CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

A R R Ê T

n° 224.488 du 21 août 2013

A. 209.786/XV-2336

En cause : **L'a.s.b.l. Société des transports intercommunaux**,
ayant élu domicile chez
Mes L. DEPRÉ, Th. HAUZEUR et
I.-S. BROUHNS, avocats,
chaussée de la Hulpe, 178
1170 Bruxelles,

contre :

1. Le Bourgmestre de la commune de Schaerbeek
2. La commune de Schaerbeek, représentée par son Bourgmestre,
ayant élu domicile chez
Mes J. BOURTEMBOURG & Fr. BELLEFLAMME, avocats,
rue de Suisse 24
1060 Bruxelles.

LE PRÉSIDENT F.F. DE LA VI^e^ CHAMBRE DES VACATIONS, SIÉGEANT EN RÉFÉRE,

Vu la requête en suspension qui sollicite, sous le bénéfice de l'extrême urgence, la suspension de l'exécution de l'arrêté du bourgmestre de la commune de Schaerbeek du 9 août 2013, interdisant l'exploitation de la 3ème voie de tram de l'arrêt Meiser entre l'avenue Rogier et le boulevard Général Wahis de la ligne de tram 62 pour les trams T2000.(;)

Vu le dossier administratif;

Vu l'ordonnance du 14 août 2013 notifiée aux parties, convoquant celles-ci à comparaître le 20 août 2013 à 10 heures;

Entendu, en son rapport, Mme P. VANDERNACHT, conseiller d'État, président de chambre f.f.;

Entendu, en leurs observations, Mes I.-S. BROUHNS et G. POSSOZ, *loco* Me L. DEPRÉ, avocats, comparaissant pour la partie requérante et Me Fr. BELLEFLAMME, avocat, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis conforme, Mme M. VANDERHELST, auditeur adjoint au Conseil d'État;

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

Considérant que les faits de la cause peuvent être présentés comme suit :

1. Dans le cadre de sa mission de service public, la requérante a déposé le 24 novembre 2008, une demande de permis d'urbanisme visant à raccorder les voies de tram situées sur le boulevard Wahis et l'avenue Rogier en vue de la mise en exploitation des voies à poser sur le boulevard Léopold III. Le projet se situe plus précisément sur la place Meiser.

2. La demande de permis a fait l'objet d'un rapport d'incidences duquel il ressort que le projet poursuit cinq objectifs à savoir:

> « - Permettre une meilleure liaison en tram entre Evere et Schaerbeek;
> - Améliorer la desserte de et vers le boulevard Léopold III tout en offrant à la S.T.I.B. la possibilité de développer son réseau de tramways dans toutes les directions;
> - Accentuer la hiérarchie des voiries qui débouchent sur la place Meiser, et en particulier mettre en évidence le caractère local de l'avenue Cambier;
> - Améliorer la sécurité et le confort des cheminements piétons dans la zone d'intervention;
> - Aménager une zone d'arrêt dans l'avenue Rogier offrant un niveau de sécurité et de confort corrects tout en clarifiant la situation au niveau du partage de l'espace public dans la zone de l'embarcadère (en particulier au niveau du stationnement et des cheminements piétons) ».

3. La demande de permis a été approuvée, dans son principe, par une lettre de la commune de Schaerbeek du 7 novembre 2008, qui a été jointe au dossier de demande de permis. Le permis a été délivré le 11 septembre 2009 et ne contient aucune prescription particulière en termes de vibrations. La nouvelle ligne 62 a ainsi été mise en service en septembre 2011.

4. Le 29 novembre 2011, la commune de Schaerbeek a fait part de plaintes de riverains liées à l'exploitation du tram sur cette ligne 62. Elle identifie, en outre, une série de mesures qui pourraient être prises par la requérante afin d'améliorer la situation, qui sont énumérées de la manière suivante :

« - 1. Suivi des procédures de plaintes des riverains dont certains font état de dommages à leur habitation;
- 2. Réfection de la zone de voies où la technique de pose n'est pas conforme à vos prescriptions en matière de protection contre les bruits et vibration. Quel calendrier de travail proposez-vous ?
- 3. Réduction de la vitesse de passage du tram sur la place Meiser tant que les travaux de réfection de la pose des voies n'ont pas été effectués; réduction de la vitesse dans le tronçon de l'avenue Rogier où le tram 62 génère également des problèmes de vibration et de bruit;
- 4. Réduction légère de la fréquence de passage du tram 62, mais pas l'amplitude de passage. Nous proposons de garder une fréquence de 6 min à l'heure de pointe, mais de passer à 8 min en heure creuse;
- 5. Révision de la grille de feux qui organise le passage du tram 62 lorsque celui-ci quitte l'avenue Rogier et franchit le carrefour de l'avenue Cambier; ceci afin que le tram en attente ne bloque pas les flux de véhicules qui rentrent dans l'avenue Cambier.
- 6. Modification de la signalisation lumineuse à la sortie de l'avenue Cambier en vue d'avoir une signalisation lumineuse qui ne s'actionne que lorsqu'un tram est à l'approche et non en continu comme actuellement ».

5. L'ensemble de ces mesures a été adopté par la requérante, parmi lesquelles une limitation de manière permanente de la vitesse à 15 km/h dans toutes les directions et dans chaque sens, sur la courbe causant grief. Cette limitation de vitesse a encore été réduite à 10km/h, par la suite.

6. Par un courrier du 22 octobre 2012, le bourgmestre de Schaerbeek s'est enquis auprès de la requérante de la mise en œuvre des mesures et du respect des seuils repris dans la convention environnementale passée entre la Région de Bruxelles-Capitale et la requérante, relative aux nuisances sonores et aux vibrations. A défaut, le bourgmestre a précisé qu'il se verrait dans l'obligation de prendre les mesures légales en vue de mettre fin à l'exploitation de la ligne de tram 62.

7. Le 29 octobre 2012, la requérante a fait savoir que les mesures avaient été prises et a rappelé à la partie adverse que les seuils repris dans la convention du 25 juin 2004 qu'elle a conclue avec la Région de Bruxelles-Capitale ne sont pas des seuils réglementaires, mais forment « une base de travail commune afin d'arriver à terme à un cadre législatif qui permettrait de respecter le cadre de vie des riverains tout en garantissant à l'ensemble des habitants de la Région et des utilisateurs de transport public bruxellois une mobilité durable qui répond à leurs besoins ».

8. En 2012 et 2013, trois campagnes de mesures sonores et vibratoires ont été réalisées par Bruxelles-Environnement, la dernière s'étant déroulée du 18 au 22 février 2013.

Les résultats de celles-ci ont été communiqués par une lettre du 30 avril 2013 duquel il ressort que les normes de bruit prescrites en Région de Bruxelles-Capitale sont respectées que ce soit pour le jour, la soirée ou la nuit.

Concernant cependant les vibrations, le rapport précise que pour la journée la valeur maximale est respectée, mais que la valeur moyenne est dépassée alors que pour la nuit c'est la valeur maximale qui n'est pas respectée et la valeur moyenne qui l'est. Il en ressort également que les T3000 impliquent un dépassement des seuils utilisés. Dans son évaluation des mesures qui ont été prises à ce stade par la requérante, l'IBGE relève que le placement du tapis anti-vibrations n'a pas entraîné d'amélioration, que la diminution des vitesses des trams a permis de réduire de 30% la valeur moyenne en journée et que la suppression des trams T2000 en soirée et la nuit a permis de réduire de 50% la valeur moyenne la nuit et donc de respecter le niveau préconisé.

Dans son rapport, Bruxelles-Environnement conclut encore ce qui suit:

> « (...) faute de mesures vibratoires avant la mise en service de la ligne 62, le respect de la norme DIN 4150-2 avant les travaux n'a pu être confirmé. Complémentairement, rien dans les résultats ne permet d'avancer que la suppression de tous les T2000 dans l'avenue Rogier ne garantisse le respect de la norme DIN 4150-2. Néanmoins, toutes les actions qui visent à se rapprocher des valeurs de la norme DIN 4150-2 peuvent être considérées comme bénéfiques pour les riverains, dans une optique de retrouver des " niveaux vibratoires acceptables "».

9. Des mesures complémentaires de limitation de vitesse ont encore été prises par la requérante fin mai 2013. Ainsi, la circulation du tram vers l'arrêt « Bienfaiteur » est désormais contrôlée par une balise depuis l'avenue Cambier jusqu'après la communication Meiser. Il en résulte que depuis fin mai 2013, cinq balises de contrôle de vitesse sont implantées.

10. Le 3 juillet 2013, la partie adverse a organisé une réunion avec les représentants de la requérante, de l'IBGE et les riverains afin de débattre de l'évolution du dossier.

11. le 4 juillet 2013, le bourgmestre de la partie adverse a adressé un courrier à la Ministre Grouwels dans lequel il reconnaît que les solutions structurelles proposées par la STIB sont une bonne réponse au problème des nuisances sonores générées par l'exploitation de la ligne 62 mais constatant que les travaux ne pourront être réalisés avant l'été 2015, il demande que d'autres mesures plus rapides puissent être prises faute de quoi il se verrait dans l'obligation de prendre un arrêté interdisant la circulation des trams sur cette ligne 62.

12. Dans un courrier du 10 juillet 2013, la requérante a expliqué à la partie adverse les raisons pour lesquelles il n'était pas possible d'exploiter la ligne de tram 62 en bus et a préconisé de trouver une solution structurelle dans la « rénovation de l'ensemble des voies de la zone concernée avec dispositif anti-vibrations et suppression de l'actuel « 3ème voie » dès lors qu'elles permettraient l'exploitation de la ligne avec tous les types de trams sans dépasser les normes recommandées, dans l'attente de la réalisation de la station souterraine. La mise en œuvre de cette solution structurelle pourrait être ainsi finalisée dans les deux ans, soit à peine un an de plus qu'une conversion de la ligne 62 en bus, qui ne serait qu'un ultime « bricolage » dans ce dossier où la STIB ne nie pas sa responsabilité et tient précisément à assumer de manière correcte et durable ». Ces travaux devraient représenter, selon la requérante, un investissement de 3.000.000 d'euros.

13. Le 9 août 2013, le bourgmestre de la partie adverse a pris un arrêté interdisant l'exploitation de la 3ème voie de tram de l'arrêt Meiser entre l'avenue Rogier et le boulevard Général Wahis de la ligne de tram 62 pour les trams T2000 sur la base des motifs suivants :

> « Vu les articles 133 et 135, §2 de la nouvelle Loi communale;
>
> Vu le Règlement général de police approuvé par le Conseil communal du 26 juin 2013, en particulier son article 75 qui dispose qu'il est interdit de produire des bruits ou tapages entre 22h et 7h de nature à troubler la tranquillité des habitants;
>
> Vu l'ordonnance du 17 juillet 1997, modifiée le 1er avril 2004, du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, notamment son article 12 relatif au bruit et tapage nocturne entre 22h et 7h;
>
> Vu l'ordonnance du 14 mai 2009 modifiant l'ordonnance du 13 mai 2004 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant ratification du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire, en particulier son article 3 qui stipule que les autorités administratives doivent s'efforcer de concilier le progrès social et économique et la qualité de la vie en garantissant aux habitants de la région le respect d'un aménagement harmonieux;
>
> Vu la convention environnementale du 25 juin 2004 entre la Région et la STIB relative à la recherche, la constatation, la poursuite et la répression des infractions en matière d'environnement;
>
> Vu le permis d'urbanisme du 11 septembre 2009 autorisant la pose de voies de tram créant une liaison entre l'avenue Rogier et le boulevard Général Wahis vers le boulevard Léopold III;
>
> Considérant que le rapport d'incidences accompagnant ce permis d'urbanisme précise notamment que (point 2.3. Incidences sur le bruit et les vibrations) à l'échelle locale, toutes les précautions sont prises pour réduire les vibrations et les bruits et que (point 2.9. Incidences sur l'être humain) la diminution du bruit et l'embellissement de l'artère sont de nature à avoir un effet positif pour l'être humain, qu'il soit habitant, visiteur ou passant;
>
> Considérant qu'en septembre 2011, la ligne de tram 62, reliant les communes de Schaerbeek et d'Evere, a été inaugurée et dès lors que la mise en service de cette nouvelle ligne a entraîné l'utilisation régulière

d'une voie latérale de tram située à hauteur des numéros 400 à 416 de l'avenue Rogier, utilisée jusqu'alors de façon exceptionnelle;

Vu la plainte de riverains introduite le 7 février 2012, conformément à l'article 10 de l'ordonnance relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain;

Considérant que cette plainte fait état de nuisances acoustiques et vibratoires dont la source incriminée est la nouvelle ligne de tram 62, reliant Schaerbeek à Evere, mise en service à partir de septembre 2011, en particulier l'utilisation des trams de modèle « T2000 » et l'utilisation de la 3ème voie à l'arrêt Meiser préexistante à la mise en service de la ligne;

Considérant que cette plainte a été validée par le cabinet de la Ministre de l'Environnement en date du 13 mars 2012 et qu'elle a donné suite à une première campagne de mesure du 13 au 20 mars 2012;

Considérant qu'une seconde campagne a été menée du 8 au 15 juin 2012 dans les mêmes conditions et ce suite à des travaux réalisés par la STIB sur le site en question;

Considérant que lors de cette seconde campagne, des mesures complémentaires ont été effectuées à proximité du premier site concerné, à savoir au niveau de l'habitation située au numéro 407 de l'avenue Rogier;

Vu le rapport technique de mesures de Bruit et Vibration dressé le 3 juillet 2012 par Bruxelles Environnement - Service « données bruit »;

Considérant que des conclusions de ce rapport, il apparaît que les niveaux vibratoires, les valeurs de référence de la norme DIN 41850-2/1999 relative à la gêne aux personnes dans les bâtiments, sont dépassés de jour comme de nuit;

Considérant qu'après cette date, les T2000 ont été remplacés par d'autres trams entre 20h et 6h30 et la vitesse des trams a été limitée à 15km/h sur le tronçon concerné;

Considérant que suite à ces modifications, deux campagnes de mesures supplémentaires ont été réalisées par le service « données bruit » de Bruxelles-Environnement au numéro 407, une première campagne réalisée du 3 au 10 décembre 2012 et une deuxième campagne du 16 au 22 février 2013;

Considérant que dans la campagne de décembre 2012, à la demande des riverains, des mesures de courte durée ont également été réalisées du 10 au 11 décembre 2012, au numéro 398, situé à hauteur de l'aiguillage également, mais de l'autre côté de la voirie;

Vu le rapport technique de mesures de Bruit et Vibration dressé le 21 mars 2013 par Bruxelles Environnement - service « données bruit »;

Considérant que des conclusions de ce rapport, il apparaît que les niveaux vibratoires, mesurés au niveau du numéro 407 av. Rogier, et suivant les valeurs limitées de la norme DIN 4150-2/1999 sont toujours dépassés pour les 2 jours de mesures analysés;

Considérant que la ligne de tram 62 dans les conditions d'exploitation actuelle, en particulier l'exploitation par des trams de type T2000 ne respecte pas les normes de vibration, valeurs indicatives reprises dans la convention environnementale du 25 Juin 2004 entre la région et la STIB;

Considérant que cette situation est de nature à perturber la tranquillité publique et constitue un danger/nuisance pour l'environnement et la santé humaine;

Considérant que le bon aménagement des lieux n'est pas respecté, et ce au regard des incidences décrites dans le rapport d'incidences qui accompagne la demande de permis d'urbanisme autorisée en date du 11 septembre 2009;

Vu les courriers de la Commune du 22 novembre 2011, 27 février 2012, 22 juin 2012, 10 août 2012 et 4 juillet 2013 invitant notamment la STIB à remédier à cette situation;

Vu les courriers de la STIB du 16 décembre 2011, 8 août 2012, 16 décembre 2012 et 10 juillet 2013;

Considérant que les propositions contenues dans ces courriers ne donnent pas de solution à court terme;

Considérant que la STIB doit prendre immédiatement toutes mesures pour éviter que les nuisances perdurent, et ce, en tout temps;

Considérant que la prise d'un arrêté interdisant l'exploitation de la 3ème voie de tram à l'arrêt Meiser, entre l'avenue Rogier et le boulevard Général Wahis, de la ligne de tram 62 pour les trams T2000 s'avère indispensable pour sauvegarder la tranquillité publique de jour comme de nuit;

ARRETE:

Article 1er : L'exploitation de la 3ème voie de tram à l'arrêt Meiser, entre l'avenue Rogier et le boulevard Général Wahis, de la ligne de tram 62 pour les trams T2000 est interdite;

Article 2 : L'arrêté sera levé dès réception par la Commune de Schaerbeek d'un engagement écrit de la STIB de l'abandon de l'exploitation de cette voie et du tram 62 par des véhicules de type 2000 de jour comme de nuit;

Article 3 : Un exemplaire du présent arrêté sera apposé aux arrêts Meiser et Léopold III et sur le tronçon concerné par l'interdiction d'exploitation. La destruction ou l'enlèvement de l'arrêté sera puni de la peine établie par l'article 560 du Code Pénal.

Article 4 : Sans préjudice des compétences des cours et tribunaux, la STIB peut introduire contre cette décision un recours en suspension et/ou un recours en annulation pour violations de formes, soit substantielles, soit prescrites à peine de nullité, excès ou détournement de pouvoir, auprès du Conseil d'Etat, par envoi recommandé à la poste, rue de la Science, 33 à 1040 Bruxelles, dans les 60 jours de la présente.

Article 5 : Monsieur le Commissaire de Police est chargé de l'exécution du présent arrêté ».

Il s'agit de l'acte attaqué qui a été communiqué à la requérante par courriel avec un courrier d'accompagnement et par un courrier simple daté du 9 août 2013 et réceptionné le 13 août 2013; que le même jour, la requérante a établi une note relative aux conséquences qui résultent de l'acte attaqué;

Considérant que la partie adverse critique l'intérêt à agir de la requérante dès lors que celle-ci reconnaît que les nuisances sonores dont se plaignent les riverains de la place Meiser sont bien liées à l'exploitation de la ligne 62 et ne conteste pas sa responsabilité dans ce dossier; qu'elle en conclut, en conséquence, que l'intérêt de la requérante n'est pas légitime dès lors qu'elle agit en méconnaissance du droit à un environnement sain, consacré à l'article 23 de la Constitution;

Considérant que l'acte attaqué vise à interdire à la requérante de continuer à exploiter la ligne 62 en ayant recours à des trams de type 2000; que son intérêt à agir en tant que société gérant un service de transport public est en conséquence parfaitement légitime; que cette exception ne peut être accueillie;

Considérant que quant à l'extrême urgence, la requérante estime avoir fait toute diligence pour agir dès lors que l'acte attaqué date du 9 août 2013 et que son recours est intervenu ce 14 août 2013; que pour l'imminence du péril, elle observe que l'acte attaqué a été adopté pour une durée indéterminée mais s'interroge sur le moment exact de sa prise d'effet; qu'elle souligne que tel qu'il est libellé, l'acte attaqué semble prendre effet immédiatement mais que le courrier d'accompagnement expose, quant à lui, qu'à défaut *«* d'informations précises sur la prise en compte et le respect de cet arrêté dans les 15 jours à dater de la présente *»,* le bourgmestre se verra « dans l'obligation de prendre sur place les mesures légales en vue de faire respecter cet arrêté »; qu'elle critique ce délai de 15 jours qu'elle juge insuffisant pour envisager d'autres solutions et considère qu'il porte atteinte à la qualité du service à rendre aux usagers et aux conditions de travail des conducteurs (11 conducteurs au minimum en l'espèce); qu'elle soutient que son risque de préjudice grave difficilement réparable est imminent car si l'acte attaqué n'est pas suspendu immédiatement, la mission de service public dont elle a la charge sera fortement désorganisée et l'atteinte à sa réputation sera irrémédiable, fût-ce uniquement par le caractère exceptionnel et radical de la mesure prise;

Considérant que le recours à la procédure d'extrême urgence doit demeurer exceptionnel parce qu'il réduit à un strict minimum l'exercice des droits de la défense de la partie adverse et l'instruction du dossier; que sa recevabilité est soumise à la double condition de l'éminence d'un péril causé par l'exécution immédiate de l'acte attaqué et de la diligence du demandeur de prévenir le dommage et de saisir le Conseil d'Etat;

Considérant qu'en l'espèce, la requérante a bien fait diligence pour saisir le Conseil d'Etat; que par ailleurs, l'arrêté attaqué peut engendrer à très court terme une désorganisation du service public que gère la requérante avec des conséquences qui pourraient être éventuellement préjudiciables pour les usagers de la ligne de tram 62; que dans ces conditions, l'extrême urgence est établie;

Considérant qu'en vertu de l'article 17, §2 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 la condition que l'exécution immédiate de l'acte ou du règlement risque de causer un préjudice grave et difficilement réparable.»;

Considérant que la requérante présente son risque de préjudice grave difficilement réparable en se prévalant de l'article 1er de l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale, selon lequel « les transports en commun urbains doivent satisfaire les besoins de la clientèle dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Le développement des transports en commun de personnes revêt un caractère prioritaire et doit être encouragé. [...] Il concourt à l'unité régionale, au développement économique et social, ainsi qu'à l'aménagement équilibré du territoire. En outre, le droit à la mobilité par le transport en commun sera maximalisé »; qu'elle ajoute que cette mission de service public est encadrée par un cahier spécial des charges arrêté par le Gouvernement (art. 3 de l'ordonnance), ainsi que par un contrat de gestion signé avec ce dernier (art. 4 de l'ordonnance), qui définit plus précisément les différentes missions de service public de la requérante et leurs modalités d'exécution; que, selon elle, ce contrat de gestion lui impose de poursuivre une croissance en termes d'usagers et de parts de marché dans les déplacements motorisés à Bruxelles, tout en recherchant l'efficience au niveau du choix des investissements et de la maîtrise des coûts; qu'elle souligne que dans ce contexte, elle assure la gestion d'un parc de véhicules destinés au transport public, parmi lesquels différents modèles de tramways, dont les modèles T2000, T3000 et T4000 ainsi que d'autres modèles plus anciens, cette flotte de tramways étant répartie entre les différentes lignes en fonction de critères techniques (gabarit des voiries, accessibilité, dimensions, etc.) et des besoins en termes de nombre d'usagers, compte tenu des heures d'affluence, qui constituent, selon elle, des variables stables qui ne permettent quasiment aucune flexibilité quant à l'affectation d'un modèle de tramway à un trajet déterminé; qu'elle indique ainsi à titre d'exemple, que le remplacement des modèles T2000 par des modèles T3000 sur la ligne 62 créerait immanquablement un double déséquilibre entre les besoins des usagers et l'offre de transport (tant sur la ligne 62 que sur les lignes d'où proviendraient les T3000 « empruntés »); qu'elle affirme que l'acte attaqué lui impose de mettre fin à l'exploitation de modèles T2000 sur une partie du tracé de la ligne 62, ce qui implique *de facto*, selon elle, l'impossibilité de faire circuler ce modèle de tramway sur l'ensemble de la ligne; qu'elle expose encore que le remplacement des modèles T2000 par des modèles T3000, par ailleurs inadaptés à la demande de transport sur cette ligne aux heures concernées, nécessiterait l'acquisition de véhicules neufs, entraînant une mise à l'arrêt de la ligne pour une durée indéterminée non négligeable dès lors qu'il faut budgétiser la mesure, obtenir l'aval de la tutelle, lancer un marché public, et faire face à des recours éventuels; qu'elle précise aussi que l'interdiction consacrée par l'acte attaqué

porte atteinte à « la mise en œuvre d'une nouvelle desserte structurante de THNS (ou tram à haut niveau de service) prévue dans le Plan IRIS, qui devrait relier à terme la Gare du Nord au secteur de l'OTAN » à partir de 2015; qu'enfin, elle est d'avis que l'exécution de l'acte attaqué nuit gravement à son image et à la confiance des usagers dans la fiabilité de ses services, ce qui ne peut en aucun cas être admis compte tenu de l'importance des moyens qu'elle déploie dans ces domaines, conformément à son contrat de gestion; qu'elle fait observer, à cet égard, que la ligne est exploitée depuis plus de deux ans et que l'enjeu d'offrir un service attractif est d'autant plus important que la ligne 62 dans son exploitation actuelle n'est qu'un premier maillon destiné à se développer davantage encore; qu'elle insiste enfin sur la circonstance que l'entrave au développement de la ligne 62 porte également gravement préjudice aux services de mobilité destinés aux usagers en général, et aux populations des communes de Schaerbeek et d'Evere comme cela avait déjà été souligné au stade du rapport d'incidences;

Considérant que si la requérante est chargée d'assumer un service public et doit veiller à la continuité de celui-ci, cela ne signifie pas pour autant que le moindre obstacle à cette continuité serait constitutif d'un risque de préjudice grave difficilement réparable; que la requérante reconnaît elle-même que les nuisances sonores et les vibrations dont se plaignent les riverains de la ligne 62 sont bien une conséquence de l'exploitation des tramways de type T2000; que consciente du problème, elle a mis en place des mesures pour essayer d'atténuer ces nuisances en limitant, par exemple, la vitesse de ses trams sur la voie litigieuse et en plaçant un tapis anti-vibrations; que dès lors que ces mesures restent insatisfaisantes, elle devait envisager à court terme d'autres alternatives ce qu'elle ne démontre pas concrètement avoir fait; qu'elle se contente d'indiquer qu'elle n'est pas en mesure de remplacer en journée les trams T2000 sur la ligne 62 par des trams de type T3000 car la fréquentation des usagers ne serait pas assez importante et que ce changement se répercuterait sur d'autres lignes où la fréquentation est plus significative; que sur ce point précis, elle se limite à souligner que la ligne 62 transporte environ 2000 voyageurs par jour mais ne fournit aucune information sur le taux de fréquentation des autres lignes plus sollicitées où le tram T3000 semble plus adéquat; que le risque d'existence d'un préjudice grave ne saurait résulter du seul fait que la requérante a fait le choix d'utiliser, pour des raisons d'opportunité qui lui sont propres, un charroi qui en l'espèce, s'avère inapproprié sur la ligne 62; qu'elle reconnaît elle-même dans sa note du 13 août 2013 que l'interdiction de la circulation des trams T2000 sur la ligne 62 constituerait un précédent dangereux et « pourrait être de nature à susciter des mesures similaires en d'autres endroits du réseau, concernant la circulation des T2000 ou d'un autre type de matériel roulant »; que de même, elle ne fournit guère d'explications sur les raisons pour lesquelles elle ne pourrait pas remettre en service

des bus le temps de trouver une solution à plus long terme; qu'ici aussi, elle affirme que son parc de bus est déjà exploité à pleine capacité, que cette solution nécessite des aménagements en infrastructures pour la signalisation des arrêts notamment et qu'elle est beaucoup moins performante qu'une ligne de tram circulant en site propre; que ces explications ne sont cependant pas suffisamment concrètes dès lors qu'on ignore ce que représente son parc de bus; qu'une désorganisation de son service ne peut à elle-seule suffire à établir un préjudice grave difficilement réparable; que cette désorganisation doit être telle que la mission de service public n'est plus possible au regard des contraintes imposées par l'autorité; que ni les écrits de procédure, ni les pièces déposées par la requérante ne démontrent un tel préjudice faute d'explications concrètes et techniques; qu'elle estime aussi que le délai de 15 jours qui lui est imposé pour se mettre en conformité avec l'acte attaqué, est trop court pour la planification des mesures à prendre et qu'en temps normal, pour des situations d'urgence comme des gros chantiers, par exemple, un délai de 42 jours est demandé dès la prise de connaissance de la décision; que ce délai de 42 jours n'est pas plus justifié et qu'en l'espèce, il n'est pas question de réaliser un gros chantier; qu'elle se plaint encore des conséquences néfastes de la décision attaquée pour son image et sa fiabilité vis-à-vis des usagers; que poursuivre l'exploitation de la ligne 62 dans les conditions actuelles ne pourrait que ternir cette image dès lors que depuis les plaintes déposées en 2011, elle n'est pas parvenue à mettre en place des solutions efficaces pour atténuer les gênes vibratoires ressenties par tout un quartier et dont la presse s'est largement fait l'écho; que son préjudice moral découle plus de la publicité qui a été réservée à ce dossier que de l'acte attaqué lui-même; qu'enfin, l'acte attaqué n'empêche pas l'exploitation de la ligne 62 mais interdit l'usage d'un certain type de tramways ce qui laisse à la partie adverse des alternatives pour assurer une certaine continuité dans le fonctionnement de cette ligne; qu'au vu de ces différents éléments, le préjudice grave difficilement réparable n'est pas concrètement établi;

Considérant que l'une des conditions requises par l'article 17, § 2, alinéa 1er, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, pour que celui-ci puisse ordonner la suspension de l'exécution de l'acte attaqué fait défaut; que la demande de suspension ne peut être accueillie,

D É C I D E :

Article 1er.

La demande de suspension d'extrême urgence est rejetée.

Article 2.

Le présent arrêt est notifié par télécopie.

Article 3.

Les dépens, liquidés à la somme de 175 euros, sont mis à charge de la partie requérante.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la VIe chambre des vacations, siégeant en référé le vingt et un août deux mille treize, par :

Mme	P. VANDERNACHT,	président de chambre f.f.,,
M.	S. DJERBOU,	greffier assumé.

Le Greffier assumé, Le Président f.f.,

S. DJERBOU P. VANDERNACHT