

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

A R R Ê T

n° 228.621 du 2 octobre 2014

205.976/XV-2018

En cause : **la commune d'Uccle,**
ayant élu domicile chez
Me D. RENDERS, avocat,
rue du Concours 1
1170 Bruxelles,

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,
ayant élu domicile chez
Me Fr. JUDO, avocat,
boulevard de l'Empereur 3
1000 Bruxelles.

Partie intervenante :

la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (en
abrégé : **STIB**),
ayant élu domicile chez
Mes Fr. MAUSSION et P. GOFFAUX, avocats,
rue de Loxum 25
1000 Bruxelles.

LE CONSEIL D'ETAT, XV^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 10 août 2012 par laquelle la commune d'Uccle sollicite l'annulation de «la décision du 15 juin 2012 de la partie adverse par laquelle celle-ci refuse d'approuver "le règlement complémentaire du 28 avril 2012 de la commune d'Uccle concernant l'interdiction de monter ou de descendre d'un tram dans l'îlot central du rond-point Churchill", qui lui a été notifiée par un pli reçu le 19 juin 2012»;

Vu le dossier administratif;

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu la requête introduite le 4 octobre 2012 par la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (en abrégé : STIB), qui demande à être reçue en qualité de partie intervenante dans la procédure;

Vu l'ordonnance du 16 octobre 2012 accueillant cette requête en intervention;

Vu le mémoire 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;

Vu l'ordonnance du 5 août 2014, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 9 septembre 2014 à 9 heures 30;

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

Entendu, en leurs observations, Me E. GONTHIER *loco* Me D. RENDERS, avocat, comparaissant pour la partie requérante, Me N. NOLET de BRAUWERE *loco* Me Fr. JUDO, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et Me P. GOFFAUX, avocat, comparaissant pour la partie intervenante;

Entendu, en son avis conforme, M. J.-B. LEVAUX, auditeur adjoint;

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

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

Le 28 avril 2012, le conseil communal d'Uccle adopte un règlement qui se présente comme suit :

«LE CONSEIL COMMUNAL,

Vu l'article 117 de la Nouvelle loi communale;

Vu l'article 3, § 2, de la loi du 16 mars 1968 "relative à la police de la circulation routière";

Vu l'arrêté royal du 15 septembre 1976 "portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar";

Considérant que la Région de Bruxelles-Capitale a décidé au cours de l'année 2008 de réaliser des travaux nécessaires à la station Albert pour y installer, endéans un délai de 4 ans, le terminus des trams 3 et 23;

Qu'en attendant la réalisation de ces infrastructures, la STIB a décidé de créer un terminus provisoire de la ligne 3 à l'intérieur du rond-point Churchill;

Que le Collège des Bourgmestre et Échevins a souligné l'existence de ce danger à la STIB par un courrier du 18 juin 2008;

Que, malgré cela, la STIB a installé, le 1^{er} septembre 2008, le terminus de la ligne 3 au centre du rond-point Churchill, en permettant aux usagers de changer vers les lignes 23/24, au centre du rond-point;

Que, par courrier du 17 septembre 2008, la STIB a admis la dangerosité de cette situation et a indiqué avoir proposé au gestionnaire de voirie différentes mesures pour y remédier;

Qu'au mois de septembre 2008 également, la police locale et un expert en mobilité ont analysé cette situation et mis en lumière les problèmes de sécurité engendrés par l'aménagement du terminus au centre du rond-point Churchill;

Que dès le 24 septembre 2008, la commune a sollicité de la STIB qu'elle supprime le terminus en question;

Que, malgré cela, la STIB a préféré maintenir l'existence de ce terminus, placer des barrières au pourtour de l'accotement central et procéder à des informations à destination des usagers; que le 26 septembre 2008, la STIB a indiqué à la commune qu'elle prendrait ces mesures sans délai et procéderait ensuite à l'évaluation de l'efficacité de ces mesures;

Que, malgré un rappel que la commune lui a adressé à ce sujet le 6 octobre 2008, la STIB a tardé à mettre en œuvre les mesures promises;

Qu'une fois les mesures précitées mises en place, la police et la presse ont, toutefois, dû constater, au mois de février 2009, que l'installation du terminus du tram au centre du rond-point restait extrêmement dangereuse; que la police locale en a informé la commune le 23 février 2009;

Que la commune a, à nouveau, interpellé la STIB à ce sujet;

Que par un courrier du 16 mars 2009, la STIB a indiqué à la commune qu'elle refusait de supprimer le terminus dans le rond-point et a proposé la mise en place de nouvelles mesures d'accompagnement, insistant, par ailleurs, sur le caractère provisoire de la situation, dans l'attente du réaménagement de la station Albert;

Que le Conseil communal a adopté, le 25 novembre 2010, une motion visant à demander l'adoption par la STIB d'une politique qui réduise les ruptures de charge et supprime celles des lignes 3, 23 et 24;

Que cette motion a été communiquée au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et à la STIB par courrier du 14 décembre 2010;

Que la STIB y a répondu, le 22 décembre 2010, en informant la commune de la décision du Gouvernement régional bruxellois de renoncer à l'aménagement de la station Albert et de l'intention de la STIB de proposer, au cours du premier semestre 2011, un projet réorganisant la circulation de ses véhicules en conséquence; que la STIB a alors indiqué que ce projet impliquerait la remise en état du rond-point Churchill et suppression des arrêts aménagés en son centre;

Que le 10 mars 2011, la police locale a, à nouveau, signalé aux autorités communales la dangerosité de l'aménagement réalisé par la STIB, malgré les mesures adoptées par la STIB;

Que le 23 mars 2011, la commune a interpellé la STIB en lui demandant de cesser toute utilisation de l'arrêt situé dans le rond-point;

Que la STIB n'a pas entendu faire droit à cette demande;

Qu'en conséquence, la commune a, conformément à l'article 3, § 2, de la loi du 16 mars 1968 "relative à la police de la circulation routière", mis la Région de Bruxelles-Capitale en demeure d'adopter un règlement complémentaire de police visant à interdire toute rupture de charge par les trams à l'intérieur du rond-point Churchill;

Qu'une concertation s'en est suivie entre la Région de Bruxelles-Capitale et la commune, au cours de laquelle la Ministre Brigitte GROUWELS a admis la dangerosité de l'aménagement critiqué et a indiqué, le 13 juillet 2011, qu'elle cherchait des alternatives, notamment dans le cadre de projets d'aménagement plus globaux sur le territoire de la commune;

Que, sans nouvelle de la Ministre pendant plusieurs mois, la commune a, le 29 décembre 2011, interpellé une nouvelle fois la Région de Bruxelles-Capitale au sujet de la solution technique promise, en attirant l'attention de celle-ci sur le bon avancement du processus administratif nécessaire à la réalisation des projets globaux conditionnant le choix de cette solution;

Que toujours sans nouvelle de la Ministre, la commune a été contrainte d'adresser, le 27 février 2012, une dernière mise en demeure à la Région de Bruxelles-Capitale, en vue qu'elle adopte un règlement complémentaire de police visant à interdire toute rupture de charge par les trams à l'intérieur du rond-point Churchill;

Que la Ministre Brigitte GROUWELS a répondu à ce courrier en soulignant que la suppression des haltes dans le rond-point Churchill nécessite la réalisation de travaux d'infrastructure dans la chaussée de Waterloo et dans la rue de Stalle, et a invité la commune à participer à une nouvelle concertation afin de trouver une solution d'attente;

Qu'ainsi, la Ministre régionale des Travaux Publics et des Transports s'abstient d'adopter le règlement complémentaire nécessaire à assurer la sécurité de la circulation des piétons dans le rond-point Churchill que le conseil communal l'a pourtant mise en demeure de prendre;

Considérant que les mesures prévues ci-après concernent la voirie régionale;

ARRÊTE :

Article 1^{er}. Toute rupture de charge est interdite à l'intérieur du rond-point Churchill.

Par rupture de charge, il faut entendre toute montée et/ou descente des passagers de trams.

Article 2. La signalisation conforme à l'article 5 de l'arrêté royal du 15 septembre 1976 "portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar", qui indique la présence de l'arrêt et renseigne les correspondances à l'intérieur du rond-point Churchill, doit être enlevée.

Article 3. Le présent règlement sera soumis à l'approbation du Ministre régional des Travaux Publics et des Transports.

Article 4. Le présent règlement sera publié et entrera en vigueur conformément aux articles 112 et 114 de la Nouvelle Loi Communale soit dès son approbation, soit à l'expiration du délai d'approbation».

La requérante notifie ce règlement à la partie adverse le 4 mai 2012.

Par un arrêté du 15 juin, la ministre des Travaux publics, des Transports, du Port de Bruxelles et de la Politique de l'Informatique décide de ne pas approuver ce règlement. Il s'agit de l'acte attaqué, qui est motivé comme suit :

«J'accuse bonne réception du règlement complémentaire relatif à la police de la circulation routière qui a été approuvé par la commune d'Uccle le 28 avril 2012.

Ce règlement complémentaire a été adopté par la commune en exécution de l'article 3 § 2 de la Loi relative à la police de la circulation routière du 16 mars 1968. Cette loi prévoit en effet que les communes peuvent adopter des règlements complémentaires sur les voiries régionales afin de régler des situations permanentes ou périodiques au cas où la région ne l'aurait pas fait (droit d'initiative de la commune).

Le règlement pris par la commune et soumis à mon approbation interdit la montée ou la descente de passagers d'un tram dans l'îlot central du rond-point Churchill.

Ce règlement dépasse les compétences des communes. Une commune n'est en effet pas compétente pour adopter un règlement complémentaire à l'Arrêté Royal du 1^{er} décembre 1975 (le code de la route) portant règlement du trafic des véhicules ferroviaires, car l'article 1 de ce règlement prévoit explicitement que cette législation ne s'applique pas aux véhicules ferroviaires utilisant la voie publique.

La commune ne peut pas non plus adopter des règlements complémentaires sur base de l'Arrêté Royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar, car cette législation ne permet pas la prise de règlements complémentaires. Seuls le pouvoir fédéral et les autorités régionales sont compétents à cet égard.

Enfin, l'article 16 de l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale, prévoit que la STIB peut utiliser gratuitement les voiries communales et régionales et que la STIB a le droit de placer tous les équipements et infrastructures nécessaires à l'exploitation de son réseau, en ce compris le droit d'y prévoir des arrêts de transports publics ainsi que les équipements inhérents à ceux-ci.

Vu les raisons susmentionnées, je suis dans l'obligation de ne pas approuver le règlement complémentaire du 28 avril 2012 de la commune d'Uccle concernant l'interdiction de monter ou de descendre d'un tram dans l'îlot central du rond-point Churchill»;

Considérant que la requérante soulève un moyen unique, pris de la violation de la Constitution, notamment de ses articles 10, 11, 33 et 159, de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, notamment de ses articles 1^{er} et 3, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, notamment de son article 1^{er}, de l'arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar, de l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale, notamment de son article 16, ainsi que de l'absence, de l'insuffisance, de la contradiction ou de l'erreur dans les causes et

les motifs qui servent de fondement à la décision; qu'elle fait valoir que, contrairement au motif du refus attaqué, elle disposait bien de la compétence pour arrêter le règlement du 28 avril 2012 en tant que règlement complémentaire de police de la circulation routière relatif aux voiries publiques relevant de la grande voirie;

qu'elle explique que le règlement du 28 avril 2012 ne constitue pas un règlement complémentaire à l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 précité, mais bien un règlement complémentaire à l'arrêté royal du 15 septembre 1976 précité, lui-même fondé sur la même loi du 16 mars 1968; qu'elle relève qu'aucune disposition de cet arrêté royal ne limite sa compétence pour adopter un règlement complémentaire, et estime dès lors que c'est à tort que l'acte attaqué indique que cet arrêté royal «ne permet pas la prise de règlement complémentaire»; qu'elle expose également que le droit d'usage gratuit des voiries concédé à la STIB par l'article 16 de l'ordonnance du 22 novembre 1990 ne limite pas la compétence, conférée par l'article 3, § 1^{er}, de la loi du 16 mars 1968, d'adopter des règlements complémentaires nécessaires à régir la circulation; que la requérante conclut qu'elle était compétente pour adopter le règlement complémentaire soumis à l'approbation de la partie adverse;

qu'en réplique, elle ajoute que la partie adverse s'est abstenue d'adopter un règlement complémentaire à l'arrêté royal du 15 septembre 1976, permettant de mettre fin aux dangers signalés, malgré plusieurs demandes qu'elle a formulées en ce sens; qu'elle renvoie au dossier joint à son règlement, contenant de nombreuses lettres à la partie adverse qui décrivent les dangers engendrés par la présence de l'arrêt de tram dans le rond-point Churchill, ainsi que trois avertissements de la police locale et d'un expert en mobilité soulignant la dangerosité de l'aménagement;

Considérant que la partie adverse répond que les règlements complémentaires qui peuvent être adoptés par les conseils communaux sur la base de l'article 3 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière ne peuvent tendre qu'au maintien de l'ordre, de la sécurité, de la commodité du passage dans les rues ou de la salubrité publique, et que cette compétence doit être interprétée strictement parce qu'elle constitue une exception à la compétence générale accordée aux régions; qu'elle rappelle que les véhicules sur rails sont explicitement exclus du Code de la route; qu'elle cite les trois motifs déterminants de l'acte attaqué et conclut que la commune d'Uccle ne pourrait adopter un règlement complémentaire relatif à la voie publique que lorsque les prescriptions du Code de la route ne suffisent pas pour assurer la sécurité ou la fluidité du trafic, ce qui implique qu'elle ne pouvait pas adopter le règlement litigieux, car le Code de la route ne s'applique pas aux trams; qu'elle fait valoir, à titre subsidiaire, que le règlement complémentaire du 28 avril 2012 est disproportionné et se demande comment la requérante envisage de rendre son règlement obligatoire, aucune signalisation appropriée au sens de l'article 12 de la loi du 16 mars 1968 ne permettant d'indiquer la suppression ou l'ajout d'un arrêt de tram;

que, dans son dernier mémoire, elle ajoute que l'objet des règlements complémentaires doit être d'adapter sur le terrain les règles de police générale et soutient que l'objectif de la commune requérante va au-delà de la sécurité et de l'ordre et relève en réalité de la police de la circulation routière, pour laquelle seules les régions sont compétentes; qu'elle relève également que l'ordonnance du 22 novembre 1990 ne prévoit aucune habilitation à édicter des règlements complémentaires; qu'elle considère que l'exactitude matérielle des motifs du règlement n'est pas établie parce que la requérante ne produit aucun élément sur lequel le conseil communal se serait fondé pour estimer que la rupture de charge à

l'endroit concerné créerait un danger pour les voyageurs et remarque que les personnes qui traversent le rond-point malgré l'interdiction le font à leurs risques et périls; que, selon elle, des moyens moins restrictifs que l'interdiction de toute rupture de charge pouvaient suffire pour compléter le dispositif existant; qu'elle considère que l'interdiction émise met en cause l'ensemble du trafic des trams sur ce tronçon, et qu'elle concerne dès lors l'ensemble de la circulation et du trafic par voie ferrée, compétence réservée aux régions;

Considérant que l'intervenante expose qu'elle n'aperçoit pas en quoi les articles 10, 11, 159 et 33 de la Constitution seraient en l'espèce violés, et relève que l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 ne pourrait être violé, cette disposition précisant, en son alinéa 2, que les véhicules sur rails empruntant la voie publique ne tombent pas sous son application; qu'elle estime que le moyen ne précise pas quelle disposition de l'arrêté royal du 15 septembre 1976, qui comporte 44 articles, serait violée;

qu'elle fait valoir que le règlement litigieux ne pouvait être adopté complémentairement à l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975, celui-ci excluant expressément de son champ d'application les véhicules sur rails empruntant la voie publique;

que selon elle, ce règlement ne pouvait pas non plus se fonder sur l'arrêté royal du 15 septembre 1976; qu'elle conteste tout d'abord que l'article 3 de la loi du 16 mars 1968 autorise le gouvernement régional et les communes à donner aux règlements complémentaires un objet sans rapport direct avec la «police de la circulation routière» et considère que le règlement litigieux relève plutôt de l'organisation et de la gestion du service public de transport en commun; qu'elle expose ensuite que le règlement litigieux ne complète pas l'arrêté royal du 15 septembre 1976, compléter signifiant «ajouter un détail pour compléter l'ensemble», alors qu'aucune disposition de cet arrêté royal ne traite de l'emplacement des arrêts de tramway ou de l'organisation de rupture de charge; qu'elle cite les articles 1^{er}, alinéa 1^{er}, 4, alinéa 1^{er}, et 5, de cet arrêté, pour conclure qu'aucune de ces dispositions ne vise l'emplacement des arrêts; qu'elle fait encore valoir que la compétence communale d'établir des règlements complémentaires doit se concilier avec les pouvoirs que l'article 16 de l'ordonnance du 22 novembre 1990 lui reconnaît; qu'elle rappelle que cette disposition habilite la STIB à établir les équipements nécessaires à l'exploitation du réseau et lui octroie un droit d'usage des voiries à titre gratuit, et en déduit qu'une commune ne pourrait se prévaloir d'un pouvoir réglementaire pour mettre en échec la servitude d'utilité publique qu'un texte postérieur et de rang législatif supérieur reconnaît expressément; qu'enfin, à titre surabondant, elle précise que l'article 3, § 2, de la loi du 16 mars 1968 suppose que le ministre compétent se soit abstenu d'adopter un règlement complémentaire et soutient qu'en l'espèce, la ministre ne s'est pas abstenue mais a, au contraire, répondu aux observations de la commune en indiquant qu'il n'y avait pas lieu d'adopter un tel règlement, tout en l'invitant à participer à une concertation afin de trouver une solution d'attente;

que l'intervenante estime enfin que si le moyen était déclaré fondé, il conviendrait alors d'ouvrir un délai de recours en annulation contre la délibération du conseil communal du 28 avril 2012, délai qui n'a jamais commencé à courir en raison de la non-approbation du règlement communal;

Considérant que le moyen est irrecevable en tant qu'il invoque la violation des articles 10, 11, 33 et 159 de la Constitution, dont il n'explique pas en quoi l'acte attaqué les méconnaîtrait;

Considérant que l'avenue Winston Churchill fait partie de la grande voirie, désormais voirie régionale; qu'aux termes de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière:

«**Article 1^{er}**. Le Roi arrête les règlements généraux ayant pour objet la police de la circulation routière des piétons, des moyens de transport par terre et des animaux, ainsi que des moyens de transport par fer empruntant la voie publique.

(...)

Art. 2. Sous réserve de l'article 3 des présentes lois coordonnées et des articles 2 et 3 de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, les conseils communaux arrêtent les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques situées sur le territoire de leur commune. Ces règlements sont soumis à l'approbation du Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions, après avis des commissions consultatives intéressées créées en application de l'article 7, alinéas 1 et 2.

(...)

Art. 3. § 1^{er}. Le Ministre des Travaux publics, le Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions, le Ministre de l'Agriculture et le Ministre de la Défense nationale arrêtent respectivement les règlements complémentaires relatifs :

1° aux voies publiques faisant partie de la grande voirie de l'État et aux carrefours dont une de ces voies publiques fait partie;

(...)

Ces règlements sont arrêtés après avis des conseils communaux intéressés ou, lorsqu'il s'agit de communes faisant partie d'ensembles de communes visés à l'article 7, alinéa 1^{er}, après avis des commissions consultatives intéressées.

À défaut de réception de cet avis dans un délai de soixante jours à dater de la demande, le Ministre compétent peut arrêter d'office le règlement.

§ 2. Les conseils communaux arrêtent les règlements complémentaires visés au § 1^{er}, si le Ministre compétent s'est abstenu de les prendre. Ces règlements sont soumis à son approbation, après avis des commissions consultatives intéressées s'il s'agit de communes faisant partie d'ensembles de communes visés à l'article 7, alinéa 1^{er}.

Si les commissions consultatives n'ont pas donné leur avis dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire, les conseils communaux peuvent en saisir directement le Ministre. Si le Ministre ne s'est pas prononcé dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire ou, s'il y a lieu, de l'avis de la commission consultative, le règlement peut être mis en vigueur»;

Considérant que l'article 1^{er} habilite le Roi à arrêter des règlements généraux ayant pour objet la police de la circulation routière en général, et notamment la circulation «des moyens de transport par fer empruntant la voie

publique», ce qui vise celle des trams; que cette compétence est mise en œuvre d'une part par le Code de la route, dont les dispositions ne s'appliquent pas aux trams, et d'autre part par l'arrêté royal du 15 septembre 1976, précité; que l'article 3 de la loi permet aux conseils communaux de soumettre à l'approbation du ministre compétent des règlements complémentaires relatifs aux voies publiques faisant partie de la grande voirie, sans limiter ces règlements complémentaires à ceux qui complèteraient le seul Code de la route; qu'il importe peu que l'arrêté royal du 15 septembre 1976 ne prévoie pas l'adoption de règlements communaux complémentaires, le législateur ayant conféré lui-même aux conseils communaux la compétence d'adopter de tels règlements, moyennant l'approbation du ministre compétent;

Considérant que, comme l'a décidé l'arrêt n° 174/2004 du 3 novembre 2004 de la Cour constitutionnelle, ces règlements complémentaires visent à adapter la réglementation sur la circulation aux circonstances locales ou particulières et ne peuvent pas comporter de règles de police générale; que, dans ces limites, ils doivent tendre au maintien de l'ordre, de la sécurité, de la commodité du passage dans les rues ou de la salubrité publique;

Considérant que le règlement litigieux a pour but de faire disparaître la raison qui incite les piétons à traverser les voies constituant le rond-point Churchill avec pour but exclusif de se rendre à l'arrêt du tram ou de le quitter, pratique manifestement dangereuse; qu'il ressort des rapports de police, notamment de celui du 10 mars 2011, que même si l'utilisation des lignes de tram ne nécessite pas le franchissement du rond-point, qui est au contraire interdit et contrarié par de petites barrières, il est fréquent dans les faits; que le règlement litigieux est donc motivé par le souci de la sécurité des usagers de la voie publique, à un endroit précisément identifié et au vu de constatations concrètes; que ce motif est de ceux qui justifient l'adoption d'un règlement complémentaire de circulation routière; qu'en interdisant la rupture de charge, le règlement litigieux n'a pas pour objet d'interdire le stationnement ou l'arrêt des trams, mais équivaut à interdire toute circulation piétonne au centre du rond-point, fût-ce pour passer d'un tram à un autre; que le législateur n'a pas limité la gamme des mesures qui peuvent être adoptées au titre de règlement complémentaire, quels que soient les modes de publication prévus pour les mesures usuelles;

Considérant que l'article 16 de l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale confère à l'intervenante le droit d'utiliser les voiries tant régionales que communales pour l'exploitation du service public dont elle a la charge; que c'est en principe à elle qu'il revient de décider où sont établis les arrêts des véhicules qu'elle

exploite, en fonction de l'organisation des lignes et du service; que, cependant, cette faculté ne peut s'exercer que dans le respect de l'ensemble des règles de circulation routière, en ce compris les règlements complémentaires communaux; que le règlement litigieux ne s'immisce pas dans l'organisation et la gestion du service public de transport en commun, mais présente un rapport direct avec la police de la circulation routière;

Considérant qu'il résulte de ces éléments que le motif déterminant de l'acte attaqué, soit l'incompétence de la commune pour adopter un tel règlement complémentaire, est erroné en droit; que ce constat suffit à justifier l'annulation de l'acte attaqué, sans qu'il soit nécessaire d'examiner l'éventuelle disproportion qui affecterait le contenu du règlement communal, ni les autres causes d'illégalité avancées par les parties adverse et intervenante dans les écrits de procédure; que le moyen est fondé; que la demande de la partie intervenante d'ouvrir un délai de recours en annulation contre la délibération du conseil communal du 28 avril 2012 échappe à la compétence du Conseil d'État et n'est pas recevable,

D É C I D E :

Article 1^{er}.

Est annulée la décision du 15 juin 2012 de la Région de Bruxelles-Capitale par laquelle celle-ci refuse d'approuver le règlement complémentaire du conseil communal d'Uccle du 28 avril 2012 concernant l'interdiction de monter ou de descendre d'un tram dans l'îlot central du rond-point Churchill.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 300 euros, sont mis à la charge de la partie adverse à concurrence de 175 euros, et à la charge de la partie intervenante à concurrence de 125 euros.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^e chambre, le
deux octobre 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