

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

A R R Ê T

n° 234.370 du 13 avril 2016

A. 216.708/XV-2870

En cause : **1. l'a.s.b.l. Droit démocratique de rouler
et de parquer avec un véhicule automobile (DRP),
2. DETROY Catherine,
3. GODHINO Luis,
4. LECLERCQ Daniel,
5. la s.p.r.l. R.J.C.B.**
ayant élu domicile chez
Mes T. VANDENPUT & M. BERTRAND, avocats,
avenue Tedesco 7
1160 Bruxelles,

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,

partie requérante en intervention:

la STIB,
ayant élu domicile chez
Mes M. VON KUEGELGEN & M. BASSEM, avocats,
avenue Louise 149 bte 20
1050 Bruxelles.

LE PRÉSIDENT F.F. DE LA XV^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 13 août 2015, par laquelle l'a.s.b.l. Droit démocratique de rouler et de parquer avec un véhicule automobile – Democratisch Recht om te rijden en te parkeren met een rijtuig of voertuig (en abrégé, D.R.P.), Catherine DETROY, Luis GOHDINO, Daniel LECLERCQ et la s.p.r.l. R.J.C.B. demandent l'annulation et la suspension de l'exécution du permis d'urbanisme dont l'objet est de «réaménager intégralement l'Avenue Buyl, entre le boulevard Général Jacques et l'avenue de l'Université, (d') aménager un arrêt de bus à hauteur des n° 196-202 de l'av. de l'Hippodrome et à abattre 22 arbres et planter 45 nouveaux sujets», permis qui a été délivré par le Fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale à la S.T.I.B. le 19 juin 2015;

Vu la requête introduite le 17 septembre 2015 par laquelle la STIB demande à être reçue en qualité de partie intervenante;

Vu le rapport de Mme V. MICHIELS, auditeur section au Conseil d'État, rédigé sur la base des articles 93 du règlement général de procédure et 12 de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'État;

Vu la notification aux parties du rapport et de l'ordonnance du 8 mars 2016, les convoquant à comparaître le 21 mars 2016 à 10 heures;

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

Entendu, en leurs observations, Me T. VANDENPUT, avocat, comparaisant pour les parties requérantes, Me S. KHOUANI, avocat, comparaisant pour la partie adverse et Me M. BASSEM, avocat, comparaisant pour la partie intervenante;

Entendu, en son avis conforme, Mme V. MICHIELS, auditeur au Conseil d'État;

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

Considérant qu'aucun dossier administratif n'a été déposé; qu'aux termes des écrits de procédure des parties requérantes et intervenante ainsi que des mentions de l'acte attaqué, les faits utiles à l'examen du recours se présentent comme suit :

Le 11 février 2015, la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (ci-après : STIB) a introduit auprès du fonctionnaire délégué une demande de permis d'urbanisme ayant pour objet le réaménagement intégral de l'avenue Adolphe Buyl, entre le boulevard Général Jacques et l'avenue de l'Université: chaussées, voies de tramway, trottoirs, éclairages et plantations.

Cette demande s'inscrit dans le cadre d'un projet introduit par la STIB dès 2004. Elle fait suite à un précédent permis d'urbanisme, délivré le 24 mars 2014, ayant le même objet, et attaqué devant le Conseil d'État par deux recours actuellement pendants, enrôlés sous les n^{os} 212.559/XV-2566 et 212.820/XV-2593.

L'accusé de réception de la demande est daté du 23 février 2015 et le rapport d'incidences qui y était joint a été déclaré complet le 4 mars 2015. Une demande d'avis a été adressée au collège des bourgmestre et échevins d'Ixelles, sans suite. L'avis du collège des bourgmestre et échevins d'Ixelles est dès lors réputé favorable.

Une enquête publique a été organisée du 16 mars au 17 avril 2015. La première requérante a déposé une réclamation écrite.

Le 8 mai, Bruxelles Mobilité, puis, le 13 mai, la commission de concertation, ont émis un avis sur la demande.

Le 10 juin, la STIB a adressé au fonctionnaire délégué des plans modifiés du projet.

Le 19 juin, le fonctionnaire délégué a délivré à la STIB le permis d'urbanisme attaqué, lequel est longuement motivé, notamment comme suit :

« ...

Enquête publique :

Considérant que les remarques introduites durant l'enquête ou exprimées oralement lors de la séance publique de la Commission de concertation portent principalement sur :

De manière générale :

- la nécessité de rénover les rails, la chaussée et les trottoirs dégradés de l'avenue Adolphe Buyl;
- l'obsolescence des comptages routiers qui datent de 2006 (partiellement complétés en 2011);
- l'absence d'approche globale intégrant la problématique de l'entrée de ville (E411) et du trafic de transit qui encombre le quartier;
- les mauvaises conditions de circulation des trams et bus qui sont engendrées par la surexploitation de l'avenue Adolphe Buyl par la STIB (3 lignes à haute fréquence);
- la réorganisation des arrêts de transports en commun qui se fait aux dépens d'une bonne desserte du quartier et de ses équipements scolaires;
- les bouleversements socio-économiques et résidentiels que causera le repositionnement des arrêts et quais de transports en commun;
- l'impact mitigé du projet sur l'amélioration de la qualité paysagère et urbanistique des lieux;

Positionnement des arrêts de bus :

(...)

Circulation des transports en commun :

(...)

Circulation automobile :

- l'amélioration que constitue le maintien d'un double sens de circulation automobile dans le bas de l'avenue Adolphe Buyl, lequel préserve quelque peu les rues voisines de reports de trafic sans toutefois constituer une alternative crédible pour les liaisons interquartiers;
- le projet favorise la circulation automobile dans l'avenue Maurice qui demeure une voie de pénétration dans Bruxelles en dépit de son statut de voie interquartier;
- l'envahissement du quartier par du trafic de transit en provenance de l'autoroute E411 perturbe la circulation des transports en commun aussi bien que la tranquillité des riverains;
- la demande de prendre des mesures au niveau de l'entrée de ville pour dissuader le trafic de transit de percoler dans le quartier Buyl;
- la proposition d'instaurer le pont Arnaud Fraiteur en Sens Unique Limité afin d'empêcher le trafic de transit en provenance de l'autoroute de pénétrer dans le réseau des voies locales du cimetière d'Ixelles et de l'avenue Buyl;
- la demande de remettre l'avenue de la Folle Chanson dans son sens de naguère afin de fluidifier le trafic dans l'avenue Maurice;
- le projet qui est trop centré sur l'automobile et qui n'opère pas un arbitrage favorable aux piétons, cyclistes et transports en commun;
- la demande d'instaurer le bas de l'avenue Adolphe Buyl en Sens Unique Limité afin de permettre un partage de l'espace favorable aux trams, bus et modes actifs (piétons et vélos);
- la demande d'instaurer la portion de l'avenue Armand Huysmans longeant le square Albert Devèze en Sens Unique Limité afin de réduire les risques de conflits entre voitures et cyclistes sur un itinéraire cyclable régional (ICR);
- le manque d'une approche dynamique des circulations (modélisation) qui ne permet pas d'anticiper les conflits et blocages suscités par les nouveaux aménagements;
- l'emprise au sol des aménagements à finalités urbanistiques et de convenance STIB entravera la fluidité du trafic;
- la suppression de l'îlot directionnel guidant le trafic entre l'avenue Jeanne et l'avenue Maurice crée une situation potentiellement dangereuse;

Circulation des modes actifs (piétons et cyclistes) :

- La demande de donner la priorité aux modes actifs par rapport à la circulation automobile;
- la distance trop importante entre les arrêts de transports en commun pénalise les piétons et notamment ceux à mobilité réduite;
- la dangerosité du carrefour Buyl/Général Jacques/Hippodrome pour les piétons;
- l'absence d'arrêt entre le square Albert Devèze et l'avenue de l'Hippodrome force les piétons à devoir traverser le boulevard Général Jacques pour rejoindre la ligne 71 en direction du centre ville;
- la demande de maintenir un feu de circulation (automatique et non pas à la demande d'un bouton poussoir) dans le carrefour Buyl/Jeanne/Maurice afin de protéger la traversée des piétons qui n'auront comme seule protection qu'un îlot refuge au centre de l'avenue Buyl, en aval du carrefour Buyl/Jeanne/Maurice;
- les trottoirs sont rétrécis au détriment des piétons et des chalands du noyau commercial;

- l'absence de piste cyclable marquée dans l'avenue Maurice et sur la portion de l'avenue Armand Huysmans qui sont toutes deux jalonnées par l'itinéraire cyclable régional ICRB;
- la demande de marquer une piste cyclable dans la montée et dans la descente de l'avenue Maurice pour sécuriser les déplacements en vélo et forcer les automobiles à circuler en une seule bande;
- la demande d'instaurer le bas de l'avenue Adolphe Buyl en Sens Unique Limité pour pouvoir y marquer une piste cyclable;
- la demande de bien orienter les lignes de conduite pour aveugles et malvoyants;
- la circulation des cyclistes sur les trottoirs à l'arrière des abribus est source d'insécurité pour les piétons;

Stationnement automobile

- le projet implique la suppression de 31 emplacements de stationnement en voirie sur 57 sans prévoir d'alternative et de compensation;
- la suppression abondante de parking (en particulier à hauteur du square Albert Devèze) dans un quartier soumis à une forte pression de stationnement est préjudiciable aux riverains mais aussi aux commerçants;
- le maintien de 4 emplacements en épi à hauteur du square Devèze qui mangent de façon intrusive l'espace réservé aux piétons;

(...)

Situation actuelle

Considérant que l'avenue Buyl, en section courante, ne fait que 18m de large entre alignements;

Considérant que l'espace public actuel est principalement dédié à la circulation motorisée privée;

Considérant que les trottoirs actuels sont trop étroits compte tenu du nombre important de piétons (surtout entre le square et le bd Général Jacques), en mauvais état, et les revêtements sont hétérogènes;

Considérant que la chaussée est également en mauvais état: elle présente des revêtements hétérogènes et de nombreuses réparations;

Considérant que le square Devèze est un espace public principalement dévolu à l'automobile, le terre-plein central est très réduit et il est isolé au centre d'un grand espace public par des voies de circulation surdimensionnées;

Considérant que le cheminement des piétons côté pair de l'avenue est particulièrement difficile à hauteur du square;

Considérant que les voies de tram actuelles sont usées; que les nouveaux trams roulent déjà sur les voies vétustes de l'avenue Buyl;

Considérant que l'interdistance entre les voies dans chaque sens - qui est de 1,1m- est inférieure aux valeurs minimales de la STIB;

Considérant que les voies doivent être changées; que cette nécessité implique de toute façon un chantier;

Considérant que le bruit de roulement des trams sur les voies ferrées d'ancienne conception constitue une nuisance pour les riverains;

Considérant que les arrêts ont été réaménagés de façon provisoire (béton coulé en extension de trottoir); qu'ils ne sont pas conformes aux normes d'accessibilité et de confort de la STIB;

Considérant que les arrêts ne sont pas pourvus d'abris pour les voyageurs;

Considérant que l'embarquement et débarquement des voyageurs en tram se fait sur la chaussée; ce qui constitue un inconfort majeur, et un danger pour les usagers;

Considérant que le renouvellement des revêtements et des voies de rails est nécessaire;

Considérant que l'avenue Buyl connaît une circulation de transit très importante; que l'importante congestion qui en découle affecte 3 lignes de transports publics principalement en direction du boulevard Général Jacques;

Considérant qu'outre cette circulation de transit, la zone connaît une circulation importante liée à la présence de l'Université Libre de Bruxelles;

Considérant que la congestion de la circulation sur cette voirie - qui est sur sa plus grande partie à vocation locale - détériore significativement la régularité et la vitesse commerciale (VICOM) des lignes de la STIB;

Considérant que la fréquence des véhicules de transports publics est appelée à croître significativement dans les années avenir;

Considérant que le dysfonctionnement de la voirie concernée par la demande porte donc préjudice aux très nombreux voyageurs, à la STIB, et aux finances régionales;

Considérant que l'espace public est exempt d'aménagement pour les cyclistes;

Considérant que la capacité de parking en voirie est actuellement de 156 places; et que le quartier connaît une pression considérable en matière de parking;

Considérant que l'éclairage public est fonctionnel, vétuste (avec lumière jaune), et placé à grande hauteur (12m), ce qui ne correspond pas au type d'installation d'éclairage public préconisée par la Région;

Considérant que l'espace public actuel ne comprend pas d'aménagements en faveur des personnes à mobilité réduite;

Considérant que les véhicules qui circulent dans le réseau de transports publics bruxellois figurent dans le contrat de gestion convenu entre la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale;

Considérant que les choix sont liés à de très nombreux paramètres; qu'ils ne peuvent être remis en question dans le cadre de cette demande de permis d'urbanisme;

Projet

(...)

Projet - mobilité

Général

Considérant que Bruxelles Environnement (<http://www.bruxellesenvironnement.be>) nous informe que :

- la capitale compte 6 véhicules automobiles pour 10 habitants, et que près de 60% des bruxellois effectuent la majorité de leurs déplacements en voiture (source des données chiffrées : Bruxelles Environnement);

- 225.000 voitures entrent ou sortent de la capitale chaque jour, sans compter un flux de près de 69.000 véhicules destinés au transport de marchandises;

- près de 400.000 voitures circulent chaque jour à Bruxelles : 25,4% pour des déplacements inférieurs à 1 km, 50% pour des déplacements inférieurs à 3 km, 62,2% pour des déplacements inférieurs à 5 km;

Considérant que la Région se fixe - à travers des plans tels que le PRD et le plan IRIS II- des objectifs de transfert modal de la voiture vers d'autres modes plus durables; et que les chiffres démontrent qu'il existe un vrai potentiel de changement dans les habitudes de déplacement;

Considérant que ce changement modal plus durable - prévu par les plans et réglementations - n'est possible et viable pour la ville que si l'on propose également des infrastructures plus appropriées à ces modes actifs, ainsi que des transports publics urbains plus performants;

Considérant que le projet va donc dans le sens de la politique régionale de mobilité (plan Iris 11 et PRD);

Considérant qu'en absence d'alternative en termes de mobilité, et de qualité d'espaces publics, la congestion automobile menace à court terme le développement économique et l'attractivité de la Région;

Piétons

(...)

Cyclistes

(...)

Transports publics

(...)

Circulation automobile

Considérant que le régime de circulation prévu par le permis d'urbanisme référencé 09/PFD/408399 a été mis à l'essais préalablement à la mise en oeuvre du permis; qu'un important trafic de transit a été observé sur Banning;

Considérant que dans le cadre de cette nouvelle demande de permis d'urbanisme, les circulations motorisées sur l'avenue Buyl sont maintenues à double sens;

Considérant que la réduction de l'emprise de la chaussée se fait au bénéfice des espaces dévolus aux modes actifs et des lignes de transport publics qui desservent l'avenue Buyl;

Considérant que l'avenue Maurice fait partie du réseau interquartier dont la vocation définie au Plan Régional de Développement est de relier entre eux les quartiers voisins, d'assurer l'irrigation de ces quartiers et d'en rabattre la circulation sur les voies du réseau régional;

Considérant qu'il ne s'agit pas d'augmenter le trafic automobile dans l'avenue Maurice - qui est habitée et traversée par un ICR - mais de le restreindre dans les voiries locales, et notamment sur Banning;

Considérant que le Plan Régional de Développement, en sa carte 4 relative à l'amélioration du cadre de vie, prévoit pour l'avenue Huysmans, entre l'avenue de l'Université et le square Devèze, ainsi que pour l'avenue Maurice, "l'amélioration de la quiétude par des mesures sur la vitesse et le revêtement routier en zone habitée";

Considérant que l'on ne peut alléger les voiries interquartier de la circulation de transit en dispersant ce trafic dans des voiries locales;

Considérant que l'avenue Huysmans, entre l'avenue de l'Université et le square Devèze, ainsi que l'avenue Maurice, ne se situent pas dans le périmètre de la demande, mais que les améliorations visées dans le PRD peuvent être rencontrées par les autorités communales (réaménagements, modifications des régimes de circulations, dispositifs ralentisseurs, revêtements,...);

Considérant que le plan de mobilité de la commune devra prendre en compte la hiérarchie des voiries, et donc réduire le transit sur Hippodrome, ce qui simplifiera davantage la gestion du carrefour avec Général Jacques et Buyl;

Considérant que les oreilles de trottoirs sont dimensionnées pour permettre un passage aisé des véhicules de secours et de transports publics; que la STIB a l'expertise pour définir les girations des véhicules lourds;

Considérant que le maintien d'un double sens de circulation dans le bas de l'avenue Adolphe Buyl garanti une bonne accessibilité du quartier ainsi qu'il permet des liaisons interquartiers satisfaisantes;

Considérant que l'organisation de la circulation automobile à double sens sur le tronçon de l'avenue Armand Huysmans facilite l'accessibilité du quartier résidentiel de l'avenue du Brillât Savarin et du square des Latins;

Considérant que le schéma de circulation automobile proposé est équilibré et préserve les rues locales des reports de trafic;

Considérant qu'il conviendrait, à terme, d'améliorer la cohérence du réseau routier métropolitain en entrée de ville afin de dissuader le trafic parasite de percoler dans le quartier de l'université;

Considérant que les feux tricolores sont supprimés au carrefour Jeanne/Buyl mais que des gaines électriques sont prévues dans le cas où il s'avérerait nécessaire de réguler le carrefour dans le futur;

Stationnement

Considérant que le projet modifié induit la perte de 38 emplacements sur les 156 emplacements existants actuellement dans le périmètre de la demande, alors que le projet précédent induisait la perte de 48 emplacements;

Considérant que la réduction du nombre d'emplacements est devenue très raisonnable, et de toute manière justifiée compte tenu des enjeux du projet pour la Région;

Considérant que la création de zones de stationnement permet d'y inscrire des fosses d'arbres;

Considérant que l'aménagement des traversées piétonnes conformes à la réglementation urbanistique - avec la création d'oreilles de trottoirs et le respect du recul de 5m entre stationnement et traversée piétonne (RRU, titre VII) - constitue la raison principale de la réduction du nombre d'emplacements parking;

Considérant que ces dispositions réglementaires ont comme finalité d'assurer la sécurité des piétons, et que l'on ne peut y déroger;

Considérant néanmoins que moyennant de petites adaptations le stationnement automobile peut être optimisé;

Considérant que - en règle générale - une adaptation de l'espace public aux normes de sécurité actuelles induit toujours une perte de capacité de parking en voirie (sauf création de nouvelles zones ou passage du longitudinal à l'épi >45°);

Considérant que le nombre d'emplacements perdu en voirie est très limité compte tenu des très nombreux avantages que présente le projet pour les modes plus durables et pour la qualité de l'espace public;

Considérant que l'ULB étudie la mise en place d'une nouvelle politique de stationnement qui permettra d'offrir, sur le site du campus, un nombre d'emplacements supérieur pour la communauté universitaire et ses visiteurs;

Considérant que les parkings et garages privés situés derrière les alignements restent tous accessibles;

Projet - urbanisme et paysage

(...)

Cadre réglementaire et planologique :

Le Plan Régional de Développement (P.R.D.) :

Considérant que la Priorité 8 du P.R.D. vise un transfert modal de la voiture vers les autres modes de déplacement;

Considérant que le projet améliore sensiblement les conditions de sécurité et de confort des piétons et cyclistes, et que la performance des lignes de transports publics s'en retrouverait améliorée; qu'à ce titre le projet rencontre la priorité inscrite au plan;

Considérant que la Priorité 9 vise également à mener une politique active de réduction des nuisances en s'attaquant en priorité à une réduction du trafic automobile, tout particulièrement sur les voiries de quartier;

Considérant que la Priorité 9.1.2.1. vise une réduction du volume trafic routier de 20 %, car il reste une des principales causes de la dégradation de la qualité de l'air en milieu urbain;

Considérant que la Priorité 9.2.1. vise une réduction des nuisances sonores provoquées par la circulation automobile, un enjeu capital pour l'amélioration du cadre de vie des Bruxellois et de l'image de Bruxelles;

Considérant qu'en ce qui concerne les zones 30, celles-ci doivent contribuer fortement à l'accroissement de la sécurité;

Considérant que la Priorité 11 vise également à réduire l'insécurité qui découle également en grande partie des dangers liés à la circulation, en particulier pour les usagers les plus fragiles tels que les piétons et les cyclistes; que le réaménagement des espaces publics doit prendre en compte les mesures nécessaires à la sécurisation des personnes;

Considérant qu'il y a une adéquation entre le projet objet de la demande et le P.R.D;

PRAS

Considérant qu'en application de la prescription 25.3 du PRAS, les actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et des itinéraires de transport en commun doivent notamment :

- contribuer à améliorer la vitesse commerciale et la régularité des transports en commun et à augmenter le confort et la sécurité des Usagers aux arrêts;
- contribuer à l'esthétique des espaces publics et à la qualité de l'environnement des activités riveraines;
- intégrer la problématique du stationnement en ce compris les véhicules de livraison, les taxis et les vélos;
- pour les voiries, autres que les voiries de quartier, qui ne sont pas situées sur un itinéraire cyclable régional, établir des aménagements pour les cyclistes tels que piste cyclable ou sas aux carrefours à feux, sauf si les conditions locales ne le permettent pas;
- inciter les automobilistes à adopter une vitesse conforme à la réglementation en vigueur et à adopter un comportement convivial vis-à-vis des autres usagers;
- offrir des points d'arrêt pour les transports en commun, des traversées piétonnes et cyclistes confortables et sûres, en nombre suffisant pour permettre le bon fonctionnement des activités riveraines;

Considérant que le projet est conforme à la prescription 25.3 du PRAS;

Considérant qu'en application de la prescription 25.4. du PRAS, les actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement d'une

voirie le long de laquelle circule un tram de surface ou au moins 10 bus à l'heure la plus chargée par sens de circulation (le bus 71 : actuellement 9/h) doivent notamment :

- contribuer à l'amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité des transports en commun;
- prévoir des aménagements tels qu'un site protégé et la télécommande des feux de signalisation;
- établir à chaque point d'arrêt, sauf si les circonstances locales ne le permettent pas, un embarcadère surélevé par rapport à la chaussée, équipé d'un abri;
- organiser des traversées piétonnes sécurisées en nombre suffisant pour permettre de bonnes communications entre les deux côtés de l'itinéraire et assurer l'accessibilité des arrêts et stations;
- prévoir des mesures de limitation de la propagation du bruit et des vibrations des itinéraires de tram, lorsque les circonstances locales le requièrent;

Considérant que les embarcadères prévus sont conformes aux dernières normes établies par la STIB; et, en ce qui concerne les nouvelles voies, les techniques mises en oeuvre prennent en compte systématiquement les questions relatives au bruit et aux vibrations afin de réduire au maximum les effets sur l'environnement, en application de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative au bruit en milieu urbain;

Considérant que le projet est conforme à la prescription 25.4 du PRAS;

Considérant que la prescription 25.7 du PRAS établit qu'en cas d'application concurrente, les prescriptions relatives aux transports en commun prévalent sur celles relatives à la circulation des autres véhicules automobiles;

Considérant que la prescription 26.2 donne un caractère réglementaire à la hiérarchie des voiries inscrite au PRD;

Considérant qu'en application de la prescription 26.5. du PRAS, le réseau d'itinéraires cyclables régionaux (ICR) figure à titre réglementaire sur la " carte des voiries "; et qu'à ce titre -complémentairement à la prescription 25.3/4°- les actes et travaux relatifs aux voiries situées sur un ICR assurent un itinéraire sécurisant, confortable et lisible en réservant aux cyclistes l'espace nécessaire à cet effet et en établissant les aménagements nécessaires à ces fins;

Considérant que le projet est conforme à la prescription 26.5 du PRAS;

Considérant qu'il y a une adéquation entre le projet et les prescriptions du PRAS relatives aux voiries;

Considérant que le plan IRIS2 adopté par le Gouvernement confirme les orientations inscrites dans les plans susmentionnés en matière de mobilité, de transfert modal de la voiture vers les transports publics et les modes actifs;

Avis Commission de Concertation :

Considérant que pour les motifs développés plus haut, la commission de concertation a remis un avis favorable sur le projet aux conditions suivantes : (...)

Considérant que ces conditions sont minimales dans la mesure où elles ne modifient en rien l'objet du projet, qu'elles sont accessoires et visent à répondre aux objections suscitées par le projet initial;

(...)

Conclusion :

Considérant que le projet améliore les conditions de sécurité et de confort des modes actifs, des transports publics, et cela sans porter atteinte à la capacité de la circulation automobile;

Considérant que le projet intègre de façon équilibrée les deux fonctions de voiries inscrites au PRAS, les fonctions de séjour et de circulation; que le projet est esthétique et fonctionnel;

Considérant que l'ampleur et la durée du chantier, dans ce cas-ci, découle des exigences suivantes, qui sont incompressibles :

- la nécessité de renouveler les rails, qui sont usés;
- la nécessité de renouveler certains impétrants;
- la nécessité de renouveler les revêtements de l'espace public, qui sont dégradés et hétérogènes;
- la nécessité de mettre l'espace public aux normes qui sont inscrites au titre VII du RRU;

Considérant que le projet s'inscrit dans un réseau urbain, actuel et projeté -conformément à la hiérarchie des voiries-avec lequel il s'accorde et fonctionne;

Considérant que la présence des transports publics constitue une opportunité pour les riverains, pour faire évoluer l'espace public vers une mise en conformité par rapport aux normes actuelles, ce qui assure une plus grande sécurité pour tous les usagers;

Considérant que les améliorations urbanistiques et paysagères sont de nature à améliorer également la convivialité de l'espace public;

Considérant que le projet -tel que modifié- est une avancée pour l'amélioration de la qualité de vie des habitants... ».

Après la délivrance du permis, divers échanges de courriers ont lieu, notamment entre la première requérante et l'Agence régionale de stationnement. Cet organisme lui fait savoir par un courrier du 16 juillet que la STIB lui a notifié, le 1^{er} juillet, la diminution d'un total de 38 places de stationnement en voirie parallèlement au réaménagement du square Albert Devèze et de l'avenue Buyl. L'Agence ajoute que ses services « travailleront au cours des prochains mois à l'élaboration d'un calcul des compensations à prévoir hors voirie »;

Considérant que, par requête introduite le 17 septembre 2015, la STIB demande à intervenir dans la procédure en référé; qu'étant le bénéficiaire du permis attaqué, elle a intérêt à intervenir; qu'il y a lieu d'accueillir cette requête;

Considérant que les requérants prennent un moyen unique de la violation de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 09 avril 2004 adoptant le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT) et plus précisément, de ses articles 142, 143, 146 et 147, ainsi que de son annexe C, de la violation de la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, et plus particulièrement, de son article 5, de la violation de la convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement signée le 25 juin 1998, et plus particulièrement, de ses articles 5 et 6, de la violation de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs et plus particulièrement de ses articles 2

et 3, de la violation du principe suivant lequel tout acte administratif doit reposer sur de justes et adéquats motifs et de l'erreur manifeste d'appréciation;

qu'ils observent que le projet litigieux emporte la disparition de 38 emplacements de parcage en voirie, notamment le long de l'avenue Buyl et sur le square Devèze; que, selon eux, le rapport d'incidences est muet sur les conséquences de la disparition de ces 38 emplacements de parcage en voirie, que ce soit en termes de difficultés de stationnement ou en termes de difficultés de mobilité, et il n'aborde pas les solutions de substitution, dont les possibilités de compensations à analyser en application de l'article 57 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan régional de politique de stationnement; qu'ils ajoutent que ni la STIB, ni la commune d'Ixelles, ni la commission de concertation, ni le fonctionnaire délégué ne se sont préoccupés de ce point particulier, et que le permis d'urbanisme ne dit rien en termes de compensation liée aux emplacements de parcage en voirie destinés à disparaître du fait de sa mise en œuvre;

qu'ils relèvent que ce n'est qu'en date du 1^{er} juillet 2015, soit postérieurement à la délivrance du permis attaqué, que la STIB a notifié à l'Agence régionale de stationnement le nombre d'emplacements de parcage en voirie destinés à disparaître du fait de la mise en œuvre de son projet, de sorte que seule cette Agence s'est préoccupée, mais partiellement et bien trop tard, de ce problème particulier; qu'ils reprennent les termes de leurs réclamations et la position des diverses autorités qui se sont exprimées;

que cette situation a nécessairement pour conséquence, à leur estime, une violation de l'effet utile de toute information environnementale ainsi que de l'enquête publique, et une impossibilité pour les autorités consultatives et décisionnelles de respectivement aviser et décider en connaissance de cause, ce qui entraîne l'illégalité de l'acte entrepris; qu'ils considèrent que même si l'article 57 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 précité n'impose pas explicitement que l'analyse des éventuelles compensations en termes d'emplacements de parcage intervienne avant la délivrance du permis d'urbanisme concerné, cela ne justifie pas que l'on se dispense d'analyser les effets négatifs de la perte d'emplacements de parcage en voirie; qu'ils estiment également que la compensation à prévoir éventuellement sur la base de la disposition précitée ne peut être analysée au titre de possible solution de substitution que pour autant qu'elle soit non seulement soumise à une évaluation préalable de ses potentiels effets environnementaux, mais encore soumise tant à la contradiction du public qu'à l'avis des autorités consultatives et enfin mise à la disposition de l'autorité décisionnelle avant que celle-ci ne statue, *quod non* en l'espèce; qu'elle développe ce point de vue au regard tant de l'article 143 du CoBAT qu'au regard de l'article 5 de la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 précitée, modifiée ou non par la directive 2014/52/UE, ou encore au regard de l'article 6 de la convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement signée le 25 juin 1998;

Considérant que l'article 143 du CoBAT dispose que le rapport d'incidences doit comporter, notamment, « une esquisse des principales solutions de

substitution qui ont été examinées par le maître d'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement » et « la description des mesures visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier, notamment par rapport aux normes existantes »; que, pour que des griefs relatifs au contenu du rapport d'incidences puissent entraîner l'annulation d'un permis d'urbanisme, il faut que les lacunes dénoncées soient de nature à avoir faussé l'appréciation de l'autorité administrative qui délivre le permis; qu'il revient à celui qui dénonce les lacunes du dossier de la demande de permis de démontrer que ces manquements ont empêché l'autorité d'apprécier convenablement la demande et de statuer en connaissance de cause;

Considérant qu'en l'espèce, le rapport d'incidences joint à la demande de permis décrit de manière circonstanciée les objectifs et le contexte du projet, et qu'il indique entre autres ses conséquences en matière de stationnement; que la perte de places de stationnement en voirie y est calculée de manière précise aux pages 27, 53 et 61, avec un bilan de 38 places de parking en moins en voirie, « au profit d'une amélioration pour les usagers des transports publics, de la plantation d'arbres et de la sécurité des piétons et des cyclistes » (p. 27); qu'il présente les solutions envisagées, mais non retenues, pour le réaménagement de l'avenue Buyl, avec un tableau de leurs caractéristiques et notamment l'indication du nombre de places de stationnement en voirie dont ils impliquaient la suppression, certains projets allant jusqu'à 57 suppressions d'emplacements;

que les conséquences de cette diminution sont perceptibles par elles-mêmes et n'appelaient pas d'explications techniques particulières; qu'aucune des dispositions invoquées au moyen n'imposait que le rapport d'incidences détaille les compensations qui pourraient ou devraient être prévues pour augmenter l'offre de stationnement hors voirie, cet aspect du dossier ne relevant pas de l'objet de la demande de permis, qui est le réaménagement de la voirie; que ces compensations ne font pas partie des solutions de substitution que le rapport devait aborder, ce qui fait l'objet de la présentation des projets successifs; que le rapport contient également des considérations détaillées sur la circulation automobile et évoque les intérêts divergents entre lesquels le projet opère un certain arbitrage;

que, lors de l'enquête publique, les requérants ont pu exprimer leurs objections en fonction de ces éléments en connaissance de cause, conformément aux exigences des dispositions invoquées par les requérants;

que la motivation du permis attaqué comporte notamment, sous le point « Stationnement », cité ci-avant, des considérations selon lesquelles la perte d'emplacements de stationnement en voirie est presque inévitable lorsque l'espace public est adapté aux normes de sécurité actuelles, et le nombre de places perdues en l'occurrence est devenu « très raisonnable » et justifié compte tenu des enjeux du

projet pour la Région; que cette motivation fait également état de projets de l'ULB pour accroître le nombre de places pour la communauté universitaire et ses visiteurs;

que la partie adverse a donc examiné la problématique du stationnement et répondu aux objections formulées notamment par les requérants, en privilégiant l'intérêt des usagers du transport en commun et des cyclistes sur la facilité du stationnement en voirie; que ce choix ne résulte pas d'une méconnaissance du dossier, mais est exprimé comme un parti délibéré, en relation avec la politique régionale; que les requérants ne démontrent ni une erreur manifeste d'appréciation, ni le défaut de motifs légalement admissibles, ni l'existence d'éléments de fait que l'autorité aurait ignorés ou soustraits à la consultation; que, lorsque les parties requérantes opposent à la conception de l'autorité leurs propres conceptions, le Conseil d'État n'a pas à privilégier l'une ou l'autre dès lors qu'il n'apparaît pas du dossier administratif que cette autorité a commis une erreur manifeste d'appréciation, ce qui n'apparaît pas en l'espèce;

Considérant que l'arrêté du 18 juillet 2013 portant volet réglementaire du Plan régional de politique du Stationnement, adopté en exécution de l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, dispose notamment ce qui suit :

« Art. 2.

Les buts poursuivis par la politique régionale du stationnement sont :

- (...)
- Le nombre global de places en voirie doit graduellement et de manière non réversible, diminuer selon les modalités reprises dans cet arrêté et le nombre de places hors voirie devra augmenter pour compenser significativement cette diminution.

(...)

Art. 57.

§ 1^{er}. Les gestionnaires de voiries, dont les communes, ou tout intervenant dans l'espace public (ex : STIB, De Lijn, TEC, SNCB, etc.) doivent, préalablement à tous travaux, soumis ou non à permis d'urbanisme, notifier obligatoirement toute suppression d'emplacement de stationnement en voirie à l'Agence du stationnement et au fonctionnaire délégué. En guise de sanction en cas de non-notification préalable aux suppressions, le chantier sera frappé d'illégalité et le demandeur tenu de revenir au pristin état sans délais. Sur base de ces notifications, l'Agence du stationnement pourra calculer de manière claire le besoin réel de compensation hors voirie. A cette fin, l'Agence du stationnement est tenue d'établir un mode de calcul des compensations hors voirie dont les modalités seront soumises au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale pour approbation. »;

que ces dispositions s'inscrivent dans le cadre d'une politique distincte de la police de l'urbanisme, et que le législateur n'a pas établi de lien procédural entre les deux; que ni l'article 57, ni aucune des dispositions invoquées au moyen, n'impose de notifier la suppression de places de stationnement à l'Agence du stationnement préalablement à la délivrance d'un permis d'urbanisme qui autorise ou implique des modifications de la voirie communale, notamment en termes d'emplacements de stationnement, et encore moins de subordonner la délivrance du permis au calcul de mesures de compensation; que les requérants ne soutiennent d'ailleurs pas que la notification effectuée par la STIB serait intervenue en violation de la disposition précitée;

que l'absence d'examen des éventuelles compensations à prévoir hors voirie n'a vicié ni l'enquête publique, ni les avis des instances consultatives, ni la décision de l'autorité compétente; qu'en effet, ces compensations sont de nature à atténuer les conséquences de la diminution des emplacements de stationnement en voirie sur les possibilités de stationnement; que même indépendamment de telles compensations, la partie adverse a jugé ces conséquences admissibles au regard des avantages du projet, sans que cette appréciation puisse être jugée illégale dans le cadre de la police de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire; que le moyen n'est pas fondé,

Considérant que la requérante en intervention demande une indemnité de procédure de 840 euros; que, conformément à l'article 30/1, §2, alinéa 4, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, les parties intervenantes ne peuvent être tenues ou bénéficier d'une indemnité de procédure,

D É C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en intervention introduite par la STIB est accueillie.

Article 2.

La demande de suspension et la requête en annulation sont rejetées.

Article 3.

Les dépens, liquidés à 1150 euros, sont mis à charge des parties requérantes à concurrence de 230 euros chacune.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^e chambre, le treize avril deux mille seize par :

Mme D. DÉOM,
Mme N. ROBA,

président de chambre f.f.,
greffier.

Le Greffier,

Le Président f.f.,

N. ROBA

D. DÉOM