

CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 138.469 du 14 décembre 2004

A.152.309/XIII-3375

En cause :           **1 CLAERMAN Maurice,**  
                          **2 DECOENE Michel,**  
                          **3 l'Association sans but lucratif**  
                          **ASSOCIATION DU QUARTIER LEOPOLD-**  
                          **JARDIN DE L'EUROPE,**

ayant tous élu domicile chez  
Me Lucie POCHET, avocat,  
avenue Louise 391/22  
1050 Bruxelles,

contre :

**la Région de Bruxelles-Capitale,**  
représentée par son Gouvernement,  
ayant élu domicile chez  
Me Joël van YPERSELE, avocat,  
rue du Prince Royal 85  
1050 Bruxelles.

Partie intervenante :

**la Société anonyme PROMOTION LEOPOLD,**  
ayant élu domicile chez  
Me Tanguy VANDENPUT, avocat,  
avenue Tedesco 7  
1160 Bruxelles.

---

**LE PRESIDENT F.F. DE LA XIII<sup>e</sup> CHAMBRE DES REFERES,**

Vu la demande introduite le 1<sup>er</sup> juin 2004 par Maurice CLAERMAN, Michel DECOENE et l'association sans but lucratif ASSOCIATION DU QUARTIER LEOPOLD-JARDIN DE L'EUROPE, tendant à la suspension de l'exécution du "permis d'urbanisme délivré le 24 mars 2004 par le Fonctionnaire-délégué de la Région de Bruxelles-Capitale, aux fins d'autoriser la société anonyme PROMOTION LEOPOLD à construire les bâtiments D4-D5 destinés à de l'équipement d'intérêt collectif et de

service public avec sous-sol et parking pour 182 emplacements, rue de Trèves et Place du Luxembourg à 1050 Bruxelles";

Vu la requête introduite le même jour par les mêmes requérants qui demande l'annulation du même acte;

Vu la requête introduite le 21 juin 2004 par laquelle la société anonyme PROMOTION LEOPOLD demande à être reçue en qualité de partie intervenante dans la procédure en référé;

Vu la note d'observations et le dossier administratif de la partie adverse;

Vu le rapport de M<sup>me</sup> LEYSEN, auditeur au Conseil d'Etat;

Vu l'ordonnance du 5 août 2004 fixant l'affaire à l'audience du 14 septembre 2004 à 9.30 heures;

Vu la notification de l'ordonnance de fixation et du rapport aux parties;

Entendu, en son rapport, M<sup>me</sup> GUFFENS, conseiller d'Etat;

Entendu, en leurs observations, Me Lucie POCHET, avocat, comparaissant pour les requérants, Me Joël van YPERSELE, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et Me Tangui VANDENPUT, avocat, comparaissant pour la partie intervenante;

Entendu, en son avis conforme, M<sup>me</sup> LEYSEN, auditeur;

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

Considérant que les faits utiles à l'examen de la demande de suspension se présentent comme suit :

1. Le 15 mai 2000, la S.A. PROMOTION LEOPOLD dépose un dossier de demande de permis d'urbanisme auprès du collège des bourgmestre et échevins de la commune d'Ixelles, tendant à réaffecter la gare de Bruxelles-Luxembourg et à construire, rue de Trèves et place du Luxembourg, deux immeubles dénommés D4 et

D5, d'une surface hors-sol de 41.072 m<sup>2</sup> affectée aux bureaux, espaces socio-culturels et commerces ainsi qu'un parking public de 459 emplacements en sous-sol.

2. En l'absence de décision du collège des bourgmestre et échevins dans le délai imparti par l'article 119 de l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme (OPU), la S.A. PROMOTION LEOPOLD saisit le fonctionnaire délégué.

3. Le 5 février 2001, le fonctionnaire délégué refuse le permis sollicité.

4. Le 6 février 2001, la S.A. PROMOTION LEOPOLD introduit un recours auprès du collège d'urbanisme contre ce refus. En l'absence de décision du collège d'urbanisme dans les délais impartis par l'article 131 de l'OPU, la société introduit, le 21 avril 2001, un recours accompagné de plans modifiés auprès du gouvernement.

5. Entre-temps, une demande de suspension est introduite par la commune d'Ixelles contre la décision du fonctionnaire délégué du 5 février 2001. Le Conseil d'Etat rejette cette demande par l'arrêt n° 98.959, du 20 septembre 2001 aux motifs que le risque de préjudice allégué ne résulte pas de l'exécution immédiate de la décision refusant le permis sollicité, mais bien de l'inaction du collège des bourgmestre et échevins pendant le délai qui lui était imparti pour statuer sur la demande de permis.

6. Le 7 mars 2002, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale délivre à la S.A. PROMOTION LEOPOLD un permis d'urbanisme relatif à la réaffectation de la gare de Bruxelles-Luxembourg et à la construction d'un complexe d'immeubles à vocation mixte de bureaux, commerces, équipements dans l'îlot délimité par la rue de Trêves et les voies de la société nationale des chemins de fer belges (S.N.C.B.) en gare de Bruxelles-Luxembourg, conformément aux plans modificatifs datés du 21 décembre 2001, moyennant le respect de conditions portant sur la capacité de répartition des parkings et des charges d'urbanisme.

Les requérants n'ont pas attaqué ce permis d'urbanisme.

Celui-ci a néanmoins fait l'objet de deux recours introduits par des tiers à la présente affaire. Les arrêts n<sup>os</sup> 112.018 et 112.019 du 29 octobre 2002 rejettent les demandes de suspension de l'exécution de cette décision, au motif qu'elles sont, sur le vu des pièces en la possession du Conseil d'Etat à ce stade de la procédure, irrecevables ratione temporis. Les arrêts n<sup>os</sup> 121.997 et 121.998 du 1<sup>er</sup> août 2003 ont décrété le

désistement de ces parties requérantes, conformément à l'article 17, § 4ter, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat.

7. Le 18 mars 2003, la S.A. PROMOTION LEOPOLD introduit une demande de modification du permis d'urbanisme qui lui a été délivré le 7 mars 2002. Elle sollicite notamment l'autorisation de construire les bâtiments D4-D5 destinés à de l'équipement d'intérêt collectif ou de service public avec sous-sol et parking pour 182 emplacements.

La demande de modification du permis du 7 mars 2002 résulte de la mise au point des besoins du Parlement européen (notamment de sécurité), des escaliers de secours particulièrement dans le bâtiment D5, des façades et du souci de respecter, dans les gabarits généraux, la symétrie entre le D4 et le D5 ainsi que de la révision des façades courbes des bâtiments D4 et D5, de la partie centrale due à la suppression des auvents et aux raccords des passerelles avec ces mêmes bâtiments.

La demande, dont il est accusé réception le 24 mars 2003, est accompagnée d'un rapport d'incidences qui contient notamment une comparaison du projet avec le permis délivré le 7 mars 2002.

8. Le 24 avril 2003, la Commission royale des monuments et des sites émet un avis défavorable sur la demande.

Une enquête publique se tient du 28 avril au 14 mai 2003 et donne lieu à sept réclamations.

La commission de concertation émet un avis partagé en sa séance du 4 juin 2003.

Le 13 juin 2003, le collège des bourgmestre et échevins de la commune d'Ixelles émet un avis favorable conditionnel.

9. Le 18 juillet 2003, le fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale délivre le permis sollicité.

10. Le 22 juillet 2003, l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (I.B.G.E.) délivre à la S.A. PROMOTION LEOPOLD un permis d'environnement pour l'exploitation des bâtiments D4-D5 comportant des bureaux,

salles de conférences et un parking public, moyennant le respect de certaines conditions.

11. Le 14 août 2003, la S.A. PROMOTION LEOPOLD introduit un recours auprès du collège d'urbanisme contre le permis d'urbanisme en ce qui concerne le montant des charges d'urbanisme dont il est assorti, et le versement de celles-ci.

12. Le 22 septembre 2003, l'A.S.B.L. ASSOCIATION DU QUARTIER LEOPOLD, Maurice CLAERMAN et Michel DECOENE introduisent une demande de suspension et une requête en annulation enrôlées sous le n° A 141.845/XIII-3109 contre le permis d'urbanisme délivré le 18 juillet 2003.

L'arrêt n° 129.729 du 25 mars 2004 rejette la demande de suspension au motif que le recours en annulation dont la demande de suspension est l'accessoire est prématuré en raison du recours administratif introduit par la S.A. PROMOTION LEOPOLD contre le permis d'urbanisme précité.

13. En l'absence de réception d'une décision du collège d'urbanisme dans les 75 jours suivant l'introduction du recours, la S.A. PROMOTION LEOPOLD saisit, le 29 octobre 2003, le Gouvernement bruxellois de son recours.

14. Par décision du 24 mars 2004, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale rejette le recours et délivre le permis d'urbanisme pour la construction des bâtiments D4-D5 aux conditions fixées par le fonctionnaire délégué dans le permis d'urbanisme délivré le 18 juillet 2003 à la S.A. PROMOTION LEOPOLD, sous réserve de l'adaptation des charges d'urbanisme à 1.763.375 euros.

Il s'agit de l'acte attaqué.

Les conditions fixées par le fonctionnaire délégué dans le permis du 18 juillet 2003 sont les suivantes :

- " - identifier l'entrée de l'espace socioculturel de manière plus affirmée;
- supprimer les recoins formés par les redents des extrémités des bâtiments D4 et D5 de part et d'autre de l'ancienne gare au niveau du rez-de-chaussée;
- maintenir en tout temps le caractère public du parking public et porter sa capacité à 180 places minimum (hors emplacements de service);
- limiter à 30% maximum de sa capacité, l'offre de stationnement de longue durée de ce parking (= immobilisation continue du véhicule plus de 24 heures)

envisagée sous toute forme de cession quelconque de l'exploitant (stationnement mensuel, vente ...) de manière à préserver le caractère public et à assurer la rotation des véhicules du et dans le parking;

- acquitter, endéans les deux ans de la délivrance du permis d'urbanisme, des charges d'urbanisme complémentaires au montant initial de 4.263.880 euros complémentaires au montant initial de 4.263.880 euros au prorata de l'augmentation de la superficie de planchers de surface administrative par rapport au permis d'urbanisme du 7 mars 2002, dans les mêmes proportions que pour le permis précédent, soit un montant de 1.748.562,65 euros à verser sur le compte n° (...)"

15. Le 29 septembre 2003, les mêmes requérants introduisent, sur la base de l'article 79 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, un recours contre le permis d'environnement du 22 juillet 2003 auprès du collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

16. Le 17 novembre 2003, le collège d'environnement déclare ce recours tardif, et partant, irrecevable.

17. Le 15 décembre 2003, l'A.S.B.L. ASSOCIATION DU QUARTIER LEOPOLD-JARDIN DE L'EUROPE, Maurice CLAERMAN et Michel DECOENE introduisent auprès du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale un recours contre la décision du collège d'environnement et contre le permis d'environnement du 22 juillet 2003.

18. Par décision du 1<sup>er</sup> avril 2004, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déclare ce recours tardif, et partant, irrecevable.

Cette décision fait l'objet d'une demande de suspension de son exécution enrôlée sous le n° A 152.305/XIII-3376;

Considérant que, par requête introduite le 21 juin 2004, la S.A. PROMOTION LEOPOLD demande à intervenir dans la procédure en référé; qu'il y a lieu d'accueillir cette requête;

Considérant que l'intervenante demande que le présent recours soit joint au recours n° A 152.305/XIII-3376 introduit le 1<sup>er</sup> juin 2004 par les requérants contre l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 1<sup>er</sup> avril 2004 rejetant leur recours relatif au permis d'environnement délivré à la S.A. PROMOTION LEOPOLD pour l'exploitation des immeubles D4-D5;

Considérant que l'acte attaqué (permis d'urbanisme modificatif), ainsi que l'acte attaqué dans le recours n° A 152.305/XIII-3376 (permis d'environnement), sont des actes administratifs individuels distincts; qu'il n'y a pas lieu de faire droit à la demande de jonction au stade de la demande de suspension;

Considérant qu'au titre de risque de préjudice grave difficilement réparable, les requérants font valoir ce qui suit :

" (...)

En l'espèce, il y a lieu d'évoquer le contexte dans lequel le projet de construction des immeubles D4 et D5 et de leur parking, en particulier, est réalisé.

Le projet de construction du D4 et du D5 a déjà fait l'objet d'une demande de permis d'environnement et d'urbanisme. Un permis d'environnement de classe IA a été délivré après la réalisation d'une étude d'incidences par la S.A. STRATEC au mois de mai 1999 (...).

Un premier permis d'urbanisme a été délivré sur recours, le 7 mars 2002, par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-capitale (...). Le projet litigieux a fait l'objet d'une seconde demande, le 20 mars 2003, auprès du Fonctionnaire délégué qui a octroyé l'autorisation de construire le 18 juillet 2003 (...) avant que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale n'adopte le permis querellé.

Cette seconde demande avait pour objectif de modifier le permis d'urbanisme du 7 mars 2002, en fonction de l'accord intervenu le 6 mars 2003 (...) entre la Région de Bruxelles-Capitale, la commune d'Ixelles, le Parlement européen et la S.A. SOCIETE ESPACE LEOPOLD (S.A. S.E.L., en abrégé).

Le principe de l'accord du 6 mars 2003 était lui-même prévu dans une convention du 6 mars 2002 signée par la Région de Bruxelles-Capitale, la commune d'Ixelles, la S.A. S.E.L., la S.A. FORUM LEOPOLD D3 et la S.A. PROMOTION LEOPOLD.

La convention du 6 mars 2002 avait pour principal objet de fixer les lignes directrices de la réalisation du projet de construction des immeubles D4 et D5 destinés au Parlement européen (...).

Selon l'article 15 de la convention, il était convenu que les parties s'accorderaient sur diverses adaptations et modifications à apporter au permis d'urbanisme, eu égard aux besoins formulés par le Parlement européen sur différents éléments comme, par exemple, l'adaptation fonctionnelle et technique du bâtiment D5 et de ses abords, la modification du programme architectural et fonctionnel de l'ancien bâtiment de la gare du Luxembourg ou la détermination du nombre d'emplacements de parkings prévus et de leur affectation, notamment en fonction des besoins exprimés par la S.N.C.B., d'une part et par les riverains et les commerçants, d'autre part, tout en tenant compte des impératifs de sécurité voulus par le Parlement européen (...).

Ainsi, l'accord du 6 mars 2003 fondé sur l'article 15 de la convention du 6 mars 2002 prévoit que, en ce qui concerne la détermination du nombre d'emplacements de parkings et de leur affectation :

« Situation prévue dans le permis original :

Un parking public de 445 emplacements s'étend sous l'ensemble des immeubles D4 et D5, aux deuxième et troisième sous-sols, ainsi que sur une mezzanine sous l'immeuble D5.

Les parties conviennent de modifier la situation initiale comme suit :

Le parking public s'étendra uniquement aux deuxième et troisième sous-sols de l'immeuble D4 et du bâtiment de l'ancienne gare; sa capacité se situera entre 180 et 195 emplacements.

Il sera réservé aux usagers de la S.N.C.B., aux riverains, aux commerçants et aux visiteurs du quartier.

La volumétrie des sous-sols restera inchangée et les surfaces correspondant aux places de parkings supprimées seront affectées aux fonctions audiovisuelles du service parlementaire de presse et d'information du Parlement européen.

La S.N.C.B. a marqué son accord sur cette adaptation par lettre du 9 septembre 2002. (...)».

(article 2, point 4 de l'accord du 6 mars 2003).

La forte réduction du nombre d'emplacements de parking public qu'implique le permis querellé est constitutive d'un risque de préjudice grave et difficilement réparable. En effet, un parking public d'une capacité de 180 places ne permet, à l'évidence, pas de répondre aux besoins liés à la construction des immeubles D4 et D5, compte tenu des besoins des usagers de la S.N.C.B., d'une part, et des riverains et des commerçants, d'autre part.

On soulignera, à cet égard, que l'étude d'incidences estime les besoins en stationnement public dans la zone d'étude à 966 places (voir page 1.13 du résumé non technique de l'étude d'incidences (...)). En réalité, il y aurait lieu de rectifier le tableau des estimations réalisé par la S.A. STRATEC et d'ajouter au chiffre total, 50 emplacements supplémentaires résultant des précisions apportées par la S.N.C.B., ensuite de l'étude, et portant ainsi sa demande de 200 à 250 (lettre du 23 juin 1999). Par conséquent, le total des besoins objectivement évalués par l'étude d'incidences, compte tenu des précisions de la S.N.C.B., s'élève à 1016 emplacements.

De même, la Ville de Bruxelles avait émis :

un avis favorable pour le parking public en sous-sol à condition de, notamment :

- maintenir le nombre d'emplacements de parking public au chiffre retenu dans le premier permis d'urbanisme, soit 445 places;
- garantir en tout temps le maintien du statut public des parkings;
- interdire toute liaison directe entre les niveaux de parkings et les étages du complexe D4/D5;
- limiter l'usage du by-pass entre les parkings du complexe D3 et ceux du complexe D4/D5 à un exutoire de secours des parkings du complexe D3 vers les rues de Trèves et Montoyer;
- limiter la capacité du parking réservée au stationnement de longue durée à 30%;

un avis défavorable pour l'espace socioculturel (Musée de l'Europe), à défaut de :

- conclure, avant le début des travaux, un accord avec les communes concernées (Ixelles et Bruxelles), la S.N.C.B., la STIB, De Lijn, TEC, et les taxis, en ce qui concerne la problématique de l'accessibilité du complexe, notamment pour les autocars, le chargement et le déchargement de passagers et le stationnement. Un avis favorable pourrait être envisagé en prévoyant le stationnement des cars dans le parking D3.

Tant cet avis de la Ville de Bruxelles que l'étude d'incidences qui plaident, respectivement, en faveur du maintien des 445 places de parking initialement prévues et à un parking public d'une capacité pratique minimale de 593 emplacements, démontrent, dès lors, le caractère pour le moins insuffisant des emplacements de parkings prévus.

Le permis querellé procède donc d'une erreur manifeste dans l'appréciation des besoins en parking, ainsi que d'une méconnaissance des données de fait de la situation.

Tout d'abord, le projet initialement défendu par le demandeur de permis postulait la création de 615 places de parking sur 4 niveaux, dont 90 places privatisables et réservées aux livraisons et au personnel de la gare, des commerces et de l'espace polyvalent à vocation socio-culturelle, d'une part, et 525 places de parking public, d'autre part.

Comme il a déjà été relevé plus haut, l'étude d'incidences, réalisée au mois de mai 1999 dans le cadre de la demande de certificats d'environnement et d'urbanisme avait estimé que les besoins globaux en emplacements de parking générés par la construction des immeubles D4-D5, comprenant notamment des commerces, des services horeca et l'espace socio-culturel s'élevaient à 966 emplacements (...) (p.I. 13 du résumé non technique de l'étude d'incidences (...)).

Pour estimer les besoins en stationnement public, l'étude d'incidences avait tenu compte d'une part, de l'offre qui serait supprimée (répression et suppression du stationnement sauvage par l'installation d'obstacles physiques, disparition de parkings non autorisés comptant 176 emplacements, disparition d'un parking provisoire utilisé par la S.N.C.B. du fait de la réalisation du projet), et d'autre part de la demande nouvelle (200 emplacements demandés pour la clientèle de la S.N.C.B., demande liée à l'espace socio-culturel, aux commerces, à l'horeca et aux bureaux).

En outre, dans l'estimation des besoins en emplacements publics, l'auteur de l'étude d'incidences avait tenu compte du fait, qu'en cas d'occupation des bureaux du D4 et du D5 par une institution européenne, les employés et leurs visiteurs utiliseraient vraisemblablement le parking privé du D3. Par conséquent, la demande liée à l'occupation des bureaux des D4 /D5 a été estimée à zéro (p.I. 13 du résumé non technique de l'étude d'incidences - (...)).

Compte tenu de l'estimation des besoins en stationnement du quartier, l'étude d'incidences a estimé l'occupation future du parking public de 615 places prévu dans le projet initial. Sur la base de différentes hypothèses, l'étude d'incidences a conclu que la capacité pratique minimale du parking, en semaine était de 593 emplacements (p.I.15 du résumé non technique de l'étude d'incidences, page III.1.112 du rapport final de l'étude d'incidences).

Par la suite, comme il a déjà été évoqué plus haut, le demandeur de permis a introduit une demande de permis «modificatif», sur pied de l'article 15 de la convention du 6 mars 2002, pour tenir compte des besoins fonctionnels et de sécurité formulés par le Parlement européen. Dans l'accord intervenu entre la Région de Bruxelles-capitale, la commune d'Ixelles, le Parlement européen et la S.A. S.E.L.,

le 20 janvier 2003, la détermination du nombre d'emplacements de parkings et de leur affectation fut remaniée.

Alors qu'un parking public de 445 places s'étendait sous l'ensemble des bâtiments D4-D5, ainsi que sur une mezzanine sous l'immeuble D5, les parties ont convenu de le limiter aux 2ème et 3ème sous-sol du D4 et de réduire sa capacité en conséquence à environ 180-195 emplacements réservés aux usagers de la S.N.C.B., aux riverains, aux commerçants et aux visiteurs et touristes du quartier. Les surfaces libérées du fait de ces suppressions seraient affectées aux fonctions audiovisuelles du service parlementaire de presse et d'information du Parlement européen.

Le demandeur de permis justifiait la réduction du nombre d'emplacements de parking public par l'absence de besoin propre pour les occupants du D4/D5 qui pourraient utiliser le parking souterrain du D3, d'une part et par la suppression de la fonction «commerces et horeca» du projet, d'autre part (...).

Le demandeur de permis estime, en effet que la demande d'emplacements de parking créée par la construction des D4-D5 est limitée au besoin de l'espace socio-culturel, soit 35 emplacements et à la demande attirée par le parking, soit 129 places. Par conséquent, les besoins créés par le projet D4-D5 s'élèveraient à 164 emplacements auxquels une réserve de rotation de 15% doit être ajoutée, portant ainsi la capacité pratique du parking à 190 places (...).

La justification du nombre d'emplacements fournie par le demandeur de permis et reproduite dans le permis querellé est manifestement erronée.

En effet, n'est absolument pas prise en considération, la demande liée aux besoins du quartier, telle qu'elle avait été évaluée, par le bureau STRATEC dans l'étude d'incidences du 21 mai 1999, à 966 places, en tenant déjà compte du fait que les employés des D4 et D5 et leurs visiteurs pourraient vraisemblablement utiliser le parking privé du D3.

Ce chiffre de 966 places paraît déjà en lui-même évalué de façon extrêmement stricte, dès lors qu'il ne prévoit que 62 places de parking pour l'ensemble de la demande liée à l'espace polyvalent à vocation socio-culturelle, aux commerces et horeca, lequel espace socioculturel peut, à lui seul, selon le demandeur de permis lui-même, accueillir 960 personnes et sa cafétéria 360 personnes (...).

En outre, l'étude d'incidences avait évalué les besoins de la S.N.C.B. à 200 places et la demande liée au quartier, et donc aux riverains, à 442 places. Compte tenu du nombre de personnes devant, en outre, se rendre à l'espace socio-culturel, on n'aperçoit pas comment un minimum de 180 emplacements pour le public pourraient se révéler suffisant.

De plus, les cinq salles de conférence spacieuses et leurs cabines d'interprétation, la création d'un espace audiovisuel pour le Parlement européen, ainsi que d'un espace bar/restaurant d'une capacité de 250 places assises impliqueront inéluctablement une augmentation de la fréquentation des bâtiments D4/D5 par les conférenciers, les interprètes, les visiteurs qui doivent pouvoir être accueillis sur le site du Parlement européen. L'I.B.G.E. ne pouvait ignorer ces éléments factuels déterminants pour l'exploitation réaliste et effective qui sera faite des bâtiments D4 et D5.

Par ailleurs, le permis querellé ignore la présence du Musée d'Histoire naturelle tout proche qui accueille environ 500.000 visiteurs par an.

En outre, il y a lieu de remarquer que la demande telle qu'elle a été estimée en 1999 est, non seulement minimale, mais qu'elle doit, en tout état de cause, être revue à la hausse. Cette augmentation évoquée par les requérants lors de la réunion de la

commission de concertation résulte de deux facteurs qui ne peuvent être ignorés. Tout d'abord, les attentats du 11 septembre 2001 ont amené le Parlement européen à accroître ses exigences en matière de sécurité. Il en résulte que de nombreux visiteurs du Parlement européen ne bénéficiant plus de l'accréditation leur permettant d'accéder au parking situé dans l'immeuble D3 doivent se reporter sur le stationnement public exempt de telles exigences. En outre, la session plénière du Parlement européen a adopté une résolution, le 8 avril 2003, visant à mieux utiliser les locaux sous-occupés par le Parlement européen qui pourraient dès lors être affectés à des activités et événements de tiers utilisateurs. Il est évident que tous ces utilisateurs des locaux du Parlement européen ne disposeront pas de l'accréditation nécessaire pour pouvoir accéder au parking du D3 et viendront accroître la demande d'emplacements de parking public (...).

Enfin, l'on remarquera que lors de l'audience du collège d'environnement du 3 novembre 2003, l'absence d'emplacements pour le parage des vélos a été soulevée par un membre du collège, de sorte que la S.A. PROMOTION LEOPOLD a complété son dossier d'un plan de nature à rencontrer la suggestion ainsi faite. Cette légitime préoccupation aura toutefois une indéniable conséquence en terme de réduction du nombre d'emplacements pour automobiles.

De plus, le plan de parage provisoire pour les autocars, tel que proposé par le rapport d'incidences, est en contradiction avec les considérations et conclusions de l'étude d'incidences réalisée par la S.A. STRATEC au mois de mai 1999.

L'étude d'incidences constate qu'il n'y a pas, aux environs des bâtiments D4 et D5, de site réservé au stationnement des autocars, excepté les 8 emplacements du parking Van Maerlant exploité sans autorisation. En outre, l'étude d'incidences rappelle que le projet de construction des D4/D5 ne prévoit pas l'aménagement de zones de stationnement pour autocars dans les sous-sols aux caractéristiques inadaptées (hauteur des parking, courbure des rampes d'accès, etc.).

Cependant, la demande de stationnement des autocars liée à la construction des immeubles D4 et D5 est très importante.

En effet, l'étude d'incidences relève que le nombre de visiteurs de l'espace socioculturel destiné à abriter le Musée de l'Europe est estimé à 1.000 par jour avec un maximum de 600 visiteurs simultanément. L'étude d'incidences prend donc pour hypothèse que 5 autocars peuvent être attirés simultanément par le projet D4/D5 (p.III.1.119 du rapport final - (...)).

En outre, l'étude d'incidences constate que le Parlement européen accueille 1.000 à 2.000 visiteurs par jour et que ce nombre aurait tendance à croître. L'accueil de ces personnes nécessite des aires de débarquement/embarquement et de stationnement pour 15 à 20 cars par jour. A ce jour, les autocars les déposent à la rue Wiertz, bloquant la circulation, ou sur le parking Van Maerlant, illégal. Un endroit où une dizaine de cars peuvent stationner en attente, dans un périmètre n'excédant pas 10 minutes de trajet est ainsi nécessaire. L'affluence de l'Institut Royal des Sciences Naturelles (IRSNA) nécessite 2 à 3 emplacements pour l'embarquement et le débarquement et 6 à 7 emplacements pour stationnement de ses cars chaque jour (p.III. 1. 120 du rapport final - (...)).

L'étude d'incidences propose comme solution pour le stationnement des autocars, soit que les emplacements adaptés prévus dans le parking du D3 soient utilisés, soit que des zones de stationnement, de débarquement/embarquement soient aménagées aux abords du site litigieux. A cet égard, l'étude d'incidences suggère, comme solutions plausibles, le réaménagement du carrefour Wavre-Wiertz-Godecharle en vue de créer 4 emplacements pour résoudre le problème de

débarquement/embarquement des visiteurs de l'Institut Royal des Sciences Naturelles, ainsi que l'instauration, à très court terme, de 6 emplacements de débarquement/embarquement, d'une part, dans le prolongement de la rue Montoyer, entre la rue du Remorqueur et la rue d'Ardenne, et, d'autre part, entre la rue de Trèves et la rue d'Arlon.

L'étude d'incidences concluait, à propos de la problématique du stationnement des autocars, que :

« Le projet D4/D5 pourrait aggraver selon l'occupation de l'espace polyvalent à vocation socioculturelle (Musée de l'Europe par exemple)(...), la problématique du stationnement des autocars, déjà bien actuelle dans le quartier. Le projet D4/D5 tel quel ne résout pas ce problème puisque maximum 2 autocars pourraient y stationner et ce sous certaines conditions. Il faut cependant retenir qu'à court terme des solutions peuvent être trouvées (...) :

- les autocars des visiteurs du Parlement européen doivent tous stationner dans le parking du D3 aménagé à cet effet (...);
- les autocars des visiteurs du Parlement européen pourraient tous débarquer et embarquer leurs visiteurs rue Montoyer entre la rue d'Ardenne et la rue du Remorqueur (6 emplacements disponibles; (...);
- pour les visiteurs de l'IRSN, le réaménagement du carrefour Wavre-Wiertz permettrait d'accueillir 4 autocars :
- pour les autres visiteurs, les autocars pourraient débarquer et embarquer leurs visiteurs rue de Trèves à certaines heures, notamment en soirée et rue Montoyer entre la rue de Trèves et la rue d'Arlon.

A terme, un parking pourrait être construit sur le terrain de l'ancien Institut Pasteur après démolition de celui-ci.

Pour le plus long terme, d'autres solutions sont présentées dans le projet "des Sentiers de l'Europe".

Il résulte donc de l'étude d'incidences que la réalisation du projet, en ce qu'il prévoit notamment un Musée de l'Europe dans l'espace socioculturel engendrera de graves problèmes en ce qui concerne tant le stationnement des autocars, que le débarquement/embarquement des passagers. Aucune solution viable, à long terme, n'est d'ailleurs envisagée pour résoudre ce problème qui risque de s'amplifier par l'élargissement de l'Union européenne.

Le stationnement des autocars dans le parking du bâtiment D3 recommandé par l'étude d'incidences est loin d'être une réalité en raison des impératifs de sécurité voulus par le Parlement européen lui-même, incompatibles avec la présence d'autocars de visiteurs non accrédités.

Par ailleurs, les zones de débarquement/embarquement provisoires, suggérées rue de Trèves et rue Montoyer ne répondent absolument pas aux nécessités du quartier de pouvoir disposer d'endroits sûrs et ne causant pas d'encombres de circulation.

Eu égard aux recommandations minimalistes, mais «plausibles» de l'étude d'incidences, on ne peut que s'interroger sur la faisabilité du plan de parcage provisoire des autocars prévoyant 14 à 15 emplacements rue d'Ardenne, rue Montoyer et rue du Remorqueur.

En outre, la présence de ces emplacements provisoires laisse perplexe dans la mesure où l'étude d'incidences n'entrevoit pas de solution à long terme de nature à accueillir les autocars des 1.000 à 2.000 visiteurs journaliers du Parlement européen et les visiteurs de l'I.R.S.N..

Il convient, dès lors, de constater que le permis délivré par l'I.B.G.E. est fondé sur des données erronées et qu'il avalise des solutions totalement inadaptées (parking sur la voie publique : danger et encombrement), qui pourraient néanmoins perdurer, en dépit de leur caractère prétendument provisoire, à défaut de pouvoir réaliser un parking à cet effet sous les D4 et D5 ou aux abords du site.

Dans de telles conditions, on ne peut que constater que le quartier dans lequel il est déjà difficile de stationner sera totalement engorgé de véhicules et ce d'autant plus que les 135 parkings de l'immeuble Atrium du Parlement sont réservés aux quelques 600 contractuels du personnel de gardiennage/maintenance du Parlement qui, en raison du faible nombre d'emplacements, se voient déjà contraints - comme les visiteurs occasionnels non accrédités du Parlement - de trouver un stationnement en voirie (...).

On observera, à cet égard, que MM. CLAERMAN et DECOENE sont propriétaires occupants d'immeubles du 19<sup>ème</sup> siècle sans parking. L'ensemble du quartier ayant, en réalité, été construit au 19<sup>ème</sup>, la plupart des maisons ne disposent d'aucun emplacement de parking si ce n'est en voirie.

Un tel préjudice a également été reconnu comme grave et difficilement réparable par la jurisprudence du Conseil d'Etat (...).

Le risque de préjudice et grave et difficilement réparable est, dès lors, établi";

Considérant qu'en vertu de l'article 17, § 2, alinéa 1<sup>er</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, la suspension de l'exécution ne peut être ordonnée que si des moyens sérieux susceptibles de justifier l'annulation de l'acte ou du règlement attaqué sont invoqués et à condition que l'exécution immédiate de l'acte ou du règlement risque de causer un préjudice grave difficilement réparable; que l'article 8, alinéa 2, 5<sup>o</sup>, de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 dispose que la demande de suspension doit contenir un exposé des faits de nature à établir que l'exécution immédiate de l'acte ou du règlement attaqué risque de causer au demandeur un préjudice grave difficilement réparable;

Considérant que, pour satisfaire aux dispositions précitées, le requérant doit, dans sa demande de suspension, démontrer in concreto que l'exécution de la décision attaquée risque, si elle n'est pas suspendue, d'entraîner pendant l'instance en annulation des conséquences importantes se révélant, dans les faits, irréversibles ou difficilement réversibles au regard des effets qui pourraient s'attacher à l'annulation poursuivie au principal. Cette règle comporte plusieurs corollaires :

- la charge de la preuve incombe au requérant à qui il appartient d'apporter la preuve suffisante de la gravité et du caractère difficilement réparable du préjudice qu'il allègue;
- la demande de suspension doit contenir les éléments de faits précis permettant d'apprécier les risques concrets que l'exécution immédiate de la décision attaquée pourrait entraîner;
- le préjudice allégué, sauf lorsqu'il est évident ou qu'il n'est pas contesté, doit être étayé par des documents probants;
- le Conseil d'Etat ne peut avoir égard qu'aux éléments avancés dans la demande de suspension, les considérations ajoutées à l'occasion des plaidoiries ou dans des écrits non prévus par la loi ou les règlements de procédure n'ayant, à moins de n'être pas contestées ou d'apparaître comme indiscutablement déterminantes, que valeur de simples renseignements;

Considérant qu'en l'espèce, l'acte attaqué est motivé comme suit en ce qui concerne la problématique du parking :

- " Considérant que précédemment, un parking public de 445 emplacements s'étendait sous l'ensemble des immeubles D4 et D5, aux deuxième et troisième sous-sols, ainsi que sur une mezzanine sous l'immeuble D5;

Considérant que dans la présente demande, le parking public s'étendra uniquement aux deuxième et troisième sous-sols de l'immeuble D4 et du bâtiment de l'ancienne gare et que sa capacité se limitera à 182 places (170 emplacements publics et 12 emplacements destinés à des fonctions de service);

Considérant que la suppression d'emplacements de parking sous le bâtiment D5 est due au degré de sécurité exigé par le Parlement européen sous les salles de conférence de grande capacité;

Considérant que le parking public, pour répondre à la demande de places de stationnement dans le quartier et permettre de réduire le stationnement en voirie, devrait atteindre une capacité de minimum de 180 places (hors emplacements de service);

Considérant que la S.A. PROMOTION LEOPOLD a indiqué dans sa demande de permis d'environnement que le besoin propre du projet en emplacements de parkings se limite au besoin de l'espace socioculturel, les occupants du D4/D5 ayant un emplacement de parking dans le D3;

Considérant que ces conditions devront être remplies afin de garantir un nombre d'emplacements suffisant dans le parking public pour les riverains, les usagers de la gare, les commerçants et les visiteurs de l'espace socioculturel;

Considérant qu'il y a lieu de limiter la capacité réservée au stationnement de longue durée;

Considérant qu'il convient de maintenir, en tout temps, le caractère public de ce parking; (...)"

Considérant que les requérants, qui estiment qu'un parking public d'une capacité de 182 places ne permet pas de répondre aux besoins liés à la construction des immeubles D4-D5, compte tenu des besoins des usagers de la S.N.C.B., des riverains et des commerçants, opèrent une confusion entre, d'une part, le préjudice qui découle des besoins en emplacements liés au quartier et celui qui découle des besoins en emplacements liés au projet de construction des bâtiments D4-D5; qu'en effet, les besoins en emplacements liés au quartier sont préexistants à l'acte attaqué et la suspension de l'exécution de celui-ci serait, à cet égard, dépourvu d'effet utile; que l'effet utile d'un arrêt de suspension réside dans la possibilité d'éviter l'aggravation de la situation existante; que le risque de préjudice à prendre en considération est donc celui qui résulte non de l'insuffisance actuelle des emplacements de parkings dans le quartier, mais celui qui résulte de la construction des bâtiments D4-D5, soit l'insuffisance des emplacements de parking prévus pour répondre aux besoins de ces deux bâtiments; qu'à cet égard, les requérants ne prétendent pas que les 182 emplacements prévus dans l'acte attaqué seraient insuffisants pour répondre aux besoins en emplacements liés à la construction des bâtiments D4 et D5, à l'exclusion des besoins liés au quartier;

Considérant qu'il résulte de l'étude d'incidences réalisée en mai 1999 par la S.A. STRATEC, dans le cadre d'une demande de certificat mixte d'environnement et d'urbanisme introduite par la S.A. FORUM LEOPOLD et la S.N.C.B., pour la construction des bâtiments D4-D5, que les besoins futurs liés au quartier et à la gare s'élèvent à 904 emplacements et que les besoins des immeubles D4-D5 sont de 62 emplacements; que le chiffre de 904 emplacements résulte à la fois de la demande de la S.N.C.B. de pouvoir disposer de 200 places dans le parking public des bâtiments D4-D5 et de la suppression, par les autorités compétentes, de 704 emplacements existants en 1999, indépendamment de la construction des bâtiments D4-D5, soit :

- 408 emplacements sauvages;
- 176 emplacements des parkings publics pour lesquels aucun permis d'environnement n'a été délivré;
- la réduction de 120 emplacements de voirie suite à la mise en place du plan de circulation du Quartier Léopold et du système de la "carte de riverains";

Considérant que, quant aux besoins liés aux bâtiments D4-D5, ils sont évalués à 62 emplacements, soit 35 emplacements pour l'espace polyvalent à vocation socio-culturelle et 27 emplacements pour les commerces et le secteur horeca; que, selon l'étude précitée, les véhicules des employés et visiteurs des bâtiments projetés variant selon le profil adopté (profil A = bureaux pour les institutions européennes : 313 véhicules; profil B = bureaux dans le D4 et salle de conférence pour les institutions européennes dans le D5 : 513 véhicules; profil C = occupation des bureaux par des privés), trouveront une place dans le parking privé du bâtiment D3 (lequel dispose d'une capacité pratique de 1955 places pour seulement 1275 places actuellement occupées, soit un excédent de 680 emplacements); que le premier permis d'urbanisme délivré le 7 mars 2002 à la S.A. PROMOTION LEOPOLD prévoyait la construction de 445 emplacements de parking sous l'ensemble des immeubles D4-D5, aux deuxième et troisième sous-sols, ainsi que sur une mezzanine sous l'immeuble D5; que la capacité d'accueil du parking public des bâtiments D4-D5 (445 emplacements) était donc supérieure aux besoins liés exclusivement à ces derniers (62 emplacements), selon l'étude d'incidences;

Considérant que le 20 janvier 2003, le Parlement européen, la commune d'Ixelles, la Région de Bruxelles-Capitale et la société ESPACE LEOPOLD ont signé un accord ayant pour but de modifier le projet afin de tenir compte des besoins fonctionnels et de sécurité formulés par le Parlement européen; que de nouvelles demandes d'urbanisme et d'environnement ont été introduites sur la base du projet modifié; que les différences entre le projet autorisé et le nouveau projet concernent notamment :

- la suppression, pour des besoins fonctionnels et des raisons de sécurité formulés par le Parlement européen, de la sixième salle de conférences dans le côté nord des niveaux 2 et 3 du bâtiment D5; la surface ainsi libérée est remplacée par une extension de la fonction bar/restaurant sur les niveaux 2 et 3 initialement prévue, de telle sorte que le nouvel espace présente une capacité de 250 places assises;
- la suppression, pour des raisons de sécurité, des surfaces commerciales prévues antérieurement au rez-de-chaussée de l'immeuble D5;
- la suppression des parkings dans les sous-sols du D5 (en raison du degré de sécurité exigé par le Parlement européen sous les salles de conférence de grande capacité) et leur remplacement par une nouvelle fonction audiovisuelle/photo du Parlement européen;
- la réduction des emplacements de parking dans le D4;

Considérant que, compte tenu de la diminution du nombre d'emplacements de parking de 445 à 182, soit à un nombre inférieur à 200 places, le projet, anciennement de classe 1A, devient un établissement de classe 1B; qu'il n'a donc plus fait l'objet d'une étude d'incidences sur l'environnement mais d'un rapport d'incidences; que, selon ce rapport, daté du 7 mars 2003, le besoin propre du projet D4/D5 en emplacements de parking se limite au besoin de l'espace socioculturel, soit 35 emplacements, étant donné notamment la suppression de la fonction "commerces et horeca";

Considérant que, concernant l'espace socioculturel, l'acte attaqué est motivé comme suit :

" Considérant que l'espace socioculturel et/ou commercial couvrant environ 9.300 m<sup>2</sup> (locaux accessoires et techniques en sous-sol compris), réparti précédemment au rez-de-chaussée et au premier sous-sol des immeubles D4 et D5, est limité au rez-de-chaussée du bâtiment D4 (...) pour une superficie de 5900 m<sup>2</sup> environ (locaux accessoires et techniques en sous-sol compris) (...);

Considérant que le rapport d'incidences estime, à l'instar de l'étude d'incidences réalisée à l'occasion du précédent projet, à 35 le nombre d'emplacements de parking nécessaires aux besoins de l'espace polyvalent socioculturel, nonobstant la diminution de superficie de cet espace, pouvant accueillir jusqu'à 960 personnes; qu'il n'est pas à suffisance démontré que 35 emplacements de parking réservés soient insuffisants pour répondre aux besoins de cet espace;

Considérant qu'en ce qui concerne les commerces et l'horeca, la partie adverse précise que les surfaces commerciales prévues antérieurement au rez-de-chaussée de l'immeuble D5 sont actuellement affectées aux fonctions audiovisuelles des divers services du Parlement européen; que la fonction horeca n'est quant à elle pas supprimée; que la cafétéria de l'espace socioculturel compte 360 places; que le permis d'urbanisme du 18 juillet 2003 considère à cet égard "que la cafétéria de cet espace pourrait être conçue et implantée de façon à permettre son fonctionnement indépendamment de l'espace socioculturel proprement dit, en relation directe avec le mail"; que la partie adverse délivre le permis d'urbanisme "aux conditions fixées par le fonctionnaire délégué dans le permis d'urbanisme du 18 juillet 2003 (...) dont les termes sont repris dans le corps du texte du présent arrêté"; que, cependant, les termes repris dans l'acte attaqué diffèrent sensiblement du permis du 18 juillet 2003 puisqu'il considère "que la cafétéria de cet espace socioculturel proprement dit, (est) en relation directe avec le mail"; qu'il n'est dès lors pas exclu que la cafétéria de l'espace socioculturel puisse être indépendante de celui-ci et que des emplacements

supplémentaires pourraient être rendus nécessaires pour la clientèle propre de la cafétéria; que, par ailleurs, se pose également la question de savoir si le restaurant situé au deuxième et troisième niveaux, plus important qu'il ne l'était dans le permis initial, est ou non accessible au public; qu'en toutes hypothèses, loin d'être supprimée, la fonction horeca semble être plus importante qu'auparavant; que, quoi qu'il en soit, l'acte attaqué autorise la construction de 182 emplacements de parking, dont 35 sont réservés à l'espace socioculturel; que les 147 emplacements restants pourraient être notamment utilisés pour la fonction horeca; que les requérants ne démontrent pas que ce chiffre serait insuffisant pour accueillir les visiteurs de l'espace polyvalent (lesquels viennent pour partie en autocar) et du secteur horeca;

Considérant que selon le rapport d'incidences, il n'y a pas de besoin propre d'emplacement de parking pour les occupants du D4-D5 puisque ceux-ci auront un emplacement dans le parking du D3 (lequel dispose d'un excédent de 680 emplacements); que l'acte attaqué est motivé comme suit à cet égard :

" Considérant que le parking public, pour répondre à la demande de places de stationnement dans le quartier et permettre de réduire le stationnement en voirie, devrait atteindre une capacité de minimum de 180 places (hors emplacements de service);

Considérant que la S.A. PROMOTION LEOPOLD a indiqué dans sa demande de permis d'environnement que le besoin propre du projet en emplacements de parkings se limite au besoin de l'espace socioculturel, les occupants du D4/D5 ayant un emplacement de parking dans le D3;

Considérant que ces conditions devront être remplies afin de garantir un nombre d'emplacements suffisant dans le parking public pour les riverains, les usagers de la gare, les commerçants et les visiteurs de l'espace socio-culturel;

(...);

Considérant qu'il convient de maintenir, en tout temps, le caractère public de ce parking;

Considérant qu'il y a lieu de limiter l'usage du by-pass entre les parkings du complexe D3 et ceux du complexe D4/D5 à un exutoire des parkings du complexe D3 vers les rues de Trèves et Montoyer;

(...)"

Considérant certes que la "Résolution du Parlement européen accompagnant la décision concernant la décharge relative à l'exécution du budget général de l'Union européenne pour l'exercice 2001" est rédigé, en son point "Meilleure utilisation des locaux du Parlement", comme suit :

" 77. approuve l'objectif consistant à mieux utiliser les locaux du Parlement; fait observer que cela permettrait d'augmenter sensiblement le taux d'utilisation des locaux à Bruxelles et à Strasbourg; estime que cette approche donnerait une dimension nouvelle au Parlement en lui permettant d'être acteur dans le débat politique autrement qu'au travers de son activité strictement parlementaire; estime que cette utilisation pourrait impliquer plus directement les citoyens dans la construction européenne en mettant en place des événements médiatisables auxquels ils pourront se sentir associés;

78. soutient les cinq critères fixant le cadre de ces initiatives : cohérence politique avec les orientations du Parlement, respect et dignité du Parlement européen, prolongement direct des activités parlementaires, ouverture et médiatisation, maîtrise des coûts (coûts raisonnables, recherche de cofinancement extérieur)";

Considérant, cependant, que, d'une part, la Résolution, prise en 2001, est antérieure au permis d'urbanisme relatif aux bâtiments D4-D5, et concerne les locaux du bâtiment D3, et que, d'autre part, elle approuve tout au plus un objectif qui consiste à mieux utiliser les locaux de celui-ci; que les requérants restent en défaut d'établir une éventuelle augmentation de la fréquentation du parking D3 à la suite de l'approbation de la résolution, qui aurait pour corollaire une diminution des emplacements de parking disponibles dans ce dernier; que, par ailleurs, les mesures de sécurité reprises dans le point "Politique de sécurité" de la Résolution n'envisagent nullement, de supprimer, le cas échéant, l'accréditation nécessaire pour pouvoir accéder au parking D3; qu'en toutes hypothèses, une éventuelle suppression de l'accréditation pour les visiteurs de ce bâtiment aurait pour effet de laisser intact le nombre d'emplacements disponibles dans ce parking pour les occupants des bâtiments D4-D5; qu'à cet égard, les requérants prétendent, sans apporter le moindre élément de preuve, que les visiteurs et utilisateurs des locaux du Parlement européen (D3, D4, D5) ne disposent ou ne disposeront pas de l'accréditation nécessaire pour pouvoir accéder au parking du bâtiment D3;

Considérant, quant aux emplacements liés aux besoins du Musée d'Histoire Naturelle, que sa présence est indépendante des bâtiments D4-D5; qu'il n'y a pas lieu de prendre en considération, dans l'appréciation du risque de préjudice grave difficilement réparable, l'insuffisance actuelle des emplacements de parking dans le quartier;

Considérant qu'en ce qui concerne le parage de vélos, l'acte attaqué prévoit des emplacements de parking en surface pour les vélos, notamment à proximité de l'entrée de l'espace socioculturel; qu'aucune modification ne semble intervenue à cet égard par rapport au permis d'urbanisme du 18 juillet 2003 de telle sorte que la problématique du parage des vélos ne semble pas avoir de conséquence sur le nombre d'emplacements couverts;

Considérant, quant au problème du stationnement des autocars, que l'étude d'incidences réalisée en 1999 précise ce qui suit :

- " Le projet D4-D5 pourrait aggraver selon l'occupation de l'espace polyvalent à vocation socioculturelle (Musée de l'Europe par exemple), la problématique du stationnement des autocars, déjà bien actuelle dans le quartier. Le projet D4/D5 tel quel ne résout pas ce problème puisque maximum 2 autocars pourraient y stationner et ce sous certaines conditions. Il faut cependant retenir qu'à court terme des solutions peuvent être trouvées : (...).

A terme, un parking pourrait être construit sur le terrain de l'ancien Institut Pasteur après démolition de celui-ci.

Pour le plus long terme, d'autres solutions sont présentées dans le projet des «Sentiers de l'Europe»";

Considérant qu'il en résulte que dans l'immédiat, des solutions peuvent être trouvées; qu'ainsi, il n'est pas établi que le risque que l'on tend à prévenir pendant la durée de la procédure en annulation, à le supposer existant, soit grave puisque des solutions provisoires permettent de le pallier; qu'il n'y a pas lieu, dans le cadre d'une demande de suspension, de prendre en considération un préjudice qui se réaliserait, le cas échéant, à long terme comme le soutiennent les requérants; que, par ailleurs, les requérants prétendent, sans apporter la moindre précision, ni le moindre commencement de preuve quant à ce, que les zones de débarquement/embarquement provisoires, suggérées rue de Trêves et rue Montoyer à certaines heures, et notamment en soirée, ne répondent absolument pas aux nécessités du quartier de pouvoir disposer d'endroits sûrs et ne causant pas d'encombres de circulation; qu'en outre, les requérants s'interrogent sur la faisabilité du plan de parcage provisoire rue d'Ardenne, rue Montoyer et rue du Remorqueur sans toutefois contester sérieusement celui-ci; qu'en conclusion, les besoins liés à la construction des bâtiments D4-D5 semblent raisonnablement pouvoir être rencontrés par les 182 emplacements prévus par l'acte attaqué; qu'enfin, il échet de constater qu'à l'occasion de recours en suspension qu'ils avaient introduit à l'encontre du précédent permis délivré le 18 juillet 2003, lequel autorisait la création de 180 emplacements de parkings, les requérants n'ont jamais invoqué, fut-ce de manière succincte, au titre de risque de préjudice grave difficilement réparable, l'insuffisance des emplacements de parking des bâtiments en projet; que, dès lors, même à le supposer établi, ce préjudice ne peut être considéré comme grave dans le chef des requérants;

Considérant que, par une lettre recommandée à la poste le 28 septembre 2004, les requérants demandent à ce qu'il soit procédé à une vue des lieux de manière à permettre de "visualiser ce que la réalisation des immeubles D4-D5 sur base des

permis querellés, comprenant des salles de conférences soumises à des mesures de sécurité, des studios TV et services audiovisuels, ainsi que des services «exclusifs» dans la rue intérieure de l'immeuble D5, impliquerait en terme de viabilité du quartier notamment en matière de déplacement et de stationnement, de sécurité pour les riverains et les usagers de la gare du Luxembourg, et mise en valeur du patrimoine néoclassique de la place du Luxembourg"; qu'ils font valoir de nouveaux arguments et déposent de nouvelles pièces; que, par un envoi recommandé le 30 septembre 2004, le conseil des requérants dépose une demande de réouverture des débats en vue d'ordonner une vue des lieux, laquelle "serait de nature, selon la requête, à éclairer utilement le Conseil d'Etat, notamment en ce qui concerne l'impact visuel des immeubles en cause sur la façade de l'ancienne gare et sur la place du Luxembourg classées, d'une part, et le caractère manifestement insuffisant des 182 emplacements de parking public autorisés sous le D4, d'autre part"; que sont jointes à la requête les mêmes nouvelles pièces que celle déjà communiquées par les requérants eux-mêmes, à savoir copies des lettres adressées les 12 et 31 juillet 2004 par l'A.S.B.L. requérante au Président du Parlement européen, aux membres de la Commission et au Médiateur européen;

Considérant que, par une lettre recommandée à la poste le 6 octobre 2004, le conseil de la partie adverse écrit s'opposer à la demande des requérants en raison de l'absence de tout fait nouveau et capital qui aurait été découvert après l'audience et de la contradiction avec le principe même du référé administratif qui impose au requérant d'indiquer l'ensemble de ses moyens de droit et de fait dans la demande de suspension;

Considérant qu'il n'y a pas lieu de faire droit à la demande de réouverture des débats tendant à ce que soit ordonnée une vue des lieux; qu'en effet, d'une part, il était loisible aux requérants de demander au plus tard le jour de l'audience cette vue des lieux; que, d'autre part, aucun élément nouveau ne rend cette mesure d'instruction nécessaire à la compréhension de l'affaire, laquelle est parfaitement compréhensible au vu du dossier administratif, notamment, des plans, étude d'incidences et rapport d'incidences; qu'au surplus, la demande en réouverture des débats fait état d'un préjudice esthétique, lequel n'était pas invoqué dans la demande de suspension;

Considérant qu'une des conditions requises par l'article 17, § 2, alinéa 1<sup>er</sup>, des lois coordonnées pour que le Conseil d'Etat puisse ordonner la suspension de l'exécution de l'acte attaqué fait défaut; que la demande de suspension ne peut être accueillie,

## **D E C I D E :**

### **Article 1<sup>er</sup>.**

La requête en intervention introduite par la société anonyme PROMOTION LEOPOLD dans la procédure en référé est accueillie.

### **Article 2.**

La demande en réouverture des débats est rejetée.

### **Article 3.**

La demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué est rejetée.

### **Article 4.**

Les dépens relatifs à la requête en intervention introduite par la société anonyme PROMOTION LEOPOLD, liquidés à la somme de 125 euros, sont mis à la charge de cette dernière.

Les dépens sont réservés pour le surplus.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII<sup>e</sup> chambre des référés, le quatorze décembre deux mille quatre par :

|                 |          |                                    |
|-----------------|----------|------------------------------------|
| M <sup>me</sup> | GUFFENS, | conseiller d'Etat, président f.f., |
| M.              | SCOHY,   | greffier.                          |

Le Greffier,

Le Président f.f.,

G. SCOHY.

S. GUFFENS.