Considérant qu'une note complémentaire stipule qu'en matière de mobilité, la connexion directe à la rue du Craetveld assure la proximité des différents arrêts de bus, ainsi que la possibilité de trouver des points 'kissandride' pour déposer les élèves et éviter un trafic automobile plus important via le clos des Trigonelles ;*

*Que la capacité de la rue du Craetveld est plus que suffisante pour faire face à la charge de trafic attendue sans provoquer de situations conflictuelles ;*

*Que le programme de l'école ne change pas par rapport à la demande initiale et qu'aucune nouvelle incidence n'est attendue en matière de mobilité ; que le rapport d'incidences reste valable ;*

*Que de plus il est souligné qu'il s'agit d'une école secondaire dont la plupart des élèves viendra à l'école par leur propre moyen de transport (bus, à pied, à vélo, etc.) et donc pas en voiture avec leurs parents ;*

*Considérant, cependant, que les membres de la Commission ne considèrent pas l'idée d'une zone de dépose-minute comme souhaitable, pour autant qu'elle encourage l'utilisation de la voiture pour déposer les enfants : que les modes de transport actifs et les transports en commun devraient être utilisés autant que possible".*

*Avis FAVORABLE à condition de :*

*ne pas prévoir une zone dépose-minute pour les parents et considérer l'aménagement d'un emplacement bus scolaire".*

Après avoir indiqué qu'il se ralliait à l'avis de la Commission de concertation, le Fonctionnaire délégué précise ce qui suit (P.U., p. 19) :

*"Que l'école souhaite générer le moins de nuisances possibles en termes d'encombrement de la circulation et de problèmes de stationnement pour le voisinage ; que, dans cette optique, un petit parking est aménagé sur le terrain de l'école; que l'école a également un fort engagement en faveur de l'utilisation des modes actifs et des transports publics ; que, par conséquent, il a également été décidé de ne pas prévoir de zone KissAndRide, dans la mesure où cela encouragerait les parents à déposer leurs enfants".*

Et le permis est octroyé avec la condition suivante (art. 2, 2)) :

*"ne pas prévoir une zone dépose-minute pour les parents et considérer l'aménagement d'un emplacement bus scolaire".*



**6.2.** Le Fonctionnaire délégué n'appréhende pas correctement les besoins en stationnement du projet et n'écarte pas les risques d'incidences négatives substantielles pour les riverains.

Comme le constate la Commission de concertation, il ressort du rapport d'incidences que

*"le rapport d'incidences joint à cette demande stipule que «l'école sera à l'origine d'environ 100 déplacements quotidiens matin et soir lié à la dépose des enfants qui sera organisée rue du Craetveld...»". (PU, p. 7)*

Cette estimation repose sur des parts modales des transports actifs surestimées de sorte qu'il est probable que les déplacements motorisés seront en fait supérieurs (cf. *supra*, n° 3 et 4).

De plus, ces déplacements auront en tout état de cause lieu même en l'absence de dépose-minute puisque le rapport a examiné les déplacements sans tenir compte de l'existence d'une telle zone qui n'est prévue ni dans le dossier initial ni dans le dossier modifié (cf. *supra*, n° 6.1.).

Ces déplacements, concentrés sur les heures de début et de fin des cours, engendreront inévitablement des manœuvres de nombreuses voitures autour de l'école sur une très courte période. Il est donc totalement dénué de pertinence d'affirmer qu' *"il a également été décidé de ne pas prévoir de zone KissAndRide, dans la mesure où cela encouragerait les parents à déposer leurs enfants"* (P.U., p. 19).

**6.3.** Ces manœuvres auront lieu au niveau des deux entrées de l'école : au bout du chemin menant à la rue Craetveld et au niveau du clos des Trigonelles.

Les manœuvres liées à la dépose des étudiants auront donc lieu sans aucune régulation, de manière sauvage et chaotique, devant les habitations du clos des Trigonelles.

Pourtant, dans la note complémentaire de mobilité, le demandeur estimait que la création d'une zone de drop-off du côté de la rue Craetveld était nécessaire précisément pour *"éviter ainsi un trafic accru de véhicules via le clos des Trigonelles"*.

On rappellera également que, lors de l'instruction de la première demande de permis, la Commission de concertation, dans son avis du 28 septembre 2021, avait imposé la condition suivante :

*"ne prévoir l'accès de l'école par les élèves que via la rue du Craetveld et organiser un système de dépose-minute à cet endroit"*.

Au vu des incidences potentielles, l'acte attaqué ne permet pas suffisamment de comprendre pourquoi une zone de drop-off n'a pas été prévue.

**6.4.** Cette lacune est d'autant plus prégnante que les riverains avaient spécialement attiré l'attention du Fonctionnaire délégué sur cette question.

Dans sa réclamation, Monsieur PIVIN<sup>9</sup> indique ainsi que (pièce n° 2, p. 10) :

*"L'accès à la zone résidentielle du Clos des trigonelles par les professeurs, camions de livraison, réunions des parents, inscription des élèves en 1ère secondaire au vu de l'étroitesse de cette rue ne permettra pas le croisement des véhicules et viendra également freiner les secours.*

*Si tel devait être le cas, il y a un risque certain que le Clos des Trigonelles se transforme en un « Kiss and Ride » géant, les parents faisant le tour du clos pour déposer leur enfant.*

*Cette problématique n'a pas été étudiée, mais serait catastrophique pour un clos résidentiel que ce soit en termes de parcage, de circulation, de bruit et de sécurité sur la voirie pour les résidents et plus particulièrement les jeunes enfants.*

*Comme cela a été démontré dans la réclamation générale, les voiries limitrophes au projet et plus particulièrement le Clos des Trigonelles n'ont jamais été conçues pour absorber le flux de circulation engendré par un tel projet.*

*Il convient à tout le moins de : (...)*

*- prendre toutes les mesures utiles afin de prévenir tout accès au clos par les véhicules des parents d'enfants et d'empêcher effectivement l'embarquement/le débarquement d'élèves dans le clos des Trigonelles et de dissuader tout accès au clos par des véhicules".*

La réclamation regroupant l'ensemble des riverains indiquait que "le Clos des Trigonelles deviendra un itinéraire de délestage : la voirie ne permet déjà que difficilement aux véhicules de se croiser" (pièce n° 5).

**6.5.** Aussi, c'est sans fondement valable que le Fonctionnaire délégué exclut la création d'une zone de drop-off puisqu'il indique lui-même que "l'école souhaite générer le moins de nuisances possibles en termes d'encombrement de la circulation et de problèmes de stationnement pour le voisinage".

Et l'absence d'une telle zone créera inévitablement du trafic et des manœuvres supplémentaires sur le clos des Trigonelles induisant des nuisances manifestes pour les riverains.

- *Conclusion sur l'appréhension des incidences*

**7.** De manière générale, l'appréhension de la problématique de la mobilité et du stationnement est incohérente.

---

<sup>9</sup> Dont l'habitation, sise au n° 22 du Clos des Trigonelles, a été acquise depuis lors par madame Safia TITI, première partie requérante.

En effet, estimant ne pas être suffisamment informée, dans son premier avis auquel se rallie le Fonctionnaire délégué, la Commission de concertation imposait au demandeur de "*fournir une analyse supplémentaire concernant les nuisances sonores sur le voisinage, ainsi que concernant le problème de mobilité/accès à l'école*" (P.U., p. 16).

Le 18 juillet 2023, le demandeur introduit des plans modifiés accompagnés d'une note complémentaire relative aux problèmes de mobilité et d'accès à l'école.

Néanmoins, cette note ne comprend aucune analyse supplémentaire par rapport aux données déjà fournies dans le rapport d'incidences initial. La note ne fait que commenter les quelques modifications relatives à l'élargissement du sentier d'accès depuis la rue Craetveld.

L'on peine à comprendre pourquoi une telle analyse supplémentaire a été sollicitée et en quoi l'autorité considère que l'analyse fournie lui permet de statuer en connaissance de cause.

**8.** Ces éléments témoignent d'une appréhension imprécise de la problématique et ne pouvaient permettre au Fonctionnaire délégué de considérer que le projet n'est pas susceptible d'engendrer des incidences substantielles pour les riverains.

#### ***A.b. Condition du permis irrégulière***

**9.** En outre, la condition relative à la création d'un emplacement pour bus scolaire est irrégulière.

**9.1.** Il ressort des données exposées ci-dessus que la création d'une zone pour bus scolaire est jugée nécessaire tant par la cellule mobilité de la Ville de Bruxelles, que par la Commission de concertation qui invoquait déjà cette condition dans son premier avis (cf.A, n° 6.1.).

Pour autant, le projet ne prévoit pas formellement l'installation d'un emplacement pour les cars scolaires.

Le permis est octroyé avec la condition suivante (art. 2, 2) : "*ne pas prévoir une zone dépose-minute pour les parents et considérer l'aménagement d'un emplacement bus scolaire*".

Cette condition n'est pas régulière.

**9.2.** Il ressort de la jurisprudence du Conseil d'État que, pour être régulière, une condition d'un permis doit remplir différentes conditions :

*"L'autorité qui délivre un permis peut imposer des conditions pour autant que celles-ci portent sur des aménagements mineurs qui ne remettent pas en cause la conception de base du projet.*

*Si ces conditions peuvent induire une marge de manœuvre limitée au bénéficiaire du permis dans leur exécution, elles doivent être suffisamment précises et circonscrites quant à leur objet et ne peuvent impliquer le dépôt de plans postérieurement à la délivrance du permis. En outre, elles ne sont admissibles que si elles sont susceptibles de répondre à l'objectif poursuivi par l'autorité délivrante en l'imposant"<sup>10</sup>.*

**9.3.** En l'espèce, la condition ne respecte pas ces critères.

D'un part, la condition n'est pas contraignante dès lors que le Fonctionnaire délégué indique seulement qu'il y a lieu de "considérer l'aménagement d'un emplacement bus scolaire". Ce faisant, elle n'est pas susceptible de répondre à l'objectif poursuivi.

De plus, la condition est imprécise dès lors qu'elle ne prévoit ni la localisation de l'emplacement ni la configuration exacte de la zone.

De sorte que, d'une part, il n'est pas garanti qu'une telle zone voit le jour alors qu'elle apparaît essentielle et que, d'autre part, il ne peut être exclu que les cars scolaires stationnent au niveau du clos des Trigonelles faute d'alternative, engendrant des nuisances injustifiées pour les riverains.

**9.4.** La condition précitée est donc illicite et entache la légalité de l'acte attaqué.

#### ***A.c. Conclusion sur la première branche***

**10.** Il s'ensuit que le projet est susceptible d'induire des incidences négatives substantielles pour les riverains en termes de mobilité et de stationnement, que le rapport d'incidences est à la fois lacunaire et erroné et que l'appréhension de la problématique par le Fonctionnaire délégué est emplies de lacunes, d'erreurs et d'imprécisions.

**11.** La première branche du moyen est donc fondée.

#### **B. Deuxième branche : les nuisances sonores**

**12.** Lors de l'instruction de la demande, les riverains se sont inquiétés des nuisances sonores potentielles engendrées par l'école (pièce n° 5) :

*" les nuisances sonores (hors trafic et klaxons de conducteurs impatients !) perturberont le quartier :*

*o entrées et sorties des classes,*  
*o récréations,*

---

<sup>10</sup> C.E., asbl COMMUNAUTÉ PORTUAIRE DE BRUXELLES e.a., n° 241.942 du 26 juin 2018 ; C.E. ROUER, n° 224.810 du 25 septembre 2013 ; cf. également C.E., CASIER, n° 144.595 du 19 mai 2005...

*o sonneries de début et fin de journée, et celles de début/fin de cours (toutes les 50 minutes),*  
*o regroupement des d'élèves aux arrêts de bus, sur des trottoirs étroits*  
*o occupation de l'école en dehors des horaires scolaires (fêtes, brocantes, sport, ...)".*

**13.** Sur cette question, le rapport sur les incidences environnementales est lacunaire et contient des erreurs.

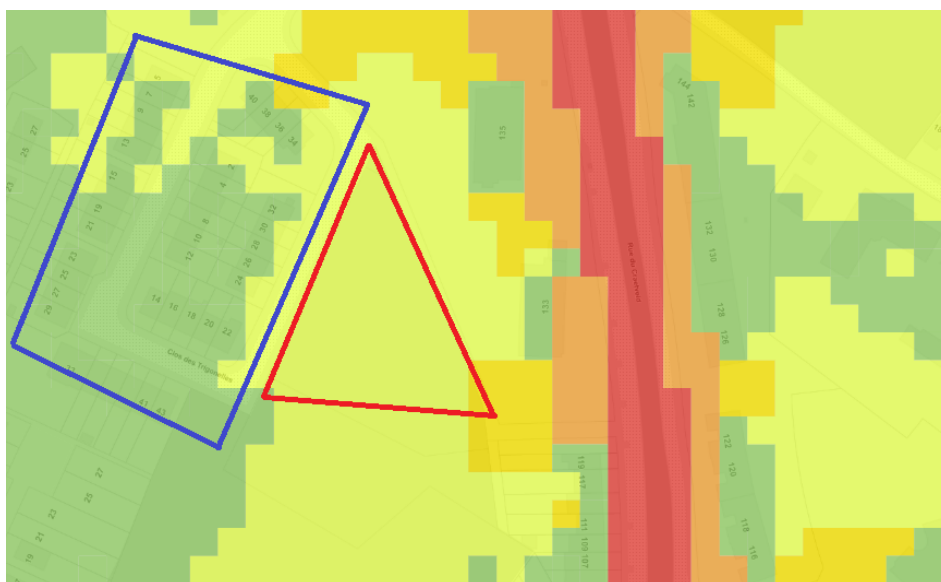
**13.1.** D'une part, la détermination de la situation existante est faussée.

Le rapport estime que l'environnement sonore du quartier est bruyant sur base des cartes multi-expositions réalisées par Bruxelles-Environnement (R.I.E., p. 50).

Mais cette carte est biaisée dès lors qu'elle tient compte du bruit spécifique généré par le survol du quartier par les avions. En effet, le site est *"assez proche de l'aéroport de Brussels National dont la piste n° 25D<sup>11</sup> se situe à +/- 5 km, piste largement utilisée pour le décollage en cas de vents du sud-ouest. La carte du bruit trafic aérien montre l'influence de l'aéroport sur le quartier et sa contribution à l'environnement sonore"* (R.I.E., pp. 50-51).

Il s'ensuit que lorsque les avions ne survolent pas le site, ce dernier dispose d'un environnement relativement calme.

À la carte d'exposition au trafic routier, qui ne tient dès lors pas compte des sources aériennes du bruit, le site (encadré en rouge) est plutôt situé dans un environnement calme, voire très calme, pour les habitations du clos des Trigonelles (encadrées en bleu).



Au demeurant, le chargé de rapport n'a effectué aucun relevé de la situation existante qui aurait permis de déterminer avec précision l'environnement sonore du site.

---

<sup>11</sup> Lire "25R".

**13.2.** De plus, le rapport d'incidences n'examine pas concrètement les incidences du projet en termes sonores.

Le chargé de rapport n'a effectué aucune estimation de la contribution de l'école à l'environnement sonore. Le rapport se contente d'émettre des appréciations subjectives générales et non avérées (R.I.E., p. 52) :

*"L'activité scolaire entraînera une nouvelle source de bruit dans le quartier. Les bruits seront liés d'une part au trafic généré lors des heures de pointe (déposes des élèves) qui se fera essentiellement rue du Craetveld, ainsi qu'au bruit généré lors des heures de récréation, bruit plus ponctuel et sans doute moins élevé que celui d'une cour de récréation de jeunes enfants.*

*Ces nuisances seront régulières, mais limitées dans le temps lors de périodes bien définies (heures de pointe et récréation), soit à des horaires précis et hors week-end et congés scolaires.*

*La cour de récréation sera implantée au sud de la nouvelle construction, de telle manière à ce que le module sport forme une barrière physique entre la cour de récréation et les maisons du clos des Trigonelles. Cette configuration permettra de limiter les nuisances sonores vers le clos".*

Surtout, il n'est pas avéré que les bâtiments puissent réellement contribuer à réduire les nuisances à un niveau acceptable. De nouveau, il s'agit d'une appréciation purement subjective qui n'est pas démontrée.

Sur une question sensible telle que les nuisances sonores d'une école, le rapport d'incidences ne peut se contenter de ces appréciations qualitatives, mais doit se fonder sur des données quantitatives. Ce faisant, le rapport sur les incidences environnementales n'identifie pas clairement et précisément l'ampleur des nuisances sonores du projet. En cela, il n'est pas conforme à l'article 175/1, §2, 3° du CoBAT.

**13.3.** Le rapport d'incidences est donc lacunaire.

**14.** L'appréhension de la problématique par l'autorité, qui repose sur l'évaluation des incidences, est donc elle-même lacunaire et incohérente.

**14.1.** La Commission de concertation indiquait sur cette question que (P.U., p. 7) :

*"Considérant que la cour de récréation se trouve au sud de la nouvelle construction ; que le bâtiment s'ouvre au sud en direction de la forêt et donc à l'écart des bâtiments existants;*

*Considérant que les bâtiments sont placés en forme de V autour de l'atrium et donc en partie autour de la cour de récréation ; que les bâtiments servent de tampon (sonore) vers le voisinage".*

Néanmoins, la Commission de concertation, à l'avis de laquelle s'est rallié le Fonctionnaire délégué, a jugé utile de solliciter du demandeur qu'il fournisse une étude supplémentaire concernant les nuisances sonores sur le voisinage (P.U., p. 10).

**14.2.** Le 18 juillet 2023, le demandeur introduit des plans modifiés accompagnés d'une note acoustique.

Cette note acoustique ne contient aucune nouvelle information, aucune estimation chiffrée de la contribution de l'école à l'environnement sonore, ni aucune analyse objective de l'effet de barrière acoustique des bâtiments.

Cette note comporte deux paragraphes qui ne font que répéter ce qui a déjà été énoncé dans le rapport d'incidences (p. 4) et contient un paragraphe supplémentaire relatif aux écrans verts et libellé comme suit (p. 5) :

*"Les zones végétalisées sont reprises dans les plans paysagers en annexe. Les essences choisies (reprises dans les espèces végétales indigènes et conseillées par Bruxelles environnement) visent à contribuer au confort visuel et acoustique des riverains.*

*L'amphithéâtre extérieur à sud de la parcelle est un espace pédagogique contrôlé. Les nuisances éventuelles provenant de l'amphithéâtre seront de nature occasionnelle et dans tous les cas elles seront liées à des situations didactiques dans l'horaire scolaire".*

Il faut relever que, du côté du clos des Trigonelles, aucune plantation à même de créer un écran vert entre les bâtiments scolaires et les habitations n'est prévue (cf. quatrième branche). Quoi qu'il en soit, et comme le note la Commission de concertation elle-même (P.U., p. 17), il est notoire que les plantations, peu importe leur densité, n'ont aucun effet obstruant pour la diffusion du son, mais uniquement un effet esthétique.

**14.3.** Au vu du caractère inapproprié de cette note, l'on peine à comprendre les motifs exprimés par la Commission de concertation dans son deuxième avis auquel se rallie le Fonctionnaire délégué (P.U., pp. 16-17) :

*"Considérant que la note complémentaire stipule également qu'en matière de nuisances sonores, une attention particulière est portée à la mise en place de tous les outils nécessaires à la réalisation d'un projet adéquat d'un point de vue acoustique ;*

*Que la cour de récréation se situe au sud du nouveau bâtiment, de sorte que le module sportif forme une barrière physique entre cette cour de récréation et les habitations du clos des Trigonelles ;*

*Que le volume de l'aile C (salles de classe) du bâtiment scolaire forme également une barrière acoustique entre la cour de récréation et les logements côté rue du Craetveld;*

*Que cette configuration permet de limiter le bruit, qui sera régulier, mais limité dans le temps à des périodes bien définies (des heures de pointe et pause, bien précises et hors week-end et vacances scolaires);*

*Considérant qu'il s'agit d'une école de type DOA et qu'elle ne peut donc pas être comparée à des écoles maternelles et/ou primaires, où la nuisance sonore provenant de la cour de récréation est plus importante*

*Considérant qu'il est également relevé que l'amphithéâtre extérieur au sud de la parcelle est un espace pédagogique contrôlé ; que les nuisances éventuelles de celui-ci sont occasionnelles et, dans tous les cas, liées à la fonction scolaire ;*

*Considérant que la zone non construite est plantée autant que possible et que la limite du terrain de l'école est construite comme un "écran vert" ; qu'un écran de verdure est également aménagé le long du périmètre du côté Est de la parcelle avec des arbres et une haie ; que, selon la note, les essences choisies sont destinées à contribuer au confort visuel et acoustique des riverains ; que les membres de la Commission ne considèrent pas que cet aménagement apporte une solution sur l'absorption du bruit de la cour de récréation, mais seulement sur l'esthétique du site à partir du chemin piétonnier".*

Ces motifs sont quasi identiques à ceux du premier avis émis. Il est incohérent de valider le projet, alors que le projet n'a pas été modifié sur la question des nuisances acoustiques et que la note complémentaire demandée n'apporte aucune nouvelle analyse pertinente.

L'on ne peut donc comprendre en quoi l'autorité s'estime bien informée alors que tel n'était pas le cas dans un premier temps. Aussi, le Fonctionnaire délégué ne peut conclure sans se contredire en indiquant que "*les nuisances sonores potentielles dues au programme sont prises en compte, tant dans la configuration des différentes fonctions que dans la mise en place de mesures acoustiques ; que les nuisances sonores sont de ce fait réduites au minimum*" (P.U., p. 19).

Rien dans le dossier de demande ne permet d'affirmer de manière objective et indubitable que les nuisances sont réduites au minimum par la configuration des bâtiments et par la mise en place de mesures acoustiques qui, au demeurant, ne sont pas précisées.

**14.4.** L'acte attaqué ne permet donc pas de considérer que le projet n'engendrera pas des nuisances acoustiques substantielles pour les riverains.

**15.** La deuxième branche du moyen est donc fondée.

### **C. Troisième branche : les pertes d'ensoleillement**

**16.** Lors de l'instruction de la demande, les riverains se sont inquiétés des pertes d'ensoleillement provoquées par l'école et des lacunes de l'évaluation des incidences à ce sujet.

Monsieur PIVIN<sup>12</sup>, habitant du n° 22 du clos des trigonelles, avait attiré l'attention du Fonctionnaire délégué sur cette question lors de l'enquête publique (pièce n° 2, pp. 4 et 13) :

---

<sup>12</sup> Dont l'habitation, sise au n° 22 du Clos des Trigonelles, a été acquise depuis lors par madame Safia TITI, première partie requérante.



*"La demande de permis d'urbanisme soumise à enquête publique est incomplète.*

*Manque plus particulièrement une étude des ombres complète incluant ma parcelle et mon immeuble (...)*

*Je me pose la question de l'intégration du projet dans son environnement bâti et plus particulièrement de l'impact de la salle de sport sur mon immeuble*

*La problématique des ombres portées par le projet m'interpelle également, et ce notamment eu égard au fait que l'étude reprise dans le rapport d'incidences paraît non seulement lacunaire, mais semble illustrer une atteinte importante pour le voisinage.*

*Quant à son caractère lacunaire*

*Il ressort des différentes illustrations reproduites dans le rapport (cfr rapport d'incidences 4.5.2) que mon immeuble n'est jamais représenté alors qu'il se situe juste en face de la salle de sport.*

*Il s'agit d'une lacune fondamentale en ce qui me concerne puisque je ne suis pas en mesure de pouvoir déterminer l'incidence réelle du projet sur mon habitation.*

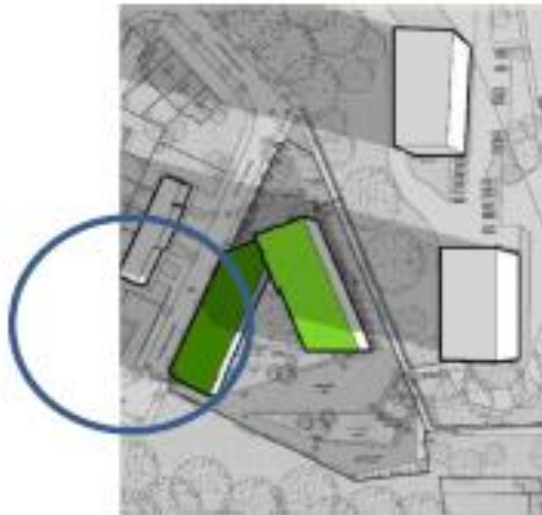
*Quant à l'impact du projet sur mon immeuble*

*L'ensemble des illustrations (et même si elles sont sujettes à caution et/ou à interprétation en raison de leur caractère lacunaire) permettent de constater que le projet aura une incidence majeure sur les habitations en termes de luminosité.*

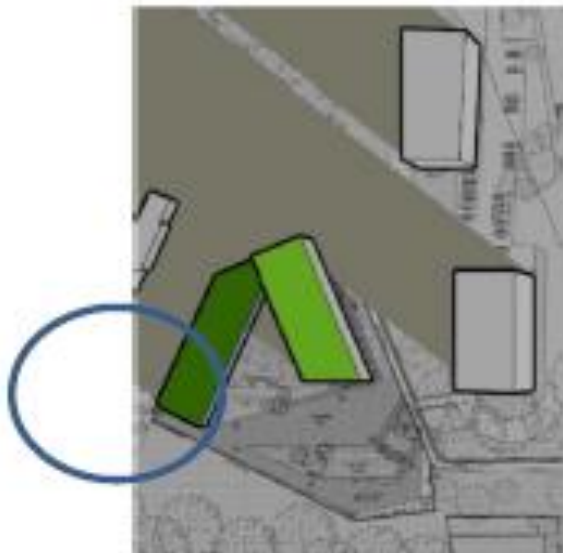
- au printemps et en matinée, le projet impactera la moitié de ma parcelle et plus particulièrement les deux fenêtres :*



- à l'équinoxe d'automne et en matinée, la quasi-totalité de ma parcelle (immeuble et jardin) sera impactée :*



- *au solstice d'hiver, et bien que l'étude n'illustre même plus le front bâti, le projet sera encore plus perceptible :*



".

*Le projet générera donc des nuisances particulièrement importantes sur le lotissement et plus particulièrement sur mon immeuble. Se pose dès lors la question du gabarit du projet (et plus particulièrement de la salle de sport) par rapport aux habitations existantes et son adéquation par rapport au cadre urbain environnant".*

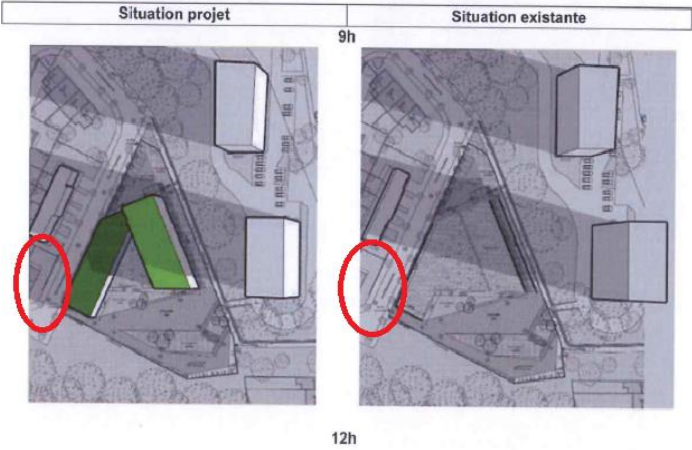
**17.** Sur ce point, le rapport d'incidences n'est pas complet.

Le rapport d'incidences comprend des simulations de l'ombre portée créée par les nouveaux bâtiments.

Ces projections ne sont pas complètes dès lors qu'elles ne représentent pas l'ensemble des habitations potentiellement impactées. Il s'agit particulièrement de l'habitation de Monsieur Florent PIVIN (actuellement de Madame TITI, requérante), sises au n° 22 du clos des Trigonelles.



Comme on peut le voir sur la simulation suivante, représentant l'impact au 21 septembre à 12h, cette habitation n'est pas entièrement représentée alors que l'impact est manifeste (R.I.E., p. 41) :



L'ensemble des simulations pour les quatre saisons reposent sur les mêmes images aériennes de sorte que l'habitation du requérant est toujours partiellement omise de l'analyse.

Pour le solstice d'hiver à 9h, le R.I.E. omet même complètement cette habitation (p. 41):



Cette omission, partielle ou entière, est fautive dès lors que cette habitation est précisément celle qui n'est aucunement impactée en situation existante par les ombres créées par les grandes tours sises du côté de la rue Craetveld et qu'elle semble donc concernée par les ombres du projet, à tout le moins, pour l'équinoxe du printemps et d'automne et le solstice d'hiver, soit sur trois saisons (cf. simulations, R.I.E., pp. 40, 41, 43). Cet impact est potentiellement majeur.

Le rapport d'incidences ne permet donc pas de déterminer avec précision l'impact des ombres portées du projet sur l'ensemble des habitations potentiellement concernées.

**18.** Sur ce point, le Fonctionnaire délégué fait référence aux mentions du premier avis de la Commission de concertation selon lequel (P.U., p. 9) :

*"Considérant qu'en ce qui concerne les ombres projetées l'implantation et le gabarit ont été examinés en détail ; que le RI stipule que « l'examen des ombres projetées montre que la contribution du projet sur les habitations voisines est marginale. Les volumes les plus bas sont ceux en vis-à-vis des habitations du clos des Trigonelles et le contexte est très largement conditionné par la présence de grands ensembles résidentiels proches, notamment l'immeuble sis au n°133 rue du Craetveld de gabarit R +13. » ;*

*Considérant que, notamment par rapport à la tour (l'immeuble sis au n°133 rue du Craetveld, qui dispose d'un gabarit de rez +13), le gabarit du bâtiment proposé n'a qu'un impact très limité et ce uniquement sur son environnement proche".*

Dès lors que l'habitation de Monsieur PIVIN<sup>13</sup> n'est pas concernée par les ombres de la tour de la rue Craetveld en situation existante et qu'il peut être déduit des informations partielles du rapport sur les incidences environnementales que celle-ci sera impactée, le Fonctionnaire délégué ne peut conclure à l'absence d'incidences substantielles.

**19.** La troisième branche du moyen est donc fondée.

#### **D. Quatrième branche : impact paysager et naturel**

**20.** En situation existante, le site constitue une prairie située au nord d'un bois.

Cet environnement présente de grandes qualités paysagères et naturelles pour les riverains (cf. photos émises dans le premier moyen).

Du côté du clos des Trigonelles, les habitants disposent d'une belle vue paysagère sur cette prairie. Le projet aura pour effet de supprimer presque entièrement cet environnement.

Du côté du lotissement "Versailles", les habitants disposent d'un environnement également caractérisé par de belles vues paysagères et doté d'un intérêt biologique certain. La parcelle projetée est séparée de la parcelle du lotissement par une haie – qui semblerait être mitoyenne –.

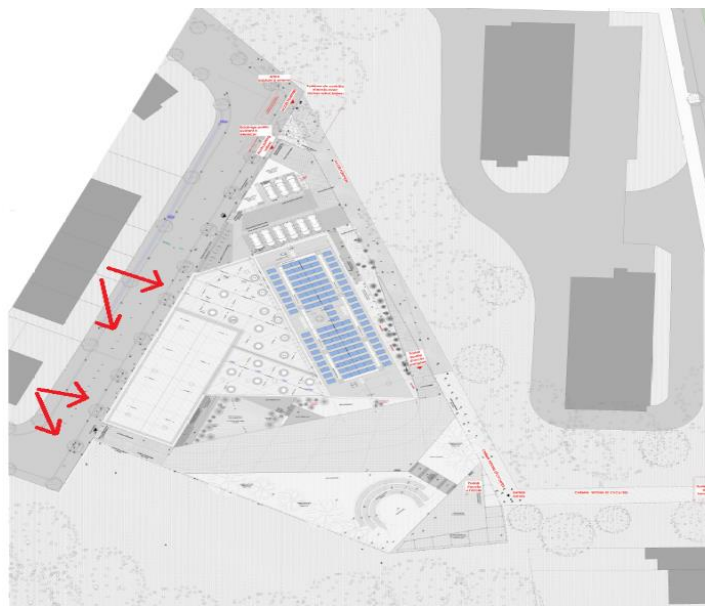
---

<sup>13</sup> Acquis par acte notarié par madame Safia TITI, première partie requérante.

De plus, l'on compte, en limite de parcelle du côté du lotissement, la présence de nombreux arbres hautes-tiges et d'arbustes permettant d'offrir aux habitants des tours "Versailles" une vue paysagère de grande qualité, tout en occultant quelque peu la parcelle projetée, et disposant d'un intérêt biologique certain.

#### **D.a. Du côté du clos des Trigonelles**

**21.** La localisation des bâtiments projetés en bordure de parcelle va couper les vues vers le centre de la parcelle et le bois situé au sud.



Par ailleurs, au droit du clos, le projet prévoit l'abattage des arbres sis le long du trottoir.

**21.1.** Les riverains avaient particulièrement critiqué ce point.

Dans sa réclamation, Monsieur PIVIN<sup>14</sup> constatait que (pièce n° 2, p. 6-7) :

*"Sur le plan paysager, par rapport au clos des Trigonelles, le rapport d'incidences se limite à exposer qu' «en situation projetée, la construction du bâtiment modifiera les perspectives paysagères à hauteur du clos des Trigonelles et des cheminements piétons à l'est de la parcelle» (p. 22/77).*

*Mais aucune évaluation de cet impact n'est réalisée.*

*Les perspectives paysagères ne sont pas autrement décrites. Et aucune simulation des incidences des constructions projetées sur ces incidences paysagères n'est fournie.*

*Ces éléments ne permettent pas d'appréhender concrètement l'impact du projet.*

---

<sup>14</sup> Dont l'habitation, sise au n° 22 du Clos des Trigonelles, a été acquise depuis lors par madame Safia TITI, première partie requérante.

*L'affirmation lénifiante que "le projet a été imaginé pour s'intégrer harmonieusement au contexte urbanistique et naturel existant" (ibidem), ne saurait justifier l'absence d'une évaluation des incidences".*

Pour sa part, Monsieur HUYBENS, deuxième partie requérante, indiquait que (pièce n° 3, p. 4) :

*"Pas de vue en perspective avec le clos des Trigonelles et la salle de sport. Celle-ci à front de trottoir a une hauteur entre et 7m92 et 9m76 pour la partie le plus au sud qui se trouve sur un socle en béton de 1,84 M. Cette hauteur est supérieure à la hauteur des maisons du Clos des Trigonelles qui se trouvent en contrebas de la route. La vision dégagée actuellement avec une distance de plus de 85 M avec le bâtiment No 133 de la rue du Craetveld (<https://eservices.minfin.fgov.be/ecad-web/#/>) sera limitée à 16 M, car le bâtiment est construit sans zone de recul, contrairement à toutes les maisons du clos".*

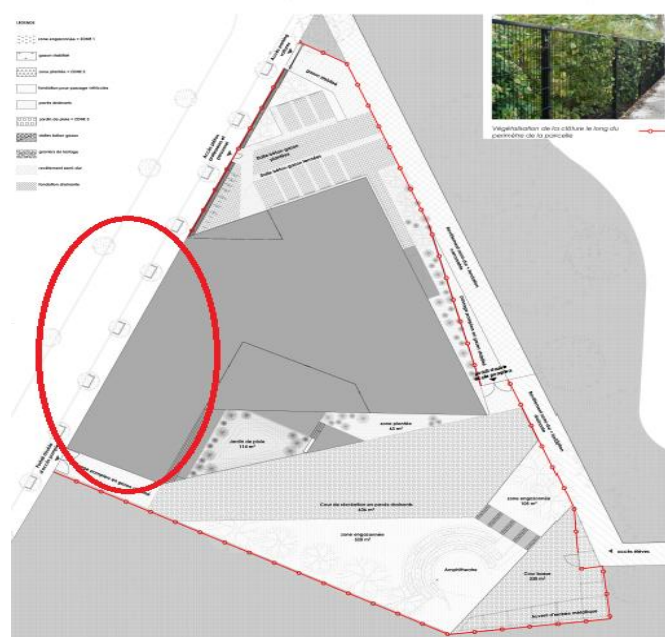
**21.2.** Aussi, comme le constatent les riverains, le rapport d'incidences ne comprend aucune évaluation de l'impact paysager du projet sur les riverains du clos des Trigonelles.

**21.3.** À ce sujet, le Fonctionnaire délégué indique que (P.U., p. 18) :

*"l'abattage des arbres (côté Trigonelles) et l'enlèvement de la haie existante ne représentent pas une grande perte en termes de diversité; que, toutefois, il est souhaitable de restaurer une végétation de qualité en limite de parcelle".*

Si le Fonctionnaire délégué indique qu'il est souhaitable de rétablir une végétation en limite de parcelle, cette option n'est que partiellement rencontrée dans le projet puisqu'aucune végétation n'est prévue le long de la salle de sport.

Comme cela ressort du plan paysager, la nouvelle clôture agrémentée d'une haie ne longe pas cette salle.





Cette omission est incohérente puisque c'est précisément au droit de la salle de sport que l'impact paysager et naturel est le plus prégnant pour les habitants du clos.

Le Fonctionnaire délégué n'explique pas pourquoi, à ce niveau, aucune mesure de protection paysagère n'est prévue.

**21.4.** L'appréhension de la problématique par le Fonctionnaire délégué est donc partielle et préjudicent les riverains sans justification suffisante.

#### ***D.b. Du côté du lotissement "Versailles"***

**22.** En situation existante, la parcelle projetée (n° 23F) est longée par une parcelle publique utilisée en tant que chemin piétonnier (non numéroté).

Ce chemin longe également la parcelle n° 29B – parcelle où se situent les immeubles d'appartements "Versailles" – et se prolonge jusqu'à la rue Craetveld.



Cet étroit sentier public est, du côté de la parcelle n° 29 B, longé par une haie – qui apparaît être mitoyenne<sup>15</sup> –. De plus, l'on compte, en limite de parcelle du côté du lotissement, la présence de nombreux arbres hautes-tiges et d'arbustes.

Comme cela ressort du plan paysager, le projet prévoit d'élargir cet étroit sentier à une largeur de 4 m afin de le rendre carrossable pour permettre un accès pompier.

Cette nouvelle voie d'accès est implantée directement le long de la parcelle n° 29B.

<sup>15</sup> L'avis de la Commission de concertation du 28 novembre 2023 précise que la haie est "*commune*" (P.U., p. 15).

**22.1.** Le dossier de demande ne comprend aucune information quant à l'impact de cet aménagement sur le maintien de la haie et sur la viabilité des arbres adjacents, situés sur la parcelle n° 29B.

Il ressort néanmoins de l'avis de la Commission de concertation du 28 novembre 2023 que *"la haie commune devra être enlevée"*, ce que précise aussi le Fonctionnaire délégué qui avalise *"l'enlèvement de la haie"* (P.U., p. 18).

**22.2.** L'attention du Fonctionnaire délégué avait pourtant spécialement été attirée sur cette question par les riverains :

- *"Section : clarifier le volume d'entrée, le pourtour de l'école et le statut du chemin en joignant l'accord du propriétaire éventuel sur le projet."*

*Dans cette nouvelle demande de permis, il y a une demande de modification d'un « chemin piétonnier » en « chemin carrossable de 4 M de large » pour le SIAMU. Un chemin carrossable nécessite des fondations importantes. Cette demande aura donc les incidences suivantes :*



*a) Suppression du magnolia situé sur le trottoir pour que le camion des pompiers puisse entrer dans le chemin carrossable.*

*b) Suppression de certains arbres de la parcelle C27d suite à la fondation du chemin carrossable.*

*c) Suppression de la haie entre la parcelle c29b et le chemin (en rouge sur la photo) . Il n'y a donc plus de séparation physique entre « le chemin carrossable » et la partie privée des immeubles du C29Bd)*

*La création d'un chemin carrossable entraîne la destruction des racines et donc la mort des arbres situés sur la parcelle c29b à la limite de la propriété. En effet les racines passent actuellement sous le chemin piétonnier (...)*



*Dans le cadre XI dans la section « Option : éléments supplémentaires pertinents » il n'est pas coché « Analyse phytosanitaire pour abattage d'arbre »*

*Cependant :*

*- Il est bien indiqué sur les plans « Arbre existant à enlever » pour un magnolia clos des Trigonelles.*  
*- Il n'est pas indiqué que tous les arbres sur la parcelle C29B à la limite de la propriété vont devoir être abattus ainsi que ceux de la parcelle C27D coincés entre l'entrée pour le SIAMU et l'entrée privée de l'école. En effet les racines de ceux-ci subiront des dégâts irréparables suite aux fondations du chemin carrossable. S'ils ne sont pas abattus avant, ils risquent de tomber sur / dans l'école"<sup>16</sup>.*

- " Le Contenu des documents est lui aussi parfois incomplet ou interpellant.

*Dans l'Annexe 1, on ne parle que de la construction de l'école et rien au sujet de la transformation du chemin piétonnier en chemin carrossable élargi à 4m sur toute sa longueur de +/- 120m (une seule parcelle C23F au cadre II, construction d'un nouveau bâtiment scolaire au cadre III, point 1 seul coché au cadre IV, cadre IX vide) (...)*

*Pas de mention dans l'« Annexe 1 » ni d'étude phytosanitaire alors que les plans prévoient l'abattage d'un arbre du clos, ainsi que la modification du chemin piétonnier bordé de 17 arbres et de haies qui seront forcément impactés.*

*La haie de clôture le long de la parcelle C29b des immeubles semble supprimée sur la partie du chemin côté école, sans aucune proposition de remplacement"<sup>17</sup>.*

**22.3.** À ce sujet, le Fonctionnaire délégué se contente d'indiquer que (P.U., p. 18) :

*" Considérant que l'aménagement paysager devait être adapté, car le projet initial était basé sur un plan (cadastre) incorrect ; que, par conséquent, l'espace public (propriété de la Ville de Bruxelles) a été inclus dans la présente demande, de sorte que, d'une part, l'accès du SIAMU est assuré et, d'autre part, que l'aménagement de la ruelle d'accès peut être exécuté en même temps que le chantier de construction ;*

*Considérant que la rénovation de ce chemin est jugée opportune compte tenu de l'état dans lequel il se trouve actuellement ; que cette rénovation offre l'opportunité de renouveler et d'élargir ce sentier ; (...)*

*Considérant que le chemin est construit comme un "chemin de parc" et a pour but de servir de lieu de promenade agréable pour les piétons et les cyclistes ;*

*Considérant que la largeur est essentiellement nécessaire pour que les gens puissent traverser facilement et pour permettre au SIAMU d'accéder au site de l'école (qu'en cas d'urgence) ;*

*Considérant que la haie est située en limite de propriété et n'a pas de valeur naturelle exceptionnelle ; que l'enlèvement de cette haie n'est pas considéré comme problématique pour autant qu'une nouvelle plantation soit mise en place après la construction du chemin ;*

---

<sup>16</sup> Réclamation de Monsieur Pierre HUYBENS du 14 novembre 2023 (deuxième enquête publique) (pièce n° 6).

<sup>17</sup> Réclamation de Monsieur Guy VANNESTE du 12 novembre 2023 (deuxième enquête publique) (pièce n° 7).

*L'abattage des arbres (côté Trigonnelles) et l'enlèvement de la haie existante ne représentent pas une grande perte en termes de diversité; que, toutefois, il est souhaitable de restaurer une végétation de qualité en limite de parcelle".*

**22.4.** D'une part, le Fonctionnaire délégué ne pouvait autoriser la destruction de la haie existante alors que celle-ci dispose potentiellement d'un caractère mitoyen sans appréhender la faisabilité du projet à cet égard.

Si les permis sont délivrés sans préjudice des droits civils, il reste que l'autorité doit examiner si une question de droit civil est susceptible d'impacter l'appréciation du bon aménagement des lieux et la faisabilité du projet.

Il est de jurisprudence constante que :

*"Les permis d'urbanisme sont, en principe, délivrés sous réserve des droits civils des tiers. Une contestation portant sur des droits civils relève de la compétence exclusive des tribunaux de l'ordre judiciaire en vertu de l'article 144 de la Constitution. Il n'appartient pas au Conseil d'État d'en connaître. Les règles de droit civil ne constituent pas des règles de police d'aménagement du territoire au regard desquelles la légalité d'une demande de permis doit être examinée. Il est toutefois possible que la méconnaissance d'une règle de droit civil par le projet, indépendamment de sa conséquence en droit civil, soit la cause d'une mauvaise urbanisation. Dans ce cas, il appartient bien à l'autorité chargée d'instruire la demande de permis de se prononcer sur ce point dans son appréciation du bon aménagement des lieux"<sup>18</sup>.*

En l'espèce, si la haie litigieuse venait à ne pouvoir être supprimée du fait de son caractère mitoyen, l'aménagement de la voie d'accès pour les services de secours serait remis en cause ou devrait, à tout le moins, faire l'objet d'une nouvelle implantation.

Dès lors que la réalisation de la voie découle de l'avis obligatoire et contraignant du S.I.A.M.U., la non-conformité du projet sur ce point impacte la validité de l'ensemble du projet.

Ce faisant, le sort définitif réservé à la haie mitoyenne influe inévitablement sur la légalité du permis. Eu égard aux réclamations émises, le Fonctionnaire délégué aurait dû appréhender le sort réservé à la haie mitoyenne et son impact sur l'aménagement de la voie de secours.

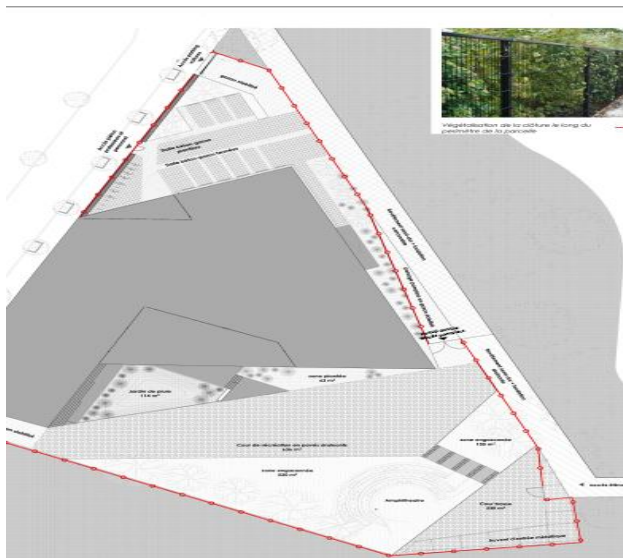
La motivation du permis est, sur ce point, lacunaire.

**22.5.** D'autre part, le Fonctionnaire délégué expose que la suppression de la haie existante sera compensée par la création d'une nouvelle végétation "*en limite de parcelle*". Cette affirmation est cependant trompeuse et ne tient pas compte des remarques des riverains et de l'impact du projet sur ces derniers.

---

<sup>18</sup> C.E., GERMEAU, n° 252.179 du 19 novembre 2021 ; C.E., ZEEBBROEK, n° 249.586 du 25 janvier 2021 ; C.E., ROSEZ, n° 249.154 du 7 décembre 2020 ; C.E., DE LE HOYE, n° 246.996 du 6 février 2020 ; C.E., DEFOSSEZ, n° 245.821 du 18 octobre 2019...

i. En premier lieu, il faut préciser que la nouvelle végétation sera installée à la limite entre la parcelle projetée et la parcelle sur laquelle se situe le sentier public et où se situera la future voie de secours. Aussi, les riverains verront une haie mitoyenne supprimée et être remplacée par une nouvelle haie, mais située plusieurs mètres en aval. Cette nouvelle haie n'aura d'utilité que pour l'école et n'apportera aucune séparation visuelle entre la voie de secours et la parcelle n° 29B.



Il n'est pas justifié que les riverains subissent l'impact de la nouvelle voie alors que l'école elle-même s'en protège.

Aussi, la perte de la haie séparative n'est pas compensée de manière adéquate vis-à-vis des riverains. Si le Fonctionnaire délégué estime que, en cause de la suppression de la haie existante, il y a lieu de restaurer une végétation de qualité *"en limite de parcelle"*, il n'explique pas pourquoi cette végétation ne prend pas place à la limite avec la parcelle n° 29B.

ii. En second lieu, eu égard aux réclamations introduites, l'on peine à comprendre pourquoi une implantation de cette voie quelque peu plus éloignée de la limite de la parcelle ne pouvait avoir lieu. A la lecture des plans, le projet prévoit encore un espace large entre la voie de secours et les bâtiments de l'école. Précisément là où sera installée la nouvelle haie.

Il n'est pas expliqué pourquoi la nouvelle voie doit être accolée à la parcelle des riverains, obligeant la suppression de la haie séparative, alors qu'il apparaît concevable de décaler cette voie pour permettre le maintien de la haie.

On rappellera que *"l'autorité doit motiver en quoi le projet constitue un bon aménagement des lieux, non seulement du point de vue des demandeurs de permis, mais aussi du point de vue des voisins, et ce d'autant plus lorsque ceux-ci ont introduit une réclamation"*<sup>19</sup>.

En l'espèce, la motivation de l'acte attaqué est trompeuse, dénuée de pertinence et ne répond pas aux réclamations introduites.

<sup>19</sup> C.E., COULON, n° 218.135 du 20 février 2012.

**22.6.** Enfin, le Fonctionnaire délégué n'appréhende aucunement les conséquences de la réalisation de la voie de secours sur la viabilité des arbres existants sur la parcelle n° 29B. i

Il a été rappelé ci-dessus que les riverains avaient relevé que l'implantation de la voie était susceptible d'impacter la viabilité des arbres adjacents situés sur la parcelle n° 29B (cf. supra, n° 22.2.). Ce constat découle d'une étude phytosanitaire réalisée par un expert mandaté par les riverains (pièce n° 8). Il ressort de cette étude ce qui suit (pp. 11-13) :

#### " 5.2 ÉVALUATION DES IMPACTS

*Pour se développer, un arbre doit pouvoir exploiter un volume le plus important possible de terre de qualité. Cela lui prodigue par ailleurs un meilleur ancrage et une plus grande capacité de résistance aux maladies, du fait de sa meilleure santé.*

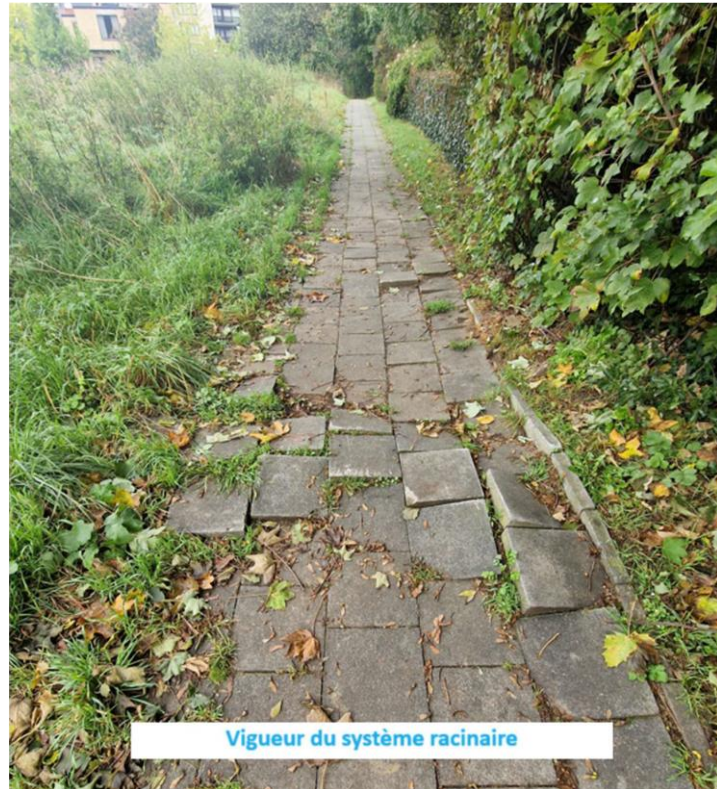
*Le système racinaire des arbres présents (érable, frêne,...) est assez superficiel et étalé horizontalement. La création de la voie carrossable à côté de la mitoyenneté aura une incidence sur le système racinaire, la largeur de 4m de la voirie sera automatiquement en conflit avec les racines déjà présentes des arbres.*

*Sur le reportage photo ci-dessous on voit clairement que la couronne des arbres surplombe la future voie carrossable. L'envergure, le développement et la vigueur actuelle du système racinaire sur le chemin piétonnier.*

*Le décaissement pour la réalisation de la voie aura un impact direct sur les arbres et leur survie, sans même tenir compte du compactage et du remblaiement.*







Vigueur du système racinaire



Arbres sains

*Cette première visite a montré, suivant la méthodologie VTA (Visual Tree Assessment), que les arbres sont sains et qu'ils ne présentent aucun risque à ce jour.*

*Suite à l'analyse faite dans ce rapport, l'implantation du projet de la voie carrossable, dans sa version la plus récente, entraînerait la perte des arbres se trouvant dans l'emprise de la voie.*

*Il est essentiel de planifier soigneusement la construction de la voie carrossable pour minimiser l'impact sur le système racinaire des arbres, de reculer le chemin afin de respecter une distance minimale pour le système racinaire. Des mesures de protection, telles que des barrières pour éviter le compactage, des techniques de construction adaptées et la préservation de zones non perturbées autour des arbres, sont nécessaires pour préserver leur santé et leur stabilité.*

*En fonction des plans de construction définitifs qui seront établis par la suite, l'impact négatif sur les arbres pourra être identifié, évalué et pondéré de manière plus précise encore. Une liste complète et précise des mesures de protection et de préservation des arbres pourrait alors être établie sous la forme d'un plan et d'un devis technique détaillés" (nous soulignons).*

Alors que cette étude a été transmise aux autorités en temps utile<sup>20</sup>, et que les réclamations faisaient également état de cette problématique, le Fonctionnaire délégué ne l'aborde absolument pas. Cet impact ne peut être minimisé dès lors que la végétation existante sur la parcelle des riverains leur permet de disposer d'une végétation digne d'intérêt d'un point de vue biologique, de vues paysagères de qualité et d'un effet occultant sur les futurs bâtiments projetés.

Sur ce point, la motivation de l'acte attaqué est donc lacunaire.

**22.7.** Il s'ensuit que l'appréhension de l'impact du projet sur la végétation sise sur la parcelle riveraine n° 29 B n'est pas adéquate.

**23.** La quatrième branche du moyen est donc fondée.

#### **E. Conclusion sur le moyen**

**24.** Il s'ensuit que, sur les thématiques invoquées, alors que le projet est susceptible de provoquer des nuisances substantielles, l'évaluation des incidences est lacunaire et erronée. Ces lacunes rejaillissent sur l'appréhension des incidences par le Fonctionnaire délégué qui, en outre, ne répond pas suffisamment aux réclamations émises par les riverains.

**25.** Le moyen est donc fondé.

---

<sup>20</sup> Cf. rappel des faits, n° 10 et pièces n° 8 à 10.

**EN CONSÉQUENCE,**

**LES REQUÉRANTS DEMANDENT AU CONSEIL D'ÉTAT,**

D'annuler pour violation des formes substantielles ou prescrites à peine de nullité, détournement ou excès de pouvoir la décision du Fonctionnaire délégué du 13 février 2024 octroyant à l'asbl Collège Sainte-Anne un permis d'urbanisme pour construire un nouveau bâtiment scolaire devant accueillir un DOA (degré d'observation autonome) d'environ 500 élèves sur une parcelle sise Clos des Trigonelles à Neder-Over-Hembeek.

De condamner la partie adverse aux entiers dépens en ce compris l'indemnité de procédure fixée à son taux de base (770 €).

Bruxelles, le 24 avril 2024

Pour les requérants,

Jacques SAMBON  
L'un de leurs conseils

Pièces jointes :

Pièce n° 1 : Permis d'urbanisme du 13 février 2024, acte attaqué

Pièce n° 2 : Réclamation de Monsieur PIVIN (22, clos des Trigonelles)

Pièce n° 3 : Réclamation de Monsieur HUYBENS (32, clos des Trigonelles)

Pièce n° 4 : Réclamation de Monsieur VANNESTE (39, clos des Trigonnelles)

Pièce n° 5 : Réclamation collective

Pièce n° 6 : Réclamation de Monsieur Pierre HUYBENS du 14 novembre 2023 (32, clos des Trigonelles)

Pièce n° 7: Réclamation de Monsieur VANNESTE du 12 novembre 2023 (39, clos des Trigonnelles)

Pièce n° 8 : Etude phytosanitaire du bureau VAN WETTER du 10 novembre 2023.

Pièce n° 9 : Courriel de Monsieur HUYBENS du 29 novembre 2023

Pièce n° 10 : Courriel de la Ville de Bruxelles du 30 novembre 2023