

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

A R R Ê T

n° 226.471 du 19 février 2014

199.051/XV-1435

En cause :

- 1. l'a.s.b.l. Droit Démocratique de Rouler et Parquer avec un véhicule automobile - Democratisch Recht om te Rijden en te Parkeren met een rijtuig of voertuig**, en abrégé **DRP**,
- 2. JUNGERS** Nicole,
- 3. VAN LIPPELVELDE** Gérard,
- 4. VANDENBRANDEN** Frédérique,
- 5. BORREMAN** Claudine,

ayant tous élu domicile chez
Mes B. CAMBIER et A. PATERNOSTRE, avocats,
avenue Winston Churchill 253/40
1180 Bruxelles,

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,

ayant élu domicile chez
Me J.-P. LAGASSE, avocat,
place de Jamblinne de Meux 41
1030 Bruxelles.

Parties intervenantes :

1. l'association de droit public Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles, en abrégé **STIB**,

ayant élu domicile chez
Mes M. von KUEGELGEN et M. BASSEM, avocats,
avenue Louise 149/20
1050 Bruxelles,

2. la commune de Woluwe-Saint-Lambert,

ayant élu domicile chez
Me Ph. COENRAETS, avocat,
boulevard de la Cambre 27
1000 Bruxelles.

LE CONSEIL D'ETAT, XV^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 4 février 2011, par laquelle l'a.s.b.l. Droit Démocratique de Rouler et Parquer avec un véhicule automobile - Democratisch Recht om te Rijden en te Parkeren met een rijtuig of voertuig (en abrégé DRP), Nicole Jungers, Gérard Van Lippelvelde, Frédérique Vandenbranden et Claudine Borreman poursuivent l'annulation du permis d'urbanisme «dont l'objet est de réaménager l'avenue des Cerisiers, entre le boulevard Reyers et le square Levie, de créer une bande réservée aux bus et aux cyclistes, d'abattre 52 arbres et de replanter des liquidambars en berme centrale et des *fraxinus ornus* dans les zones de stationnement. Ce permis a été délivré par le fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale à la S.T.I.B. (Monsieur Christian DOCHY), le 7 décembre 2010»;

Vu la requête introduite le 30 mars 2011 par l'association de droit public Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles, an abrégé STIB, qui demande à être reçue en qualité de partie intervenante dans la procédure;

Vu la requête introduite le 31 mars 2011 par la commune de Woluwe-Saint-Lambert, qui demande à être reçue en qualité de partie intervenante dans la procédure;

Vu les ordonnances du 7 avril 2011 qui accueillent ces requêtes en intervention;

Vu le dossier administratif;

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu les mémoires en intervention;

Vu le rapport de M. J.-B. LEVAUX, auditeur adjoint au Conseil d'Etat;

Vu la notification du rapport aux parties et les derniers mémoires des parties requérantes et adverse, et de la première partie intervenante;

Vu l'ordonnance du 19 décembre 2013, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 14 janvier 2014 à 9 heures 30;

Entendu, en son rapport, Mme D. DÉOM, conseiller d'État;

Entendu, en leurs observations, Me A. PATERNOSTRE, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, Me J.-P. LAGASSE, avocat, comparaissant pour la partie adverse, Me M. BASSEM, avocat, comparaissant pour la première partie intervenante, et Me L. THOMMÈS *loco* Me Ph. COENRAETS, avocat, comparaissant pour la seconde partie intervenante;

Entendu, en son avis contraire, M. M. JOASSART, premier auditeur au Conseil d'Etat;

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

FAITS

Par un courrier du 29 avril 2010, Christian Dochy, directeur à la direction générale «développement du réseau» de la STIB, introduit une demande de permis d'urbanisme, au nom et pour le compte de la STIB, en vue de réaménager l'avenue des Cerisiers et de créer une bande réservée aux bus et cyclistes. La demande vise également l'abattage de 48 peupliers et 4 cerisiers et la «replantation» de 18 copalmes d'Amérique et de 36 frênes à fleurs. Le dossier de demande comprend, notamment, un rapport d'incidences.

Le fonctionnaire délégué accuse réception du dossier dont le contenu est qualifié de «complet» le 2 juin.

Une enquête publique est organisée du 23 août au 21 septembre. Vingt-neuf réclamations et une pétition ayant recueilli 301 signatures sont déposées à cette occasion.

Le 1^{er} octobre, la commission de concertation émet un avis favorable conditionnel sur le projet.

Le 19 octobre, le collège des bourgmestre et échevins de Schaerbeek rend également un avis favorable conditionnel sur le projet. L'une des conditions posées est d'éviter la fermeture du carrefour entre l'avenue des Cerisiers et la rue Knapen.

La commune de Woluwe-Saint-Lambert rappelle, par un courrier du 29 octobre, son avis défavorable émis lors de la commission de concertation, «en l'absence d'une étude d'impact sur la mobilité».

Le 7 décembre, la partie adverse octroie le permis d'urbanisme sollicité. Il s'agit de l'acte attaqué, qui est motivé comme suit :

- « Vu la demande de permis d'urbanisme :
- Commune : Schaerbeek
 - Demandeur : S.T.I.B.
Monsieur Dochy Christian
 - Situation de la demande : Avenue des Cerisiers, entre le boulevard Reyers et le square Levie
 - Objet de la demande : Réaménager l'avenue et créer une bande réservée aux bus et cyclistes
Abattre 52 arbres et replanter des liquidambars en berme centrale et des *fraxinus ornus* dans les zones de stationnement.

attendu que l'accusé de réception de cette demande porte la date du 02/06/2010;

vu l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme modifiée;

vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles Capitale du 6 juillet 1992 désignant les fonctionnaires délégués modifié;

vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 juillet 1992 relatif à l'instruction par le fonctionnaire délégué des demandes de permis d'urbanisme et de certificat d'urbanisme sollicités par une personne de droit public ou relatives à des travaux d'utilité publique modifié par l'arrêté du Gouvernement du 23 novembre 1993;

vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 novembre 1993 relatif aux enquêtes publiques et aux mesures particulières de publicité en matière d'urbanisme et d'environnement modifié par l'arrêté du Gouvernement du 10 juillet 1997;

vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif aux commissions de concertation;

vu le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (COBAT);

(1) vu l'avis du 19/10/2010 du Collège des Bourgmestre et Échevins de Schaerbeek;

(1) attendu que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité du 23/08/2010 au 21/09/2010 et que 29 réclamations, dont une signée par 40 personnes, et une pétition ayant recueilli 301 signatures ont été introduites;

(1) vu l'avis de la commission de concertation du 01/10/2010;

(1) vu les règlements régionaux d'urbanisme;

(1) vu les règlements communaux d'urbanisme,

ARRÊTE :

Article 1^{er} Le permis est délivré à S.T.I.B.

Monsieur Dochy Christian

pour les motifs suivants :

Considérant que le bien se situe en zone du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001;

1) Vu qu'une demande de permis d'urbanisme a été introduite le 15 mai 2010 la S.T.I.B. c/o Monsieur DOCHY Christian auprès du Fonctionnaire Délégué de la Région de Bruxelles-Capitale (art. 175) relative à l'avenue des Cerisiers;

2) Considérant que le bien se situe en réseau des voiries et le long d'un espace structurant du Plan Régional d'Affectation du Sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001;

3) Considérant que le projet vise à réaménager l'avenue, créer une bande réservée aux bus et cyclistes et abattre 52 arbres;

4) Attendu que lors de l'enquête publique organisée du 23 août 2010 au 21 septembre 2010, 29 lettres de remarques, dont l'une signée

par 40 personnes, et une pétition, ayant recueilli 301 signatures sont parvenues à l'administration communale, soulignant principalement que :

- le coût (très élevé semble-t-il), l'impact (risque de bouchons en aval et en amont du tronçon, ainsi que dans les rues avoisinantes également) et la valeur ajoutée du projet ne fait pas l'objet d'une étude détaillée, ce qui est regrettable;

- le caractère résidentiel de cette partie de Schaerbeek est à préserver;

- un meilleur réglage des feux à Reyers ou la réouverture de l'accès à l'E40 via la bande latérale, l'utilisation de parkings de dissuasion, l'aménagement des accès aisés aux bouches de métro, l'incitation des citoyens à utiliser les transports en commun (si et seulement si les déplacements sont suivis par GPS et indiqués un peu partout en ville) seraient des solutions moins coûteuses *a priori*;

- le bénéfice d'un tel projet n'est pas avéré : selon un comptage statistique réalisé de manière privée et indépendant de la STIB (qui citent des chiffres complètement surfaits), seulement 40.000 (ordre de grandeur, pour 2 heures de pointes par jour) passagers du bus 29 par an sont bénéficiaires alors que près de 220.000 personnes circulant en voiture seront dans le même temps pénalisées, sans parler des désagréments, non mesurés, bien en aval de l'avenue;

- la modification majeure de l'av. des Cerisiers nuira à l'harmonie de cette avenue historique, qui plus est avec l'abattage de 52 peupliers (remplacés par de arbres squelettiques durant les premières années);

- pour des cyclistes et utilisateurs des transports en commun, le projet est positif (efficacité et sécurité) car les circulations des cyclistes seront sécurisées dans les 2 sens, ce qui n'était pas le cas actuellement;

- la bande "bus" vers le centre ville sera utilisée par les cyclistes dans le projet et vu la trop faible largeur de celle-ci, il est probable que la place du cycliste soit dans l'axe de cette bande (et non à droite), ce qui pourrait malgré tout ralentir la vitesse commerciale du bus 29;

- des logos vélo devraient être prévus devant les sorties de garage pour la sécurité des cyclistes, étant donné qu'ils circuleront sur la bande "bus";

- le cheminement proposé pour suivre l'ICR2 vers les faubourgs semble peu lisible et peu sécurisant (venant de l'av. des Cerisiers vers la rue Smekens);

- sous le viaduc Reyers, en direction de l'av. du Diamant, la zone avancée pour cyclistes est toujours nécessaire pour les cyclistes venant du bd Reyers depuis Montgomery;

- l'espace public n'est pas utilisé de façon rationnelle : réserver entre 1/3 et 1/2 largeur de rue pour un passage épisodique de bus n'est pas raisonnable;

- les bus circuleront encore plus vite et les risques d'accidents seront accrus : une zone "30" à cet endroit serait nécessaire;

- du fait des rétrécissements des trottoirs, les bus passeront plus près des maisons et il est impératif de limiter au maximum les vibrations d'où l'importance du choix du revêtement;

- la nouvelle bande de circulation des voitures (plus étroite) ne permettra plus aux cyclomoteurs et motos de se faufiler dans la circulation, ce qui aggravera encore les risques d'embouteillage; une solution serait qu'ils puissent emprunter eux aussi la bande des bus sans inquiéter les cyclistes;

- pour la majorité des riverains, la nécessité de fermeture du carrefour Knapen/Smekens n'est pas démontrée, est inacceptable et va considérablement rendre difficile l'accès aux riverains de l'av. Smekens si l'on rentre de la ville et de l'av. Knapen, en remontant de Woluwé et surtout pour les services de secours en cas de problèmes graves;

- en outre, la suppression de ce carrefour, dont le lien avec le présent projet de la STIB n'est pas clair, n'a pas été mentionnée sur les affiches de l'enquête publique;
- pour d'autres, minoritaires, la fermeture de ce carrefour et l'aménagement d'un espace piétonnier sont une bonne chose;
- il n'est pas évident de réaliser ce projet sur la largeur actuelle de l'avenue (9 bandes sur une largeur de 20 m, sans les trottoirs);
- la rénovation et la sécurisation des trottoirs et des voiries (a), l'installation d'une bande bus à la montée (b) et la suppression du carrefour Cerisiers / Knapen (c), soit les 3 volets du projets sont réalisable l'un sans l'autre, excepté pour le (b) qui doit se faire avec (a);
- le placement de ralentisseurs au carrefour Cerisier / Knapen (même ouvert) est une bonne idée, mais il serait encore utile de prévoir d'autres éléments ralentisseurs (flashes, coussins berlinois ou casse-vitesse) pour les voitures, qui ne manqueront pas de rouler encore plus vite vu le nouveau revêtement;
- il faut veiller à ce que tous les trottoirs aient bien une largeur minimale de 2 m 30, à quelque endroit que ce soit, surtout afin de permettre aux nombreux enfants de jouer, car ils n'ont aucun autre endroit à moins de 3 km;
- la bande de bus pourrait être placée à l'extrême droite du feu Cerisiers / Reyers en ne prévoyant pas de bande avec îlot pour les fort rares voitures qui tournent tout à fait à droite pour rejoindre l'E40;
- la suppression des passages piétons actuellement dans la berme centrale n'est pas souhaitée;
- l'engorgement aux feux rouges (direction ville) et sur le bd Reyers, sans compter la non synchronisation des feux va rendre l'application du projet impossible et les bus ne passeront pas plus vite;
- selon la grande majorité des riverains, le nombre d'emplacements de parking ne peut être diminué et il faut réduire le nombre de plantations prévues dans les zones de stationnement (accès aux garages parfois difficiles, diminution de l'ensoleillement), quitte à augmenter leur nombre au centre;
- selon certains néanmoins et afin de rendre l'avenue plus verte, des emplacements de parkings peuvent être sacrifiés au profit, non pas d'arbres, mais de petits parterres fleuris (et notamment entre les n°s 22 et 24);
- il faut augmenter le nombre d'arbres sur la berme centrale par rapport au projet actuel, car ils sont trop espacés;
- la suppression des espaces de parking fera déplacer le problème dans les rues adjacentes;
- le projet doit s'accompagner également d'un réaménagement de l'éclairage beaucoup trop vieux et inadapté;
- des mesures doivent aussi être prises pour améliorer la qualité de l'air;
- il faut respecter toutes les personnes et leur mode de déplacement;
- la durée des travaux va influencer l'activité économique de 7 sociétés du quartier;
- le décalage de la berme centrale et la nouvelle largeur envisagées (de 8 m à 4 m 80 + 0,6 m de piste cyclable) pour le passage de Reyers vers Levie est problématique pour l'accès au parking et surtout pour la sortie en direction de Levie pour la société située au n° 33;
- il faut au moins conserver une traversée de la berme centrale (environ à mi-hauteur des deux ouvertures préexistantes entre Levie et Knapen) afin de viser le maintien de l'activité économique;
- l'installation d'un abribus simple et non double au niveau du n° 81 face à la pharmacie doit être maintenu car cela empêcherait l'accès au parking spécifique de la pharmacie, utilisé par des PMR;

- la plantation d'un arbre, qui est prévue devant le n° 28 côté droit va rendre l'accès au garage de cet immeuble fort périlleux (vue cachée et sortie en angle droit), alors que son déplacement de l'autre côté à gauche (côté n° 26, immeuble sans garage) serait beaucoup plus adapté;

5) Attendu que 275 personnes avaient demandé à assister à la commission de concertation;

6) Vu le rapport d'incidences annexé à la demande;

7) Considérant que le site bus de l'avenue des Cerisiers est prévu au PRD;

8) Considérant que la STIB enregistre une vitesse commerciale des bus très faible aux heures de pointe et que les bus sont ralentis dans les embouteillages à l'approche du boulevard Reyers;

9) Considérant que la cause de la lenteur du bus est due en heure de pointe du matin aux files qui se forment depuis le square Levie à l'approche du carrefour avec le boulevard Reyers;

10) Considérant que les demandes de permis précédentes proposaient dans un premier temps un site propre bus le long du trottoir pair, et que la commission de concertation proposait en séance du 09/01/2004 l'étude d'un site bus protégé en lieu et place de la berme centrale;

11) Considérant que cette proposition avait finalement été écartée vu l'impact négatif sur le stationnement qu'elle engendrait (perte de 16 places);

12) Considérant que l'alternative envisageant le détournement de la circulation, n'a pu être retenue vu le statut de voirie locale des différentes voiries proches;

13) Considérant que l'alternative envisageant le détournement du bus ne sont pas davantage envisageable vu l'allongement du temps de parcours ainsi que de plusieurs contraintes techniques, d'autant que les arrêts Levie et Diamant doivent continuer à être desservis vu leur importante fréquentation;

14) Considérant que la marge de manœuvre pour la modification des phasages des feux en faveur de l'avenue des Cerisiers est extrêmement limitée du fait que la priorité du phasage doit être accordée aux voiries de niveau supérieur;

15) Considérant que même si le phasage permet de gagner quelques secondes en faveur de l'avenue des Cerisier, la quantité de véhicules à l'heure de pointe sur l'avenue des Cerisiers continuera à générer des files et de la congestion;

16) Considérant que le nouveau projet consiste à réaliser une bande réservée aux bus et aux vélos en remodelant la voirie sur toute l'avenue et en conservant la capacité de stationnement;

17) Considérant que cette nouvelle demande respecte les conclusions des permis et commissions antérieures et répond à la plupart des objections suscitées par la demande précédente;

18) Considérant qu'une mise en place pour une période d'essais n'est pas envisageable dans les sens ou les aménagements proposés nécessitent au préalable l'abattage d'arbres et la modification complète du profil de la voirie;

19) Considérant que le projet nécessite l'abattage de 48 peupliers et de 4 cerisiers;

20) Considérant la nature des arbres (peupliers, arbres d'alignement peu adaptés au milieu urbain) et l'état sanitaire de ceux-ci (arbres arrivés à maturité plantés de façon irrégulière, dont certains présentent des pourritures au niveau des branches et dont le développement du système racinaire est entravé par les bordures de la berme centrale);

21) Considérant que le projet prévoit de replanter trois alignements d'arbres de deux essences différentes à savoir 18 liquidambars *styraciflua*

"*festival*" (copalme d'Amérique) en berme centrale et 36 *fraxinus ornus* (frêne à fleurs) dans les bandes de stationnement;

22) Considérant que ces modifications des écrans végétaux seront perçus au départ comme une incidence négative mais qu'à moyen terme, les qualités environnementales seront rétablies pour atteindre au final une plus-value paysagère pour les riverains;

23) Considérant que la demande sollicitant le déplacement de l'arbre devant l'immeuble nr 28 est tout à fait justifiée et que celle-ci ne perturbe pas l'implantation générale;

24) Considérant que la berme centrale de l'avenue devient continue sauf au droit de l'accès d'une entreprise pour ses livraisons et traverse le carrefour avec les rues Knappen et Smekens afin d'éviter le trafic de transit au travers de quartier d'habitation, conformément au PRD et au PCM;

25) Considérant qu'une ouverture supplémentaire dans la berme centrale dans la section entre le sq. Levie et le carrefour Knapen serait de nature à faciliter l'entrée et sortie du quartier pour les riverains proches ainsi que les demi-tours dans l'avenue des Cerisiers;

26) Considérant que le carrefour Cerisier - Knapen doit permettre la traversée des cyclistes au travers de la berme centrale aménagée à cet effet;

27) Considérant que le projet ne précise pas la signalisation prévue;

28) Considérant que l'ensemble de ce carrefour est surélevé en asphalte pour modérer les vitesses aux heures creuses, en soirée et le week-end;

29) Considérant que le rétrécissement de la chaussée permettra également de réduire la vitesse des véhicules;

30) Considérant que l'aménagement sous le viaduc comprend une modification de l'îlot sur lequel est implantée la station Villo "Diamant";

31) Considérant qu'il y a lieu de s'assurer que les '*liquidambar styraciflua festival*' qui ont un port de branches horizontales, permettent le passage aisé des camions, ou de prévoir une autre essence telle que par exemple, *acer rubrum* au port plus érigé;

32) Considérant qu'il y a lieu de s'assurer que la fosse de plantation soit proportionnelle à la couronne; que si la berme centrale est réduite, le volume de pleine terre soit suffisant en sous-sol, afin de pérenniser la plantation de ces arbres de 1^{ère} grandeur;

33) Vu le document et les précisions déposés en séance concernant le type de luminaire prévu pour ce nouvel aménagement;

34) Considérant que le Collège des Bourgmestre et Échevins de la commune de Schaerbeek a émis un avis favorable conditionnel, entre autres conditions de ne pas fermer le carrefour Knapen;

35) Considérant que la commune de Woluwe-Saint-Lambert, commune voisine mais sur laquelle le projet aura des incidences, a émis un avis défavorable en commission de concertation, motivé par l'absence d'une étude d'impact sur la mobilité qu'induirait l'aménagement tel que proposé;

36) Considérant que le projet fait suite à de nombreuses discussions, avant-projets, demande de permis;

37) Considérant que le projet répond à la politique régionale de réduire la pression automobile, de favoriser le développement des transports en commun et de la mobilité douce, piétons et cyclistes;

38) Considérant que le projet répond également à la politique régionale, qui est de limiter le trafic de transit dans les zones d'habitation;

39) Considérant qu'un itinéraire cyclable régional emprunte l'avenue des Cerisiers depuis le boulevard Reyers jusqu'à la rue Aimé Smekens;

40) Considérant que comme signalé ci-dessus, le test grandeur nature n'a pu se faire vu la situation existante, mais qu'il existe des

voiries au gabarit identique sur lesquelles des demi-sites propres-bus ont déjà été réalisés à Bruxelles;

41) Considérant qu'un groupe de travail devrait être mis en place, afin d'analyser les répercussions de la fermeture du carrefour Cerisiers / Knapen, sur les quartiers avoisinants; qu'à ce groupe de travail devrait être représenté, au minimum, la commune de Schaerbeek, la commune de Woluwe-Saint-Lambert, Bruxelles Mobilité, la S.T.I.B., VICOM, et l'AATL-DU;

42) Considérant que l'arrêté dit de minime importance autorise en son article 6, 5°, de réaliser des aménagements provisoires de voiries à titre d'essai d'une durée maximale de deux ans; que la fermeture du carrefour Cerisiers/Knapen, pourrait dans le cadre de cet arrêté se faire durant maximum deux ans;

43) Considérant que la réalité des lieux, ne permet pas ces aménagements provisoires; que le groupe de travail à mettre en place devrait se prononcer sur le maintien ou non de la fermeture de ce carrefour; qu'une éventuelle réouverture du carrefour, devra faire l'objet d'une nouvelle demande de permis;

44) Considérant que cette demande a lieu dans le cadre de la politique de Vitesse Commerciale des transports en commun; que dès lors, le département de VICOM devrait être étroitement associé à la S.T.I.B., pour diriger ce groupe de travail;

Article 2 Le titulaire du permis devra :

1° respecter les conditions suivantes :

- se conformer au plan DDR : DPU 1471/06 et au plan d'implantation des éclairages publics daté du 13/09/2010;

- prévoir le déplacement de la plantation de l'arbre prévu devant le n° 28 côté droit vers le côté gauche (côté n° 26, immeuble sans garage)

- prévoir une ouverture dans la berme centrale entre le square Levie et la rue Knapen, vis-à-vis du n° 58;

- prévoir une signalisation spécifique et un marquage au sol dans le carrefour Cerisier Knapen permettant aux usagers cyclistes de se positionner dans la berme centrale pour effectuer la traversée et pour avertir l'ensemble des usagers de l'avenue des Cerisiers, que des cyclistes sont amenés à traverser à cet endroit;

- repositionner la station Villo sur la partie de maintenu ou à proximité;

- vérifier que le port de la couronne des liquidambars *styraciflua* ne gêne pas le passage des camions;

- garantir suffisamment de pleine terre, sous les zones de stationnement, pour pérenniser la plantation d'arbre de 1^{ière} grandeur en berme centrale.

[...]

- se conformer aux exigences des services techniques communaux en matière de travaux de voirie et de raccordements divers (eau, gaz, électricité, téléphone, etc. ...).

[...]

3° respecter les indications particulières reprises dans l'annexe 1 du présent arrêté.

[...]».

L'annexe 1 contient les indications suivantes :

« Indications particulières à respecter pour la mise en œuvre du permis :

L'AATL-DU charge la S.T.I.B. en collaboration avec VICOM, de monter un groupe de travail, afin d'analyser les répercussions de la fermeture du carrefour Cerisiers / Knapen, sur les quartiers avoisinants; de convier à ce groupe de travail, au minimum, la commune de

Schaerbeek, la commune de Woluwe-Saint-Lambert, Bruxelles Mobilité, et l'AATL-DU;

Ce groupe de travail devra se prononcer sur le maintien ou non de la fermeture du carrefour Cerisiers/Knapen;

La décision du maintien ou non de la fermeture du carrefour Cerisier/Knapen, devra être prise 1 an maximum après la fin des travaux;

Le maître de l'ouvrage devra notifier à l'AATL-DU, aux communes de Schaerbeek et de Woluwe-Saint-Lambert, et à Bruxelles Mobilité la date exacte de la fin des travaux, laquelle sera celle à prendre en compte comme date de référence pour le groupe de travail;

Le groupe de travail devra déterminer si le carrefour reste fermé ou si au contraire il doit être aménagé autrement ou ouvert.

En cas de nouvel aménagement ou ouverture, une nouvelle demande de permis d'urbanisme devra être introduite»;

RECEVABILITÉ

Considérant que la partie adverse conteste la recevabilité du recours de la première requérante; qu'elle expose que l'objet social de celle-ci est extrêmement large puisqu'il vise tous les utilisateurs d'un véhicule automobile, partout en Belgique; qu'elle conteste que le projet visé par l'acte attaqué puisse toucher une proportion appréciable de ses membres, puisqu'il n'a qu'une portée très locale, et constate que la réclamation introduite au nom de la première requérante lors de l'enquête publique était signée par un seul de ses membres, résidant dans le quartier, de sorte que l'a.s.b.l. agirait ici dans l'intérêt individuel d'un de ses membres; qu'elle ajoute qu'au vu de son objet social, le présent recours revêt le caractère d'un recours populaire, l'intérêt de l'association se confondant avec celui de la généralité des citoyens; qu'elle soutient également que la requête ne permet pas de comprendre le grief causé par l'acte attaqué à la première requérante, puisque le projet favorise la circulation des véhicules automobiles publics et que le projet ne créerait d'entrave ni à la circulation des véhicules automobiles, ni à leur parage; que la première partie intervenante fait valoir des arguments similaires;

Considérant que la première requérante réplique que son objet social est précis et ne se confond ni avec l'intérêt général ni avec l'intérêt particulier de ses membres; qu'elle soutient que l'acte attaqué porte atteinte à son objet social consistant notamment à prévenir et compenser les conséquences dommageables des entraves injustifiées à la circulation et au parage des véhicules automobiles; qu'elle rappelle avoir introduit lors de l'enquête publique une pétition qui a été signée notamment par des personnes autres que ses membres; qu'elle invoque l'article 9, § 2, alinéa 2, de la Convention d'Aarhus qui consacre une présomption irréfragable d'intérêt suffisant pour les organisations non gouvernementales qui œuvrent pour la protection de l'environnement, et précise enfin que son activité ne s'exerce que sur le territoire de la région bruxelloise et que les questions de mobilité ne peuvent être «saucissonnées quartier par quartier»;

Considérant que, d'après l'article 4 de ses statuts, l'a.s.b.l. requérante a pour objet :

- « a) la défense et la promotion du droit des citoyens de rouler en véhicule automobile et de pouvoir le parquer à proximité du lieu de destination, ce droit étant considéré comme une composante intégrante de la qualité de vie;
- b) la prévention et la compensation des conséquences dommageables, notamment sociales, économiques et sécuritaires, des entraves injustifiées à la circulation et au parage des véhicules automobiles, qu'ils soient privés, utilitaires ou publics;
- c) toutes études, enquêtes, pétitions, démarches, associations et actions généralement quelconques, reliées aux objets précités»;

qu'un tel objet social se distingue et de l'intérêt général et de l'intérêt individuel des membres; que l'acte attaqué est, selon la requérante, de nature à nuire à la fluidité de la circulation automobile et donc à constituer une atteinte aux intérêts qu'elle s'est donné pour objet de promouvoir; que l'opinion contraire de la partie adverse sur ce point ne suffit pas à dénier l'intérêt de la requérante au recours, dès lors que l'acte attaqué a effectivement une influence directe sur la mobilité dans le quartier qu'il concerne, lequel entre dans le champ d'activité territorial de l'association; que ni la portée locale de la décision, ni la circonstance qu'elle intéresse en particulier un membre de l'association, ne sont de nature à démentir ces constatations; que le recours de la première requérante est recevable;

Considérant que la partie adverse conteste la recevabilité du recours des autres requérants, en constatant qu'ils ne résident pas dans le voisinage du projet, mais qu'ils y exercent seulement leur activité professionnelle; qu'elle soutient qu'à la lecture de la requête, rien ne permet de comprendre quelles seraient les répercussions concrètes du projet à leur égard, notamment parce que rien n'exclut que leur clientèle se déplace par les transports en commun; qu'elle ajoute qu'au vu de leurs professions respectives, les requérants pourraient seulement, théoriquement, invoquer un grief lié aux effets du permis sur les emplacements de stationnement, alors que le projet prévoirait un *statu quo* à cet égard, ce dont elle déduit qu'ils n'ont pas intérêt au recours;

Considérant que la première partie intervenante argumente dans le même sens et souligne que le quartier connaît depuis longtemps des problèmes de circulation, et que le projet ne prévoit la suppression d'aucun emplacement de parking, ni la séparation complète de l'avenue des Cerisiers puisqu'une ouverture dans la berme centrale est prévue entre le square Levie et la rue Knapen; qu'elle invoque l'arrêt n° 139.997 du 1^{er} février 2005, selon lequel la simple fréquentation d'un quartier, même quotidienne, ne confère pas un intérêt suffisamment individualisé et personnel; qu'elle estime que s'agissant de travaux de voirie, une

interprétation trop large de l'intérêt pour agir amènerait à considérer comme recevable un recours introduit en tant qu'usager des voies publiques, c'est-à-dire à accepter une action populaire; qu'elle fait observer dans son dernier mémoire que la cinquième requérante se présente comme simple collaboratrice d'une société implantée avenue des Cerisiers, qu'elle n'a donc aucune clientèle personnelle et que son intérêt ne se confond pas avec celui de son employeur;

Considérant que les requérants répondent que leur situation de fait est directement affectée par l'acte attaqué puisque sa mise en œuvre pourrait porter atteinte à leur possibilité de circuler normalement et de se garer dans un quartier où ils se rendent tous les jours en vue de travailler; qu'ils estiment que leur présence journalière dans le quartier permet de les assimiler à des habitants de celui-ci; que les deuxième, troisième et quatrième requérants ajoutent que leurs clients ou patients se déplacent principalement en voiture et que la mise en œuvre de l'acte attaqué pourrait nuire à leur activité économique en entravant la mobilité de ces personnes;

Considérant que le permis d'urbanisme attaqué, en particulier la fermeture du carrefour entre l'avenue des Cerisiers et l'avenue Knapen, affecte l'aménagement du quartier où se situe le siège de l'activité professionnelle des requérants et qu'il a une incidence sur la mobilité dans ce quartier; que les deuxième, troisième et quatrième requérants y exercent de manière quotidienne une profession indépendante, et estiment que cette incidence est négative, rendant leur établissement moins accessible; qu'ils invoquent ainsi sans invraisemblance un impact du réaménagement de la circulation sur leur clientèle; que le recours est recevable en ce qui les concerne; que la cinquième requérante travaille également dans le périmètre concerné, mais ne précise pas en quoi le projet l'affecterait personnellement dans ses conditions de travail ou ses déplacements professionnels; que son recours est irrecevable;

FOND

Considérant que les requérants prennent un premier moyen de la violation de la Constitution, notamment de ses articles 10, 11, 33 et 159, de l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale et notamment de son article 16, de l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 décembre 1990 portant approbation des statuts de la Société des Transports Intercommunaux Bruxellois et notamment de ses articles 22, 27, 29, 30 et 35, du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT), notamment de ses articles 98 et 175 à 177, de la nouvelle loi communale (ci-après : NLC) et notamment de ses articles 117 et 135, de la loi du 29

juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs et notamment de ses articles 2 et 3, ainsi que des principes généraux de droit, notamment du principe de l'indisponibilité des compétences et de ceux de bonne administration et du devoir de minutie, et de l'impartialité de l'administration active;

qu'en une première branche, ils soutiennent que Christian Dochy, qui a introduit la demande de permis d'urbanisme au nom de la STIB, n'était pas compétent pour ce faire; qu'ils exposent que les statuts de la STIB, personne morale de droit public, ont été établis par un arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 décembre 1990 portant approbation des statuts de la Société des Transports Intercommunaux Bruxellois, et considèrent que ces statuts prévoient une stricte interprétation des compétences du conseil d'administration et du comité de gestion;

qu'ils ajoutent dans le mémoire en réplique que la question posée est de savoir si, au sein de la STIB, Monsieur Dochy avait qualité et compétence pour adopter la décision arrêtant le contenu de la demande de permis et pour introduire celle-ci; qu'ils relèvent que ni les statuts de la STIB, ni son contrat de gestion, ne lui attribuent la gestion journalière et qu'aucune délégation de pouvoir justifiant sa compétence n'est alléguée ou produite; qu'ils soulignent que la STIB, en tant que personne morale de droit public, est tenue de respecter les principes généraux du droit administratif dont le principe d'attribution des compétences, et en déduisent que ses organes de gestion ne peuvent pas exercer plus de compétences que celles qui leur ont été attribuées par la loi; qu'ils s'estiment fondés à se prévaloir des règles de répartition de compétences, lesquelles relèvent de l'ordre public; qu'ils invoquent l'arrêt n° 196.765 du 8 octobre 2009, par lequel le Conseil d'État a annulé un permis en raison de la nullité de la demande pour violation d'une réglementation d'ordre public;

que, dans leur dernier mémoire, ils insistent sur la procédure dérogatoire suivie en l'espèce pour la délivrance du permis, en raison de la nature de la STIB et du type de travaux en cause, conformément à l'article 175 du CoBAT; qu'ils estiment que dans le cadre de cette disposition, le fonctionnaire délégué a l'obligation, pour s'assurer de sa propre compétence, de vérifier que la personne physique qui introduit une demande au nom et pour le compte d'une personne de droit public visée par cet article dispose bien de la qualité et du mandat pour ce faire;

Considérant qu'une demande de permis d'urbanisme ne peut être déposée au nom d'une personne morale que par une personne ayant qualité pour ce faire; que le CoBAT n'impose cependant pas à l'administration saisie d'une telle demande, fût-ce dans le cadre de l'article 175 du CoBAT, de vérifier que la personne physique qui la signe représente valablement la personne morale au nom de laquelle elle est introduite, ni que la décision de l'introduire a été adoptée par les organes compétents; que la qualité de la personne qui a introduit la demande ne faisait aucun doute en l'espèce, Christian Dochy étant directeur du développement du réseau de la STIB et

le dépôt d'une demande de permis entrant dans ses attributions normales; qu'il ne devait justifier d'aucun mandat spécial pour accomplir cette démarche; que l'arrêt n° 196.765 du 8 octobre 2009, invoqué par les requérants, annule un permis délivré en violation des lois sur l'emploi des langues en matière administrative, question sans rapport avec celle qui est soulevée en l'espèce; que la première branche du moyen n'est pas fondée;

Considérant qu'en une deuxième branche du moyen, les requérants dénoncent une «délégation de compétence à un organe inexistant»; qu'ils critiquent l'annexe à l'acte attaqué, par laquelle le fonctionnaire délégué charge un groupe de travail «d'analyser les répercussions de la fermeture du carrefour Cerisiers/Knapen sur les quartiers avoisinants» et, surtout, de «se prononcer sur le maintien ou non de la fermeture [de ce] carrefour», dont il autorise pourtant la fermeture définitive; que, selon eux, le fonctionnaire délégué se décharge d'une partie de son pouvoir d'appréciation au profit du groupe de travail, en violation de l'article 175 du CoBAT; qu'ils ajoutent que le groupe de travail n'a aucune existence légale et ne présente pas de garantie d'impartialité, dans la mesure où sa composition et ses compétences exactes ne sont pas fixées et où c'est le bénéficiaire du permis lui-même qui dirigera ce groupe;

qu'en réplique, ils ajoutent que soit le fonctionnaire délégué a chargé le groupe de travail d'imposer le cas échéant au bénéficiaire du permis d'introduire une nouvelle demande de permis en vue de procéder aux réaménagements éventuellement nécessaires – ce qui implique qu'il a bien délégué à ce groupe de travail tout ou partie de sa compétence pour statuer sur une demande de permis –, soit il a uniquement prévu que le groupe de travail rende un avis qui ne lie pas le titulaire de permis, ce qui démontre qu'il manquait d'information et a tenté de le masquer par une obligation future et incertaine dont la réalisation dépend de la bonne volonté du demandeur de permis; que, selon eux, ce vice affecterait également la motivation de l'acte attaqué, puisque le fonctionnaire délégué n'aurait pas répondu aux critiques soulevées lors de l'enquête publique par la commune de Woluwe-Saint-Lambert; qu'ils soutiennent que le fonctionnaire délégué s'est placé dans l'impossibilité de se prononcer sur le maintien du carrefour et s'est dessaisi de sa compétence, notamment pour les cas où la STIB ne forme pas le groupe de travail, où le groupe de travail ne se réunit pas ou ne prend pas de décision dans le délai, ou encore si le titulaire de permis s'abstient d'introduire une demande malgré les conclusions du groupe de travail;

que, dans leur dernier mémoire, ils maintiennent qu'au regard des termes utilisés par le permis et son annexe, le fonctionnaire délégué a nécessairement voulu attacher des effets de droit obligatoires aux conclusions que dégagerait ce groupe de travail, et qu'à défaut, il y aurait lieu de constater que ce fonctionnaire a démontré n'être pas suffisamment informé des conséquences de sa décision;

Considérant que l'acte attaqué autorise sans condition la fermeture du carrefour entre l'avenue des Cerisiers et la rue Knapen; que les prescriptions litigieuses n'ont d'autre but que de faire analyser *a posteriori*, par un groupe de travail informel, les incidences de cette modification sur la circulation dans le quartier, en vue du dépôt éventuel d'une nouvelle demande de permis d'urbanisme par la STIB; que, à supposer même qu'une «décision» du groupe de travail en ce sens soit obligatoire pour la STIB, elle ne pourrait lier le fonctionnaire délégué; que ce dernier, saisi d'une telle demande, devrait la traiter selon les dispositions légales et de manière impartiale; que la deuxième branche du moyen n'est pas fondée;

Considérant qu'en une troisième branche du moyen, les requérants relèvent que le conseil communal de Schaerbeek ne s'est pas prononcé sur ces modifications de la voirie, alors que selon eux les articles 117 et 135 de la nouvelle loi communale (NLC) donnent au conseil communal une compétence exclusive pour se prononcer sur les questions relatives aux voiries implantées sur le territoire de la commune; qu'ils soutiennent qu'il en va d'autant plus ainsi que la voirie en question fait partie du domaine public de la commune; qu'ils estiment qu'un tel avis s'imposait en outre en vertu de l'article 16, alinéa 3, de l'ordonnance du 22 novembre 1990 visée au moyen, selon lequel :

« Moyennant l'autorisation de l'Exécutif donné après avis de la ou des communes concernées, la S.T.I.B. est habilitée à établir ou faire établir sur les voiries régionales, provinciales et communales, les équipements nécessaires à l'exploitation du réseau (...) et leurs accessoires, tels qu'ils sont désignés dans le cahier des charges, aux endroits qu'elle détermine et, le cas échéant, selon les modalités définies par ledit cahier des charges. La Société dispose à cet effet, à titre gratuit, du droit d'usage des voiries. La commune dispose d'un délai de soixante jours pour émettre son avis. Passé ce délai, l'avis est réputé favorable»;

qu'en réplique, ils font valoir qu'il ne s'agit pas ici d'une modification incidente de la voirie communale à l'occasion d'un projet, mais bien d'un permis qui a pour objet exclusif la modification de deux voiries communales et la réalisation d'aménagements y modifiant radicalement le trafic; que selon eux, ces voiries relevant du domaine public communal, il appartiendrait donc au conseil communal de se prononcer sur de telles modifications; qu'ils exposent encore que les articles 117 et 135 NLC fondent la compétence du conseil communal en matière de police de la voirie, en particulier en ce qui concerne les voiries communales, ce qui se justifierait par l'impact important des modifications à la voirie sur les finances de la commune, sur la sécurité et sur l'étendue du domaine public; qu'ils soutiennent que l'acte attaqué autorise la STIB à aménager de manière définitive une parcelle du domaine public de la commune de Schaerbeek et se voit donc conférer un droit à caractère réel comparable à une concession domaniale, que seul le conseil communal pourrait attribuer, et que l'autorité régionale n'est pas compétente pour prendre des

décisions relatives à une partie du domaine public communal; qu'ils plaident qu'en rejetant cette branche du moyen, le Conseil d'État se départirait de sa jurisprudence habituelle notamment quant à l'indépendance et au cumul des polices administratives, en vertu de laquelle l'auteur d'un projet doit obtenir toutes les autorisations nécessaires à la réalisation de celui-ci, et ferait prévaloir le silence de l'article 197 du CoBAT sur une règle admise depuis la Révolution française; que selon eux, une telle solution consisterait à reconnaître au collège des bourgmestre et échevins la compétence dévolue au conseil communal de se prononcer sur les questions de voirie, en contradiction avec l'article 33 de la Constitution, et permettrait au collège des bourgmestre et échevins ou au fonctionnaire délégué d'adopter seul un acte qui s'assimile à un acte de disposition, tout en écartant l'article 135, § 2, NLC, qui fonde la compétence du conseil communal pour tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage;

que dans leur dernier mémoire, ils maintiennent que le conseil communal doit se prononcer sur la modification d'une voirie communale avant la délivrance d'un permis d'urbanisme la concernant; qu'ils rappellent que la commune assume la charge financière de la voirie communale et la responsabilité de tout ce qui s'y déroule, et exposent qu'il ne pourrait être admis que les communes bruxelloises soient obligées d'assumer les conséquences dommageables d'aménagements de leurs voiries décidés par d'autres autorités; qu'ils soulignent qu'en l'espèce c'est une autorité régionale et non communale qui s'est prononcée et que la commune concernée s'est expressément prononcée contre la modification demandée; qu'ils soutiennent subsidiairement qu'il appartient à l'autorité qui délivre un permis de s'enquérir préalablement de la possibilité de le mettre en œuvre, et qu'ils invoquent en ce sens l'arrêt n° 212.228 du 24 mars 2011; que, selon eux, la STIB n'a jamais sollicité ni *a fortiori* obtenu l'autorisation pourtant indispensable du conseil communal de Schaerbeek; qu'ils ajoutent que l'article 16, alinéas 3 à 6, de l'ordonnance du 22 novembre 1990 ne modifie pas ce raisonnement dès lors que cette disposition vise uniquement l'établissement des équipements nécessaires à l'exploitation du réseau de la STIB, ce qui ne vise pas la fermeture du carrefour en cause, et qu'en toute hypothèse elle ne dispense pas la STIB d'obtenir toutes les autorisations nécessaires à l'installation desdits équipements, notamment les autorisations de voirie;

Considérant qu'aucune des dispositions invoquées au moyen n'impose une délibération du conseil communal préalablement à la délivrance d'un permis d'urbanisme – et non d'un permis de lotir – qui autorise ou implique des modifications à la voirie communale; que les compétences et les responsabilités des communes d'une part au titre de la police administrative générale et d'autre part en tant que gestionnaires du domaine public communal n'ont pas pour effet de modifier

la procédure de délivrance des permis d'urbanisme; que, certes, un permis d'urbanisme ne peut être délivré que si le dossier montre que le demandeur dispose au moins d'une vocation à le mettre en œuvre; qu'en l'espèce, la demande de permis est accompagnée d'un courrier de la commune de Schaerbeek indiquant que le plan de réaménagement de l'avenue des Cerisiers proposé par la STIB avait reçu l'approbation du collège, ce qui suffisait à permettre la délivrance du permis; que, pour le surplus, la légalité d'un permis d'urbanisme ne dépend pas de la circonstance que son exécution puisse nécessiter une décision du conseil communal, l'octroi d'une concession domaniale ou l'obtention d'une autorisation administrative requise par ailleurs; que la troisième branche du moyen n'est pas fondée;

Considérant qu'en une quatrième branche du moyen, les requérants invoquent la violation de l'article 98, § 1^{er}, 8^o, du CoBAT relatif à l'abattage des arbres à haute tige; qu'ils font valoir qu'il appartenait au collège des bourgmestre et échevins de Schaerbeek de se prononcer sur l'abattage des 48 peupliers, qui sont des arbres à haute tige au sens de l'article 98 du Code; qu'en réplique, ils s'en remettent sur ce point à la sagesse du Conseil d'État;

Considérant que l'article 1^{er} de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 24 juin 1993 déterminant les personnes de droit public pour lesquelles les permis d'urbanisme, permis de lotir et certificats d'urbanisme sont délivrés par le fonctionnaire délégué, arrête que la STIB figure parmi ces personnes; que cette disposition spécifique déroge, pour certains projets, à la compétence de principe que l'article 98 du même Code attribue au collège des bourgmestre et échevins; qu'en l'espèce, l'abattage des arbres ne pouvait être dissocié du projet dans son ensemble, lequel relevait de la compétence du fonctionnaire délégué; que ni la quatrième branche, ni le moyen ne sont fondés;

Considérant que les requérants prennent un deuxième moyen de l'illégalité des formalités préalables; qu'ils invoquent la violation de la Constitution, notamment de ses articles 10, 11, 33 et 159, du CoBAT, notamment de ses articles 127, 142 à 148, 175 à 177 et 190, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 novembre 1993 relatif aux enquêtes publiques et aux mesures particulières de publicité en matière d'urbanisme et d'environnement, et notamment de ses articles 3, 4 et 12, de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, et notamment de ses articles 2 et 3, des principes généraux de droit, notamment ceux de bonne administration et du devoir de minutie, de l'absence, de l'erreur, de l'insuffisance ou de la contrariété dans les causes ou les motifs;

qu'en une première branche, ils exposent qu'aucune étude de mobilité n'a été réalisée par la demanderesse de permis, qui s'est contentée d'opérer une comparaison de la vitesse du bus de la ligne 29 en 2003-2004 et en 2008-2009 pour conclure que le trafic de transit et non le trafic local posait problème; que, selon eux, en l'absence d'une telle étude, rien ne permet d'affirmer que la simplification du carrefour améliorera la mobilité dans le quartier; qu'ils ajoutent que le fonctionnaire délégué lui-même s'est estimé insuffisamment informé, dès lors qu'il impose de constituer un groupe de travail afin d'analyser les répercussions de la fermeture du carrefour sur les quartiers avoisinants; qu'ils estiment donc que le rapport d'incidences n'apporte pas d'indication quant à l'impact du projet sur l'ensemble du quartier; qu'ils relèvent également que ce rapport n'examine pas si les arbres qui remplaceront les 48 peupliers à abattre auront une incidence sur la circulation et constatent que la commission de concertation et le fonctionnaire délégué ont émis des réserves à cet égard, ce dont ils concluent que le rapport d'incidences n'en est pas un, ou qu'à tout le moins il est incomplet au sens de l'article 143 du CoBAT; qu'ils font également valoir que la procédure prévue aux articles 142 et suivants n'a pas été respectée en l'espèce et que le fonctionnaire délégué, ne s'étant pas prononcé sur le caractère complet du rapport, n'a donc pas demandé un complément de rapport;

qu'en réplique, ils ajoutent qu'un rapport d'incidences doit appréhender tous les aspects d'un projet et qu'alors que le but principal du projet est d'améliorer la mobilité du quartier et de la ligne de bus, le rapport d'incidences ne contient aucun élément concret et circonstancié à propos de deux aspects de la demande qui sont susceptibles d'avoir une incidence essentielle sur la mobilité du quartier; qu'ils indiquent qu'à propos de la fermeture du carrefour, le rapport d'incidences se borne à affirmer que cette mesure doit sécuriser ce qui est le seul carrefour de ce tronçon de l'avenue des Cerisiers et qu'elle protégera ces rues locales du trafic de transit et ne comporte aucune donnée permettant de mesurer les effets des aménagements envisagés sur la mobilité du quartier; que, selon eux, cette lacune n'a pas été couverte par d'autres éléments apparus ultérieurement lors de l'instruction de la demande de permis, notamment les documents relatifs aux projets antérieurs, qui ne se trouvent pas dans le dossier administratif, les réclamations introduites dans le cadre de l'enquête publique, ni l'avis de la commune de Schaerbeek; qu'ils estiment que l'ouverture supplémentaire dans la berme centrale n'est pas de nature à justifier l'insuffisance du rapport d'incidences, dès lors que cette ouverture remplacera une ouverture existant à hauteur du n° 74 et que son impact n'est pas évalué; qu'ils soutiennent que l'insuffisance du rapport d'incidences est confirmée par le contenu de l'acte attaqué, car le fonctionnaire délégué crée un groupe de travail qui évaluera l'impact de la fermeture du carrefour; que, par ailleurs, à propos de la plantation d'arbres, ils relèvent que le rapport d'incidences ne contient aucun élément sur ce point, ce qui a faussé l'enquête publique et n'a pas permis à la commission de concertation et au

fonctionnaire délégué de statuer en connaissance de cause; que, selon eux, cette lacune n'est pas couverte par la suite de l'instruction du dossier et elle est reconnue par l'acte attaqué qui précise qu'il y a lieu de vérifier que le port de la couronne de ces arbres ne gênera pas le passage des camions; qu'ils estiment avoir intérêt à soulever l'insuffisance du rapport d'incidences sur ce point, car, si la circulation des camions est rendue plus difficile par ces nouveaux arbres, l'ensemble de la mobilité du quartier pourrait être affectée;

Considérant que le dossier devait être accompagné d'un rapport d'incidences et que les requérants ne soutiennent pas qu'une étude d'incidences était requise; qu'il ressort de courriers de la partie adverse du 11 août 2010 que ce rapport a été examiné et jugé complet par le fonctionnaire délégué conformément à l'article 143 du CoBAT; que, sur ce point, le moyen manque en fait; que le rapport d'incidences examine de manière circonstanciée l'impact du projet sur la vitesse de circulation des bus de la ligne 29, préoccupation essentielle de la STIB en déposant cette demande; qu'il aborde succinctement l'impact du réaménagement sur la circulation automobile, en énonçant notamment :

« La berme de l'avenue devient continue sans au droit de l'accès d'une entreprise pour ses livraisons; elle traverse le carrefour avec les rues Knapen et Smekens afin d'éviter le trafic de transit au travers des quartiers d'habitation, conformément au plan régional de développement et au plan communal de mobilité.(...) »

Le détournement de la circulation (par la rue Knapen, par l'avenue Hoover, par l'avenue Lartigue ou encore par d'autres itinéraires proches) a fait l'objet d'une hypothèse de travail; le statut de voirie interquartier repris au PRD (carte n° 5) de l'avenue des Cerisiers et de voirie locale des diverses voiries proches ne permet pas de retenir une telle solution. (...)

La fermeture de la traversée de l'avenue des Cerisiers par les rues Knapen et Smekens sécurisera ce qui était le seul carrefour de ce tronçon de l'avenue des Cerisiers et protégera ces rues classées locales du trafic de transit.»;

que le fonctionnaire délégué fait notamment référence, dans la motivation du permis attaqué, aux projets précédemment déposés puis abandonnés en raison de l'opposition des riverains, aux alternatives non retenues, ainsi qu'aux réclamations circonstanciées déposées lors de l'enquête publique, notamment à l'initiative des requérants; que, même en l'absence d'étude de mobilité proprement dite, le fonctionnaire délégué était manifestement bien informé de l'impact que la fermeture du carrefour aurait sur le trafic automobile, en particulier le trafic de transit, qu'il a entendu dissuader; que le fait de privilégier l'intérêt du transport en commun et des cyclistes sur la facilité de la circulation automobile ne résulte pas d'une méconnaissance du dossier, mais d'un choix exprimé comme tel, en relation avec la politique régionale; que les requérants n'indiquent pas quels éléments d'information auraient fait défaut au fonctionnaire délégué ou quel aspect du dossier il aurait

méconnu en adoptant la décision attaquée; que la première branche du moyen n'est pas fondée;

Considérant qu'en une deuxième branche du moyen, les requérants soutiennent, d'une part, que l'enquête publique a été réalisée sur la base d'un avis d'enquête incomplet et, d'autre part, que la motivation formelle de l'acte attaqué ne répond pas de manière adéquate aux réclamations; qu'ils relèvent que l'avis d'enquête ne fait pas référence à la suppression du carrefour Cerisiers/Knapen qui constitue pourtant un élément essentiel de la demande de permis et affirment que cette omission a porté atteinte à l'effet utile de l'enquête publique; qu'ils estiment que la motivation de l'acte attaqué ne permet pas de comprendre pourquoi le fonctionnaire délégué passe outre aux réclamations portant sur la fermeture du carrefour, qui étaient précises, concordantes et corroborées par les avis des communes concernées;

qu'en réplique, ils réitèrent leur argumentation sur l'absence d'effet utile de l'enquête publique et estiment avoir intérêt à cette branche du moyen, car l'appréciation des autorités aurait pu être différente si des réclamations supplémentaires ou différentes avaient été introduites;

Considérant que les requérants ont déposé une réclamation dans le cadre de l'enquête publique; qu'ils étaient bien informés de la portée du projet et de la fermeture du carrefour, comme l'étaient d'ailleurs la grande majorité des réclamants; qu'ils n'allèguent pas que l'avis d'enquête ne comportait pas les mentions requises par l'article 12 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 novembre 1993 précité; que rien n'obligeait l'autorité à attirer l'attention sur une des caractéristiques du projet, dont la nature était clairement indiquée dans l'avis, et dont les riverains pouvaient connaître la portée exacte en consultant le dossier à la commune; que sur ce point, la deuxième branche du moyen n'est pas fondée; que pour le surplus, elle se confond avec la troisième branche;

Considérant qu'en une troisième branche du moyen, les requérants dénoncent le défaut de réponse adéquate aux avis des deux communes concernées et de la commission de concertation; qu'ils rappellent que la commune de Schaerbeek a rendu un avis favorable conditionnel demandant expressément «de ne pas réaliser la fermeture du carrefour Cerisiers/Knapen» et soutenant que «le maintien du carrefour ne porte pas préjudice à l'objet de la demande» et que la commune de Woluwe-Saint-Lambert a émis un avis défavorable en raison de l'absence d'étude d'impact sur la mobilité; qu'en outre, selon eux, la commune de Schaerbeek et la commission de concertation ont insisté sur le fait que les arbres à replanter pourraient gêner la circulation et le fonctionnaire délégué pose le même constat, tout en autorisant cependant cette plantation; qu'ils exposent que les réclamations favorables au projet

de fermeture du carrefour sont largement minoritaires, de l'ordre de 3 pour 300, et que la motivation de l'acte attaqué ne permet pas de comprendre pourquoi les remarques des réclamants et des communes n'ont pas été suivies; qu'ils estiment que le renvoi à l'analyse du groupe de travail ne constitue pas une réponse adéquate à ces remarques et invoquent en ce sens l'arrêt n° 191.378 du 12 mars 2009; qu'ils estiment encore que l'autorité aurait dû exposer en quoi l'ouverture devant le n° 58 serait de nature à éviter les problèmes de mobilité mentionnés par les réclamants, et que l'acte attaqué ne rencontre pas non plus adéquatement les avis de la commune de Schaerbeek et de la commission de concertation en ce qui concerne les arbres à replanter;

que dans leur dernier mémoire, ils insistent sur la contradiction entre les motifs de l'acte et les conditions dont le permis est assorti; qu'ils contestent également que ce permis réponde à l'obligation de motivation renforcée en présence de nombreuses réclamations et d'avis défavorables des communes concernées; qu'ils considèrent comme sibyllin le considérant n° 24 de l'acte attaqué et constatent que le fonctionnaire autorise purement et simplement la plantation de liquidambers sans s'être assuré que ces arbres, dont il a pourtant constaté le port de branches horizontal, ne gêneraient pas le passage des camions;

Considérant que lorsqu'au cours de l'enquête publique, des observations précises sont formulées, dont l'exactitude et la pertinence sont corroborées par le dossier, le permis délivré ne peut être considéré comme adéquatement motivé que s'il permet de comprendre les raisons pour lesquelles l'autorité passe outre, fût-ce partiellement, à ces observations; qu'une motivation adéquate ne consiste pas nécessairement à répondre à toutes les réclamations ou à tous les avis émis, mais doit permettre aux personnes intéressées de comprendre pourquoi ladite décision a été adoptée;

Considérant qu'en l'espèce, l'acte attaqué prend en compte dans une certaine mesure les réclamations et objections relatives à la mobilité dans le quartier, puisqu'il prévoit une ouverture supplémentaire dans la berme centrale, tout en maintenant le principe de la fermeture du carrefour, principalement pour favoriser les transports en commun et la mobilité douce et éviter le trafic de transit; que le fonctionnaire délégué a en outre envisagé la possibilité de n'autoriser le projet qu'à titre provisoire mais a écarté cette hypothèse, pour les raisons qu'il a indiquées; que ces points sont explicités notamment par les points 24 et 25 ainsi que 34 à 43 de la motivation formelle du permis, qui permettent de comprendre les raisons de la décision adoptée; qu'en ce qui concerne les arbres à planter, le fonctionnaire délégué a indiqué aux points 31 et 32 de la motivation qu'il avait examiné la question; qu'il a imposé parmi les conditions du permis de «vérifier que le port de la couronne des

liquidambars *styraciflua* ne gêne pas le passage des camions»; que l'acte attaqué est adéquatement motivé; que le moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un troisième moyen de «l'irrégularité de la condition imposée dans la décision d'octroi du permis», de la violation de la Constitution, notamment de ses articles 10, 11, 33 et 159, et du CoBAT, notamment de ses articles 175 à 177, 188 et 191, de l'absence, de l'erreur, de l'insuffisance ou de la contrariété dans les causes ou les motifs, des principes de prévisibilité et de sécurité juridique, et de l'erreur manifeste d'appréciation;

qu'en une première branche, ils soutiennent que le fonctionnaire délégué reconnaît être insuffisamment informé sur l'impact de la fermeture du carrefour Cerisiers/Knapen puisqu'il charge un groupe de travail de procéder à l'analyse de cet impact après la fermeture; que, de même, en ce qui concerne les arbres à replanter, le fonctionnaire délégué autoriserait la plantation d'arbres de cette espèce tout en constatant qu'elle pourrait engendrer des problèmes de circulation;

qu'en une deuxième branche, ils exposent que les conditions relatives à la vérification du port de la couronne des arbres à replanter et à la création du groupe de travail se réfèrent à des événements futurs et incertains, dont la réalisation dépendra de tiers, dont le demandeur de permis, et que de telles conditions sont illégales;

qu'en une troisième branche, ils invoquent l'erreur manifeste d'appréciation et font valoir que l'on ne voit pas en quoi la réalité des lieux et, plus précisément, celle du carrefour Cerisiers/Knapen, s'opposerait à des aménagements provisoires, comme l'indique l'acte attaqué; que, selon eux, la fermeture du carrefour pouvait s'effectuer provisoirement au moyen, par exemple, de plots en plastique;

qu'en réplique, ils développent les deux premières branches en exposant que soit l'acte attaqué constitue une véritable condition qui emporte notamment l'obligation pour le bénéficiaire du permis d'introduire une nouvelle demande de permis en fonction des conclusions du groupe de travail – auquel cas le fonctionnaire délégué a transféré une partie de sa compétence –, soit cette clause ne constitue qu'une indication en vue d'éventuels travaux, ce qui constituerait une condition future et incertaine, auquel cas les requérants se demandent pourquoi l'autorité a estimé nécessaire d'imposer un groupe de travail et comment la commune de Schaerbeek pourrait introduire une demande modifiant un permis dont elle n'est pas titulaire; qu'ils concluent que, dans un cas comme dans l'autre, l'obligation témoigne d'un manque d'information au moment de l'adoption de l'acte attaqué; qu'ils font encore valoir que la condition relative aux arbres n'est pas secondaire ni sans incidence sur le permis, puisque la circulation du quartier pourrait être affectée si les arbres gênent les camions, et que cette condition est laissée au bon vouloir du titulaire du permis, le fonctionnaire délégué ne disposant d'aucune assurance que la vérification sera effectuée et que, le cas échéant, le titulaire du permis introduira une demande de

permis en vue de planter une autre essence; qu'enfin, ils soutiennent que l'acte attaqué contient une erreur manifeste d'appréciation qui consiste à autoriser la fermeture définitive du carrefour en précisant qu'il serait bon d'en mesurer les conséquences, alors qu'à défaut de disposer de l'ensemble des aspects du projet, le fonctionnaire délégué aurait dû refuser de faire droit à la demande;

que dans leur dernier mémoire, ils répètent que les conditions visent des éléments essentiels du permis et non des éléments accessoires et que la marge d'appréciation laissée au bénéficiaire du permis pour leur mise en œuvre est beaucoup trop importante, tant quant au fonctionnement du groupe de travail et au suivi de ses conclusions, qu'en ce qui concerne le moment où il devra vérifier l'impact des liquidambars sur la circulation des camions et, le cas échéant, modifier l'essence choisie;

Considérant, sur la première branche, qu'en imposant la condition relative aux liquidambars *styraciflua*, le fonctionnaire délégué n'a pas reconnu qu'il ignorait si des arbres de cette espèce pourraient gêner la circulation, mais qu'il a mis en évidence le risque d'une telle gêne, et dès lors l'obligation de choisir et d'entretenir ces arbres de manière à permettre en permanence le passage des camions; qu'il n'y a là aucune contradiction;

qu'en prévoyant la mise sur pied du groupe de travail, le fonctionnaire délégué a entendu provoquer une évaluation *a posteriori* de l'incidence de la fermeture du carrefour, que pour sa part il estimait bénéfique; qu'il a ainsi témoigné de l'attention portée aux réclamations et notamment à celles des requérants; qu'il n'est pas incohérent de prendre la responsabilité d'une décision en fonction d'éléments connus, qui suffisent à la motiver, tout en admettant la possibilité que sa mise en œuvre fasse apparaître des incidences négatives justifiant une révision de la situation; qu'il en va particulièrement ainsi s'agissant des flux de circulation, dont l'évolution ne peut pas être anticipée facilement; que la première branche du moyen n'est pas fondée;

Considérant, sur la deuxième branche, que la condition relative aux liquidambars *styraciflua* porte sur un élément accessoire du projet, un permis d'urbanisme ne devant pas nécessairement désigner avec précision chacune des espèces végétales à planter; que le dispositif du permis ne laisse aucune latitude à son titulaire, celui-ci devant planter les arbres en question aux emplacements prévus tout en garantissant la circulation aisée des camions;

que les «indications particulières» concernant le groupe de travail ne constituent pas une condition du permis, celui-ci devant d'abord être mis en œuvre intégralement pour que la mission du groupe de travail ait un sens; qu'il s'agit plutôt d'une obligation connexe au permis et dissociable de celui-ci, puisque le but du groupe de travail est d'évaluer l'opportunité de demander une modification du permis; que si la

force obligatoire de ces «indications» est contestable à défaut de fondement législatif, leur éventuelle illégalité n'est pas de nature à entraîner l'annulation du permis attaqué; qu'à cet égard, le moyen est inopérant; que l'erreur manifeste d'appréciation est invoquée tardivement; que la deuxième branche du moyen n'est pas fondée;

Considérant, quant à la troisième branche, que les requérants n'établissent pas en quoi l'acte attaqué est entaché d'une erreur manifeste en ce qu'il décide que la fermeture du carrefour est indissociable de l'ensemble du projet et que celui-ci ne peut pas être réalisé à l'essai; que la partie adverse a pu estimer sans erreur manifeste que le nouvel aménagement des trottoirs, des bandes de circulation et des ralentisseurs de vitesse ne s'accommodait pas de dispositifs ne fermant que provisoirement le carrefour; que le moyen n'est pas fondé,

D E C I D E :

Article 1^{er}

La requête est rejetée.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 1125 euros, sont mis à la charge des parties requérantes, à concurrence de 225 euros chacune.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^e chambre, le dix-neuf février deux mille quatorze par :

M.	M. LEROY,	président de chambre,
M.	I. KOVALOVSKY,	conseiller d'Etat,
Mme	D. DÉOM,	conseiller d'Etat,
M.	R. GHODS,	greffier assumé.

Le Greffier assumé,

Le Président,

R. GHODS

M. LEROY