

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XV<sup>e</sup> CHAMBRE

A R R Ê T

n<sup>o</sup> 237.775 du 24 mars 2017

214.879/XV-2735

En cause :           1. **l'a.s.b.l Atelier de Recherches et d'Action urbaines (ARAU),**  
                          2. **l'a.s.b.l Inter Environnement Bruxelles (I.E.B.),**  
                          3. **l'a.s.b.l Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL),**  
                          4. **STRUYVEN Jo,**  
                          5. **BLONDEEL Bernard,**  
                          6. **VAN DER POST Erik,**  
                          7. **BERNARD Pierre**  
                          8. **DE MEYER Octave,**  
                          9. **DOMS Emiel Lodewijk,**  
                          10. **MARCHAL Isabelle,**  
                          11. **BREES Gwenaël,**  
                          Ayant tous élu domicile chez  
                          M<sup>e</sup> Jacques SAMBON, avocat,  
                          rue des Coteaux 227  
                          1030 Bruxelles,

contre :

**la ville de Bruxelles,**  
ayant élu domicile chez  
M<sup>e</sup> Philippe COENRAETS, avocat,  
boulevard de la Cambre 27  
1000 Bruxelles,

Parties intervenantes :

1. **la s.a. Hôtel Métropole,**  
ayant élu domicile chez  
M<sup>es</sup> Benoît CAMBIER & Fabien HANS, avocats,  
avenue Winston Churchill 253/40  
1180 Bruxelles,  
2. **l'a.s.b.l. Bruxelles Port de Mer,**  
**Vismet Association des habitants**  
**et commerçants du Marché aux Poissons,**  
3. **l'a.s.b.l. Groupement du Commerce**  
**du Centre de Bruxelles,**  
ayant tous deux élu domicile chez  
M<sup>es</sup> Jean BOURTEMBOURG et  
Nathalie FORTEMPS, avocats,  
rue de Suisse 24  
1060 Bruxelles,

216.354/XV-2835

En cause :        **1. l'a.s.b.l. Atelier de Recherches et d'Action urbaines (ARAU),**  
                         **2. BLONDEEL Bernard**

Contre :

**la ville de Bruxelles,**  
ayant élu domicile chez  
M<sup>es</sup> Philippe COENRAETS & Lara THOMMES, avocats,  
boulevard de la Cambre 27  
1000 Bruxelles.

Parties intervenantes :

**1. la s.a. Hôtel Métropole,**  
ayant élu domicile chez  
M<sup>es</sup> Benoît CAMBIER & Fabien HANS, avocats,  
avenue Winston Churchill 253/40  
1180 Bruxelles,  
**2. l'a.s.b.l. Bruxelles Port de Mer,**  
**Vismet Association des habitants**  
**et commerçants du Marché aux Poissons,**  
**3. l'a.s.b.l. Groupement du Commerce**  
**du Centre de Bruxelles,**  
ayant tous deux élu domicile chez  
M<sup>es</sup> Jean BOURTEMBOURG et  
Nathalie FORTEMPS, avocats,  
rue de Suisse 24  
1060 Bruxelles,

217.276/XV-2910

En cause :        **la s.a. Hôtel Métropole,**  
ayant élu domicile chez  
M<sup>es</sup> Benoît CAMBIER & Fabien HANS, avocats,  
avenue Winston Churchill 253/40  
1180 Bruxelles,

contre :

**la ville de Bruxelles,**  
ayant élu domicile chez  
M<sup>es</sup> Philippe COENRAETS & Lara THOMMES, avocats,  
boulevard de la Cambre 27  
1000 Bruxelles.

---

*I. Objet des recours*

Par une requête introduite le 28 janvier 2015, l'a.s.b.l. Atelier de Recherche et d'Action Urbaines (ARAU), l'a.s.b.l. Inter-Environnement Bruxelles (I.E.B.), l'a.s.b.l. Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL), Jo Struyven, Bernard

Blondeel, Erik Van der Post, Pierre Bernard, Octave De Meyer, Emiel Lodewik Doms, Isabelle Marchal et Gwenaël Brees demandent l'annulation de «la délibération du conseil communal de la ville de Bruxelles du 1<sup>er</sup> décembre 2014 en ce qu'elle adopte le "plan de mobilité Pentagone"» (affaire 214.879/XV-2735).

Par une requête introduite le 3 juillet 2015, l'a.s.b.l. Atelier de Recherche et d'Action Urbaines et Bernard Blondeel demandent l'annulation de «la délibération du conseil communal de la ville de Bruxelles du 4 mai 2015 portant "Adoption des plans modificatifs du plan de circulation dans le Pentagone"» (affaire 216.354/XV-2835).

Par une requête introduite le 12 octobre 2015, la s.a. Hôtel Métropole demande l'annulation de la délibération précitée du conseil communal de Bruxelles du 4 mai 2015 (affaire 217.276/XV-2910).

## *II. Procédure*

Une ordonnance du 2 juin 2015 a accueillie la requête en intervention introduite par la s.a. Hôtel Métropole le 13 avril 2015 dans l'affaire 214.879/XV-2735.

Une ordonnance du 27 octobre 2015, a accueilli la requête en intervention introduite par la s.a. Hôtel Métropole dans l'affaire 216.354/XV-2835.

Des ordonnances du 18 janvier 2016 ont accueilli les requêtes en intervention introduites le 25 novembre 2015 par l'a.s.b.l. Bruxelles Port de Mer, Vismet Association des habitants et commerçants du Marché aux Poissons et l'a.s.b.l. Groupement du Commerce du Centre de Bruxelles dans l'affaire 216.354/XV-2835.

Une ordonnance du 8 mars 2016 a accueilli les requêtes en intervention introduites le 25 novembre 2015 par l'a.s.b.l. Bruxelles Port de Mer, Vismet Association des habitants et commerçants du Marché aux Poissons et l'a.s.b.l. Groupement du Commerce du Centre de Bruxelles dans l'affaire 214.879/XV-2735.

La partie adverse a déposé le dossier administratif.

Les mémoires en réponse, en réplique et en intervention ont été régulièrement échangés.

M. le premier auditeur Marc JOASSART a rédigé trois rapports, sur la base de l'article 12 du Règlement général de procédure.

Les rapports ont été notifiés aux parties.

Les derniers mémoires ont été régulièrement échangés.

Par ordonnances du 4 octobre 2016, les parties ont été convoquées à l'audience du 25 octobre 2016.

M. Imre KOVALOVSKY, conseiller d'État, a fait rapport.

M<sup>e</sup> Jacques SAMBON, avocat, comparaissant pour les parties requérantes dans les affaires 214.879/XV-2735 et 216.354/XV-2835, M<sup>es</sup> Benoît CAMBIER & Fabien HANS, avocats, comparaissant pour la partie requérante dans l'affaire 217.276/XV-2910 et pour la première partie intervenante dans les affaires 214.879/XV-2735 et 216.354/XV-2835, M<sup>e</sup> Lara THOMMES, *loco* M<sup>e</sup> Philippe COENRAETS, avocat, comparaissant pour la partie adverse dans les trois affaires, et M<sup>e</sup> Louise ERNOUX-NEUFCEUR, *loco* M<sup>es</sup> Jean BOURTEMBOURG et Nathalie FORTEMPS, avocat, comparaissant pour les deuxième et troisième parties intervenantes dans les affaires 214.879/XV-2735 et 216.354/XV-2835, ont été entendus en leurs observations.

M. Marc JOASSART, premier auditeur, a été entendu en son avis conforme.

Il est fait application des dispositions relatives à l'emploi des langues, inscrites au titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

### *III. Faits*

Au cours des derniers mois de l'année 2009, la ville de Bruxelles initie l'élaboration d'un plan communal de mobilité. Dans ce cadre sont élaborées les analyses suivantes:

- Phase 1 : état des lieux et diagnostic. Volume 1 : approche à l'échelle de la Ville (30 avril 2010)
- Phase 1 : état des lieux, diagnostic et précision des objectifs. Volume 2: analyse par quartier (30 avril 2010)
- Phase 2: objectifs et scénario de mobilité durable. Rapport de synthèse (janvier 2011).

En vue de la réunion du conseil communal du 1<sup>er</sup> décembre 2014, le collège des bourgmestre et échevins dépose un rapport exposant ce qui suit:

« **Objet:** Nouveau plan de circulation pour le Pentagone

L'accord de majorité 2012-2018 de la Ville de Bruxelles prévoit une réévaluation du Pentagone et un nouveau plan de circulation. Ce nouveau plan de circulation prend en compte une vaste zone piétonne (zone confort) et la création de nouveaux parkings. L'objectif de la ville est de rendre le cœur historique de la Ville de Bruxelles plus attrayant et plus accessible à tous. Pour donner plus d'espace à la ville, le trafic de transit est interdit et la circulation locale est plus rapidement dirigée vers les parkings.

Dans l'accord de majorité présenté au Conseil communal le 14 janvier 2013 est stipulé :

"Les boulevards du centre-ville seront réorganisés afin que nous puissions offrir à tous les habitants de nouvelles places publiques avec zones piétonnes (Bourse, De Brouckère, Fontainas), afin que nous puissions améliorer le cadre de vie.

La réalisation de ce projet comprend :

- La fermeture à la circulation (à l'exception des services d'urgence et des livraisons) d'une partie de la rue entre la Place de la Bourse et la rue des Teinturiers et la création d'un lien physique fort entre la Place et le Parc Fontainas;
- La fermeture des boulevards du centre à la circulation de transit, la réorganisation et la fluidification de la circulation dans le Pentagone et le placement, en collaboration avec la Région, d'une véritable signalisation des différents quartiers du centre-ville et des parkings publics depuis le petit ring; tout cela garanti la proximité du centre-ville pour les habitants, les travailleurs, les visiteurs et les autres utilisateurs;
- Le maintien d'une accessibilité entre les quartiers au sein du Pentagone;
- La création d'une nouvelle ligne de bus pour le Pentagone qui assurerait une connexion entre les différents quartiers commerciaux, touristiques et résidentiels et l'amélioration de la vitesse commerciale des transports en commun dans le centre-ville;
- L'aménagement de nouveaux accès pour la ville".

"La priorité pour une circulation automobile tranquille et en douceur;

Rendre la circulation plus efficace par la décongestion du trafic;

Étudier la possibilité d'acheter un 'système de feux de circulation intelligent' et d'optimiser la gestion du trafic".

La Cellule Mobilité et Espace Public de la ville de Bruxelles travaille dans ce sens. La Ville de Bruxelles a fait appel à Flow NV pour le comptage de la circulation automobile et a fait appel à Technum NV pour la simulation des plans de circulation.

Le 30 janvier 2014, le Collège a décidé un certain nombre de principes :

- La zone piétonne sera élargie.
- La boucle de desserte mène les automobilistes vers les parkings publics;
- Le réaménagement des boulevards du centre avec la création de nouveaux parkings publics.

Le 20 novembre 2014, le Collège a approuvé le nouveau plan de circulation pour le Pentagone qui est présenté ce jour au Conseil communal.

Les décisions suivantes sont soumises au Conseil communal:

1. d'approuver les principes du nouveau plan de circulation selon la note et les plans en annexe
2. de charger la Cellule Mobilité, les Travaux de Voiries, la STIB et la Police de mettre en œuvre le plan pour le mois d'août 2015.»

Le 1<sup>er</sup> décembre 2014, le conseil communal adopte les décisions qui lui sont proposées et, partant, décide «d'approuver le principe du nouveau plan de circulation», selon la note et les plans établis par le collège.

Ladite note comporte notamment ce qui suit:

« **Le Nouveau plan de circulation**

*Le piéton est le Roi.....*

Tout d'abord, les contours de la nouvelle zone confort ont été déterminés. En plus de piétonniser les boulevards du centre entre De Brouckère et la rue Steens (comme prévu dans l'accord de majorité), le Collège a également décidé d'intégrer beaucoup d'autres rues dans la zone confort. La zone piétonne existante sera presque doublée. La Grand-Place se trouve à 5 minutes à pieds des différents parkings publics. Voir carte 1 pour le périmètre de la nouvelle zone confort.

La Place du Jeu de Balle sera partiellement piétonnisée et avec la Rue du Chevreuil celles-ci deviennent la zone confort pour les Marolles.

La Place Fontainas et la Rue du Midi (entre la Rue du Lombard et la Rue des Alexiens) forment avec la rue des Grands Carmes et la zone piétonne (Rue du Jardin des Olives et Rue du Marché au Charbon, Rue du Bon Secours, Rue de la Gouttière et Rue de l'Etuve) la zone confort du Quartier Saint Jacques.

Il y aura aussi une zone confort dans le Quartier du Béguinage; la Place Samedi sera piétonnisée. Une partie du Nouveau Marché aux Grains et du Vieux Marché aux Grains forment la zone piétonne pour le Quartier Dansaert.

La gestion de cette zone est également adaptée à sa nouvelle échelle et aux utilisateurs. La Ville travaille sur une proposition de gestion appropriée de la zone. Les conditions de la zone confort (zone interdite à la circulation et zone à circulation retreinte) sont traitées séparément par le Collège (livraisons, accès au garage, taxis, personnes à mobilité réduite...).

La Ville va faire rouler un petit train électrique dans la nouvelle zone confort, de telle sorte que tous les piétons puissent l'utiliser gratuitement. Les personnes à mobilité réduite pourront aussi utiliser le train pour passer des abords de la zone à la Bourse ou la Grand-Place. Aux alentours de la zone piétonne la ville prévoit des emplacements de parking pour les personnes à mobilité réduite.

*Nouveau réseau cyclable de la ville:*

Les Itinéraires Cyclables Régionaux existants au sein du Pentagone sont complétés par des itinéraires cyclables locaux et fournissent le réseau cyclable de la ville. (Voir la carte 2)

La zone piétonne et les quartiers environnants sont plus accessibles en vélo à travers les aménagements cyclables prévus sur le réseau cyclable de la ville. Le réseau cyclable de la Ville est une série de pistes cyclables intégrées, de pistes cyclables marquées, de pistes cyclables suggérées et rues cyclables.

La colonne vertébrale du réseau cyclable de la Ville se compose principalement de pistes cyclables intégrées et des pistes cyclables marquées. (Voir la carte 2). Ce qui permet aux cyclistes de se déplacer rapidement entre chaque quartier dans le Pentagone et en allant et en venant du Pentagone.

Les cyclistes peuvent rouler dans toutes les rues de la zone piétonne. Également sur la Grand- Place tant qu'ils le font très lentement et donnent la priorité aux piétons.

La Ville propose à la STIB qu'elle fournisse un parking pour vélos dans la station de pré-métro Bourse. La Ville, aussi, continue d'investir dans les arceaux vélos et les box vélos répartis au sein du Pentagone.

### **Le Transport en commun au Pentagone**

*En collaboration avec la Région de Bruxelles-Capitale*

Technum NV a simulé le nouveau plan de circulation. Les simulations ont été réalisées en utilisant les comptages de la circulation automobile effectués par Flow NV et en faisant usage du mesomodel préparé par l'administration de la Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles Mobilité.

Au cours de la préparation du plan de circulation plusieurs organisations ont été consultées. La consultation la plus intensive a eu lieu avec la STIB. En effet, le nouveau plan de circulation a un impact sur les trajets de bus de la STIB.

L'approche de la mobilité intégrée assure que tant la Ville de Bruxelles que la Région de Bruxelles-Capitale sont compétentes pour estimer l'impact du nouveau plan de circulation de la Ville de Bruxelles sur le petit ring et les communes environnantes.

La collaboration entre la Ville de Bruxelles et la Région de Bruxelles-Capitale est en outre mise dans le téléjalonnement dynamique vers les parkings et les modifications apportées au transport en commun.

### *Les itinéraires de bus adaptés au Pentagone*

En août 2015, la STIB prévoit de changer complètement son réseau de bus. La Ville et la STIB ont travaillé ensemble et ont abouti à un nouveau plan (voir carte 3).

Il existe de nombreuses lignes de bus qui ne subiront aucun changement suite au nouveau plan de circulation, c'est-à-dire les lignes de bus 27, 48, 63, 29, 71, 65 et 66.

La Ville et la STIB comprennent la nécessité de prévoir un terminus pour le bus 66, venant de Schaarbeek, à la Rue de Halles.

La Ville et la STIB proposent que le bus 86, entre Molenbeek et la Ville, fonctionne comme 'bus de boucle pour le Pentagone'.

Le Bus 46 suivra un nouveau trajet afin de mieux desservir le Quartier Jardin Aux Fleurs.

Les Bus 88 et 47 auront toujours un arrêt près de la Place de Brouckère, leurs terminus seront sur le Boulevard E. Jacqmain ou le Boulevard A. Max.

L'itinéraire du bus 95 sera légèrement modifié et son terminus sera déplacé à la rue du Lombard.

#### *Les terminus bus modifiés*

Les résultats des consultations ont révélé que deux terminus au sein du Pentagone sont trop justes pour la STIB.

Parmi les terminus de bus existants, trois sont maintenus dans l'hyper centre et deux changent de place. Les terminus de bus de la rue de la Putterie (près de la gare centrale) et dans la rue des Halles (près de De Brouckère) sont conservés. Le terminus au Nouveau Marché aux Grains sera gardé pour une ligne de bus à la place de 3.

Les terminus de bus existants sur le boulevard Anspach, dans la rue de l'Evêque et dans la rue de l'Ecuyer (près de la place de la Monnaie) sont remplacés par un terminus de bus rue du Lombard et un terminus Boulevard A. Max et Boulevard E. Jacqmain.

En résumé, la Ville de Bruxelles met en place les nouveaux terminus pour la STIB suivants:

Terminus existant rue de la Putterie (gare centrale) : bus 66, 71 et 29. Terminus actuel de la rue des Halles (près de De Brouckère) : bus 66, 71 et 29. Terminus actuel Nouveau Marché aux Grains: 46.

Nouveau terminus E. Jacqmain/A. Max : bus 88 et 47

Nouveau terminus rue du Lombard : les bus 48 et 95.

#### *Les bandes bus modifiées*

Le nouveau plan de circulation prévoit de garder des bandes bus, l'introduction de nouvelles bandes bus et la suppression de bandes bus. Dans le Pentagone, les bandes bus seront mises dans le même sens que l'autre trafic. Cette approche a pour but de réduire le temps de trajet des bus et autres transports motorisés.

La rue des Halles sera seulement accessible pour les bus, vélos, taxis et livraisons. Les bandes bus de la Rue de l'Evêque, Rue de l'Ecuyer, Rue de Ravenstein, Rue des Teinturiers et Rue de Louvain ... seront gardées.

La bande bus au Cantersteen et à la Rue des Bogards seront supprimées.

Une bande de bus est prévue dans la rue Fossé aux Loups, entre la Place de la Monnaie et la place de Brouckère. Sur l'autre bande dans la rue Fossé aux loups, les bus roulent en même temps que le reste du trafic motorisé, sauf si, lors de la phase test, on observe une augmentation de la durée des trajets des lignes de bus, par rapport à l'absence de couloir de bus sur cet itinéraire. Dans ces cas-là, il y aura une bande de bus sur l'ensemble du trajet dans la rue Fossé aux Loups qui sera testée pendant la phase test.

#### **Un hyper centre accessible**

##### *La boucle de desserte*

Le Collège a décidé d'entourer la zone confort par une boucle de desserte. Cette boucle de desserte permet à tous les véhicules à moteur d'atteindre les parkings à proximité de la zone confort. Le Collège a également décidé d'autoriser la circulation sur la boucle de desserte dans

un seul sens autour de la zone confort pour empêcher le trafic de transit et permettre une circulation locale en douceur.

Le plan de circulation a été simulé dans le meso modèle de la Région et montre que la piétonisation des Boulevards Centraux est possible. Le nouveau plan de circulation a l'objectif ambitieux de rendre non seulement les boulevards centraux fermés à la circulation, mais aussi de repousser le trafic de transit et de permettre la circulation locale en douceur.

La carte 4 montre l'épine dorsale du nouveau plan de circulation pour le trafic motorisé.

#### *Les axes d'entrées et de sorties*

Afin d'assurer l'accessibilité, différentes routes vers l'hyper centre vont être à sens unique. Plusieurs rues qui sont actuellement en double sens, deviendront sens unique. Ainsi le boulevard E. Jacquemin devient la principale route d'accès depuis le nord jusqu'à la zone piétonne. Le boulevard Adolphe Max est la seule direction pour la circulation sortante.

Il en va de même pour les axes Lemonnier (sortant) et Stalingrad (devient l'accès sud du Pentagone).

Cela a aussi l'effet (positif) que cinq carrefours avec la Petite Ceinture sont simplifiés, ce qui lui donne une capacité supplémentaire!

#### *Guidage vers les parkings*

Un objectif important de ce plan de circulation est d'amener la circulation automobile le plus rapidement possible vers un parking public. Avec la Région, nous travaillons à la mise en place de panneaux de téléjalonnement dynamique. Ces panneaux sont prévus sur les routes de la boucle de desserte et sur les axes d'entrées et sorties.

Le parking Grand Place sera mieux accessible en changeant le sens de circulation dans la Rue de la Montagne. Les voitures qui partent via le Boulevard de l'Impératrice pourront rejoindre la boucle de desserte via la Putterie.

#### *Nouveaux parkings*

L'extension du parking Poelaert et 4 nouveaux parkings sont prévus : Place de l'Yser, Nouveau Marché aux grains, Place du Jeu de Balle et Place Rouppe.

#### **La boucle de desserte**

Le nouveau plan de circulation prévoit une boucle de desserte dans une seule direction autour de la zone confort (dans le haut de la Ville la boucle reste en double sens). Certaines parties de la boucle de desserte comprennent deux voies dans un sens, d'autres parties contiennent une voie. La capacité a été ajustée sur base des résultats du mesomodel dans les différents scénarios.

Ainsi, le modèle révèle qu'il est possible de prévoir la place De Brouckère en une seule voie dans une seule direction.

Le carrefour Rue de Loxum, Cantersteen et le carrefour Rue des Colonies et Rue de la Chancellerie demandent une étude plus approfondie déterminant la reconstruction exacte de cette intersection. Une étude détaillée afin de déterminer si, par exemple, il est utile de faire un rond-point.

#### **5. Phasage du nouveau plan de circulation**

Le nouveau plan de circulation du Pentagone change radicalement les habitudes de mobilité des habitants de Bruxelles et des visiteurs. Il

faudra quelques mois pour s'assurer que tout le monde s'est approprié ces nouvelles habitudes.

Pour réussir le plan de circulation aussi bien que possible dans la réalité complexe qu'est le centre de la ville, le plan de circulation se déroulera en plusieurs phases. Tout changement de direction causera de nombreux changements. Ces changements entraînent d'autres changements qui sont difficiles à estimer. En travaillant par phases et en n'effectuant pas tout en même temps les problèmes imprévus qui surgissent sont traités rapidement. Le plan de circulation sera mis en œuvre en cinq phases.

Le plan de circulation sera mis en place avant les travaux routiers qui sont prévus. Il est mis en place comme une phase test de 8 mois, les effets indésirables du nouveau plan de circulation peuvent être adaptés avant d'effectuer les travaux routiers.

Les cinq phases du plan de circulation:

*Phase 1: pré-phase : ajustements de mobilité dans le cadre de Plaisirs d'hiver.*

Le changement de direction dans le boulevard Émile Jacquemin, le boulevard Adolphe Max, la rue Saint-Michel (entre Émile Jacquemin et Adolphe Max), la rue de Laeken et la porte d'Anvers sera effectué en phase test à partir du 13 décembre 2014 dans le cadre des Plaisirs d'hiver.

Au printemps 2014, un certain nombre de petites rues vont aussi changer de direction, et ce en préparation des grands changements dans la phase suivante.

Les rues sont les suivantes: la rue de la Carpe, la rue Duquesnoy, la rue des Cendres, la rue de la Blanchisserie et la Rue du Damier.

*Phase 2: L'introduction du nouveau plan de circulation*

La deuxième phase et la plus spectaculaire est prévue pour l'été 2015. Pendant les mois d'été, après tout il y a moins de circulation, et afin que les résidents puissent s'habituer à la nouvelle situation avant le retour de la cohue du premier septembre.

A partir du 18 juillet 2015, le sens de la circulation sera changé pour la rue du Fossé aux Loups, la rue des Augustins, la rue de l'Évêque, la rue de l'Écuyer, la rue de la Vierge Noire, la rue des Poissonniers, la rue Van Artevelde, la rue des Six Jetons, la Place Fontainas, la rue des Bogards, la rue des Alexiens, la rue de Dinant, la rue de Loxum, la rue Ravenstein, le boulevard Lemonnier, l'avenue de Stalingrad et la rue des Halles.

Le 18 juillet, la zone piétonne sera également élargie. Beaucoup de rues seront ensuite ajoutées à la zone confort à savoir la place de la Bourse, le boulevard Anspach, le boulevard Adolphe Max (entre de Brouckère et la rue Saint-Michel), la rue Devaux, la rue Jules Van Praet, la rue Grétry, la rue de la Madeleine, la rue du Midi,... (voir carte 1)

Au cours de cette phase test, les deux bandes de circulation sur la boucle de desserte entre la rue de la Grande île et la rue du midi sont maintenues. En fonction des résultats de la phase test, une ou deux bandes de circulation de la Place Fontainas seront maintenues lors de la construction définitive.

Durant la phase test, la vitesse commerciale des bus sera également évaluée; s'il semble que durant la phase test les bus circulent plus

lentement au niveau de la rue du Fossé aux Loups la bande de roulement sera alors remplacée par une bande bus.

Avec la mise en place du nouveau plan de circulation, il faudra prendre en compte les livraisons qui seront faites sur la boucle de desserte et les routes d'entrée et de sortie. Dans la zone piétonne et ses environs les livraisons sont autorisées entre 6 et 11 h. Dans une première phase, les livraisons seront tolérées sur le premier tronçon jusqu'à 11 heures. Après 11 h, toutes les livraisons doivent être effectuées sur une zone de livraison où il est explicitement interdit de stationner à long terme (100 euros d'amende).

La Ville encouragera également le projet de La Milo pour centraliser cette manière de faire des livraisons et réduire par ce moyen les gros camions dans le centre-ville.

#### *Phase 3 : Finition zone confort*

Après consultation des habitants du quartier Saint Géry et du quartier Saint-Jacques, les rues de ces quartiers seront ajoutées à la zone confort dans la troisième phase.

Ceux-ci comprennent les rues suivantes du quartier Saint Géry : Grande île, rue de l'Éclipse, rue Saint Géry, rue Saint Christophe, la rue des Riches Claires, la rue Borgval et la rue Pletinckx (entre Saint-Géry et la rue Van Artevelde).

Ceux-ci comprennent les rues suivantes du quartier Saint-Jacques : rue du Marché au Charbon, rue du Jardin aux Olives, la rue des Grands Carmes, la rue de l'Étuve, Rue du Midi (celle-ci également dans le cadre de la reconstruction de la rue), la rue du Chêne.

#### *Phase 4: Évaluation*

Dans tous les quartiers du Pentagone se tiendront des réunions de consultation sur la situation de la mobilité dans ces quartiers. Les sens de circulation qui ne sont pas énumérés ci-dessus peuvent être adaptés en consultation avec les habitants ou les entreprises et les organisations présentes.

8 mois après l'introduction de la phase 2 se tiendront des réunions d'évaluation. La ville de Bruxelles va faire un comptage pour contrôler si le plan de circulation a atteint son but ou s'il y a des effets néfastes.

Les changements seront basés sur l'évaluation faite à l'été / automne 2016. Après, il n'y aura plus de changement.

#### *Étape 5 : Réaménagement*

L'extension de la zone piétonne et le plan de circulation nécessitent des ajustements au réseau routier.

Le délai pour la mise en œuvre de ces travaux est prévu entre 2015 et 2020.

Les premières rues pour lesquelles le permis de construire a déjà été demandé sont la rue de la Grand île et la rue de l'Éclipse (quartier de Saint Géry)».

Ce plan de circulation est accompagné de quatre cartes. La première carte est relative à la zone confort, la deuxième reprend le réseau cyclable de la ville, la troisième indique les itinéraires de bus et la quatrième figure le plan de circulation proprement dit.

La délibération du conseil communal du 1<sup>er</sup> décembre 2014 est l'acte attaqué dans l'affaire 214.879/XV-2735.

Le 4 mai 2015, le conseil communal de Bruxelles approuve trois «plans modificatifs du plan de circulation dans le Pentagone». Le préambule de la décision indique également que le «test prévu à l'été» débutera le 29 juin 2015. Il s'agit de l'acte attaqué dans les affaires 216.354/XV-2835 et 217.276/XV-2910.

Le 18 juin, le collège des bourgmestre et échevins adopte dix-huit ordonnances de police temporaires relatives à la circulation routière «concernant le plan de circulation Pentagone», dont l'une concerne les «nouvelles zones piétonnes + zone 30 boulevards du centre».

Le 22 juin, le président du tribunal de première instance francophone de Bruxelles, siégeant en référé, interdit à la Ville de Bruxelles:

- de mettre en œuvre le nouveau plan de circulation Pentagone en ce qu'il empêche les véhicules desservant l'Hôtel Métropole de s'arrêter, au sens de l'article 2.22 du Code de la route, en face de l'entrée de l'Hôtel, place de Brouckère (côté Hôtel),
- et, dans ce contexte, de modifier la situation existante,
- ce jusqu'à ce que :
  - \* le Conseil d'État se prononce sur la demande en annulation pendante devant lui,
  - \* ou bien jusqu'à ce que la Ville de Bruxelles régularise son plan de circulation au regard du prescrit de l'ordonnance bruxelloise du 26 juillet 2013,
  - \* ou bien jusqu'à ce que les parties au litige trouvent un accord quant à la question relative à la charge et la décharge des clients de l'hôtel, et de leurs bagages, par les véhicules desservant l'hôtel,
- le tout sous peine d'une astreinte unique de 500.000 EUR à dater de la signification de la présente décision.

Un protocole d'accord concernant le réaménagement des boulevards du Centre est conclu entre Beliris, la Région de Bruxelles-Capitale et la ville de Bruxelles. Un programme spécifique est établi à cet égard, tant en termes de périmètre que de programme d'études:

- « - Les espaces publics concernées sont place Fontainas, boulevard Anspach, place de la Bourse, les rues Van Praet, Orts et Devaux, place de Brouckère et les boulevards Jacquemain et Max jusqu'à et y compris la rue Saint-Michel.
- Les études ont pour objet le réaménagement des boulevards du Centre afin d'offrir de nouvelles places publiques piétonnes ou semi-piétonnes, de sorte à y redéployer des activités culturelles, commerciales,

économiques et touristiques de qualité, et y recréer un cadre de vie agréable».

Le 23 juillet, le S.P.F. Mobilité et Transports - Direction Infrastructure de Transport (Beliris) introduit une demande de permis d'urbanisme auprès du fonctionnaire délégué et en vue de réaménager les boulevards du Centre.

Cette demande porte sur le réaménagement des espaces publics suivants :

- les places de Brouckère et Fontainas;
- le boulevard Anspach;
- les boulevards Émile Jacqmain et Adolphe Max (entre la place de Brouckère et la rue Saint Michel);
- les rues Paul Delvaux, Jules Van Praet et Auguste Orts;
- la rue Saint Michel (entre les boulevards Emile Jacqmain et Adolphe Max);
- les rues Grétry et rue Marché aux Poulets (entre le boulevard Anspach et la rue des Halles);
- la rue des Pierres (entre le boulevard Anspach et la rue du Midi);
- la rue Borgwal (entre le boulevard Anspach et la rue Saint Géry);
- la rue des Riches-Clares (entre le boulevard Anspach et la rue de l'Eclipse);
- le Plattestein (entre le boulevard Anspach et la rue des Teinturiers).

L'objet de la demande précise ce qui suit:

« Le projet prévoit la requalification de ces lieux qui sont aujourd'hui en mauvais état. Le réaménagement est l'occasion d'améliorer la qualité générale des boulevards, des places et des rues adjacentes et de renforcer [leur] signification dans la ville. Le nouvel aménagement intègre la volonté de la ville de Bruxelles d'agrandir la zone piétonne du centre-ville ».

Le même jour, le S.P.F. Mobilité et Transports - Direction Infrastructure de Transport (Beliris) introduit une autre demande de permis d'urbanisme auprès du fonctionnaire délégué en vue de réaménager la place de la Bourse.

Cette demande porte sur le réaménagement des espaces publics suivants :

- la place de la Bourse;
- la rue Maus;
- la rue de la Bourse;
- la connexion entre la rue du Midi et la rue Tabora.

L'objet de la demande précise ce qui suit:

« Le projet prévoit la requalification de ces lieux qui sont aujourd'hui en mauvais état. Le réaménagement est l'occasion d'améliorer la qualité générale de la place et des rues adjacentes et de renforcer sa signification

dans la ville. Le nouvel aménagement intègre la volonté de la ville de Bruxelles d'agrandir la zone piétonne du centre-ville ».

Le 11 janvier 2016, le fonctionnaire délégué délivre le permis d'urbanisme pour le «réaménagement des boulevards du centre de Bruxelles et divers espaces publics situés autour de cet axe, de façades à façades». Cette décision fait l'objet des recours inscrits au rôle sous les n°s 218.703/XV-3042, 218.708/XV-3045, 218.739/XV-3047 et 218.740/XV-3048.

Le même jour, le fonctionnaire délégué délivre le permis d'urbanisme pour le «réaménagement de la place de Bourse et des rues adjacentes ». Ce permis a fait l'objet des recours introduits sous les n°s 218.702/XV-3041, 218.707/XV-3044, 218.737/XV-3046 et 218.743/XV-3049.

Les deux permis précités ont été retirés le 28 juin 2016, ce qui a amené le Conseil d'État à constater, dans chacune des affaires susvisées, qu'il n'y avait plus lieu à statuer (arrêts n<sup>os</sup> 236.182 à 236.189 du 19 octobre 2016)

#### *IV. Connexité*

Considérant que les recours enrôlés sous les n<sup>os</sup> 216.354/XV-2835 et 217.276/XV-2910 portent sur des modifications apportées à l'acte attaqué par le recours enrôlé sous le n° 214.879/XV-2735; que ces affaires sont connexes; qu'il y a lieu de les joindre dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice;

#### *V. Recevabilité*

##### *A. Argumentation de la partie adverse*

Considérant que, dans l'affaire 214.879/XV-2735, la partie adverse soulève une exception liée au «caractère annulable de l'acte»; qu'elle fait valoir que l'acte attaqué se limite à approuver des «principes» déjà arrêtés par le collège des bourgmestre et échevins et que ces principes n'ont pas le degré de précision requis pour produire des effets à ce point déterminés qu'ils emporteraient, par eux-mêmes, des effets de droit; que, selon elle, de tels effets ne résulteront que des mesures prises en application desdits principes en vue de les concrétiser;

que, dans les affaires 216.354/XV-2835 et 217.276/XV-2910, elle fait observer que les mêmes considérations s'appliquent à la délibération du 4 mai 2015 par laquelle le conseil communal se limite à approuver des modifications au plan de circulation adopté le 1<sup>er</sup> décembre 2014; qu'elle ajoute que la seule critique véritable des requérants concerne la création de nouveaux parkings souterrains mais que celle-ci sera soumise à l'obtention non d'une autorisation sur la base du plan de circulation du Pentagone mais des permis d'urbanisme et d'environnement nécessaires à la mise en œuvre de ce genre de projet et que l'acte attaqué ne constituera ni le fondement de la délivrance de ces permis ni un *corpus* réglementaire auquel ces permis devraient se conformer; qu'elle ajoute que le plan de circulation est mis en place comme une

phase test de 8 mois afin d'adapter ses effets indésirables avant d'effectuer les travaux routiers, ce qui démontre que les actes attaqués n'ont pas d'effet définitif;

qu'elle en déduit que les délibérations attaquées ne relèvent pas de la catégorie des actes administratifs annulables;

#### *B. Argumentation des requérants dans les affaires 214.879/XV-2735 et 216.354/XV-2835*

Considérant que les requérants en l'affaire 214.879/XV-2735 répliquent que la décision soumise au conseil communal du 1<sup>er</sup> décembre 2014 portait bien sur l'approbation des principes du nouveau plan de circulation «selon la note et les plans en annexe», c'est-à-dire selon le contenu de cette note et de ces plans dont notamment:

- le périmètre de la zone piétonne,
- la décision d'instaurer une "boucle de desserte", en d'autres termes un mini-ring de circulation automobile entre la zone piétonne et la petite ceinture,
- la création de quatre nouveaux parkings souterrains,
- de nouveaux itinéraires de bus qui excluent de la zone centrale les terminus auparavant situés place de Brouckère et suppriment du même fait un certain nombre de correspondances intercommunales et intracommunales,
- la suppression des sites propres pour les bus et des bandes bus à contresens;

qu'ils allèguent également qu'en exécution de ce plan une série d'actes et travaux relatifs aux voiries et aux espaces publics ont été effectués sans permis préalable;

qu'en l'affaire 216.354/XV-2835, les requérants ajoutent qu'il est inexact de soutenir que leur critique ne concernerait que la création de nouveaux parkings publics, le recours portant bien sur le «plan de circulation» tel qu'adopté par la partie adverse;

Considérant que, dans les deux affaires, les requérants font valoir, dans leurs derniers mémoires, que la portée de l'acte attaqué nécessite que soient examinés les moyens d'annulation dans la mesure où ceux-ci soutiennent que les actes attaqués doivent respecter les exigences de l'ordonnance du 18 mars 2004 et de la directive 2001/42/CE en ce qui concerne la réalisation d'une évaluation des incidences de l'environnement (premier moyen), celles de l'ordonnance du 26 juillet 2013 en ce qui concerne le contenu et la procédure d'élaboration d'un plan communal de mobilité (deuxième moyen), ainsi que les exigences de l'article 7 de la Convention d'Aarhus en ce qui concerne la participation du public (troisième moyen), de sorte qu'à travers ces moyens, c'est la qualification et la nature de l'acte attaqué qui sont interrogées;

qu'ils soulignent que le premier moyen concerne la qualification de l'acte attaqué comme un «plan» ou un «programme» au sens de la directive 2001/42/CE et de l'ordonnance du 18 mars 2004, qu'en vertu de cette qualification une procédure d'évaluation des incidences est requise préalablement à l'adoption de l'acte attaqué, que compte tenu de la finalité de la directive 2001/42/CE, à savoir garantir un niveau élevé de protection de l'environnement, les dispositions qui délimitent son champ d'application, et notamment celles énonçant les définitions des actes envisagés par celle-ci, doivent être interprétées d'une manière large et que le fait qu'un acte ne constitue pas une programmation parfaite ou complète n'élude en rien l'application de la directive 2001/42/CE, de sorte qu'un mauvais plan ou un mauvais programme au niveau de son contenu matériel (par exemple parce qu'il ne constituerait pas un

système suffisamment organisé et articulé de mesures en vue d'un but environnemental) demeure un plan ou un programme au regard de la directive 2001/42/CE et n'est, dès lors, pas exonéré, pour ce motif, des obligations d'évaluation des incidences sur l'environnement; qu'ils ajoutent que toute autre analyse favoriserait le détournement des procédures d'évaluation des incidences de la directive 2001/42/CE;

qu'ils font valoir que le deuxième moyen concerne la qualification de l'acte attaqué comme un «plan communal de mobilité», qui est certes irrégulier puisqu'il ne répond pas aux exigences de l'ordonnance du 26 juillet 2013, ce qui n'élude toutefois pas le fait qu'il s'agit d'un plan communal de mobilité; qu'ils allèguent que ce n'est pas parce qu'un acte administratif n'est pas conforme à des dispositions normatives qu'il ne serait pas régi par celles-ci; qu'ils ajoutent que la circonstance que l'acte attaqué n'ait pas une portée normative spécifique et soit un acte à portée indicative s'avère indifférente à cet égard car, en matière de planification territoriale et de protection de l'environnement, de nombreux plans sont dépourvus de portée et nécessitent des mesures d'exécution, ce qui n'empêche pas ces plans d'être des documents programmatiques qui guident l'action de l'autorité, la directive 2001/42/CE n'exigeant d'ailleurs pas que les plans aient une portée contraignante pour relever de son champ d'application; qu'ils affirment que le plan approuvé par les actes attaqués concerne globalement la mobilité dans le Pentagone, en se fondant sur une description de la situation existante pour décrire les mesures nécessaires afin d'atteindre les différents buts qu'il se fixe; qu'ils ajoutent que les mesures postérieures adoptées après ce programme se présentent bien comme l'exécution de celui-ci, que les ordonnances de police temporaire du collège prennent soin de s'appuyer sur les décisions du conseil communal et que les permis d'urbanisme délivrés pour l'aménagement de la place de la Bourse et pour le réaménagement des boulevards du Centre se réfèrent expressément au «plan de circulation de la Ville pour le Pentagone», aux «objectifs du plan de circulation», à son «périmètre» en relevant «l'impact du plan de circulation»; qu'à l'estime des requérants, dénier la qualification de plan communal de mobilité (certes irrégulier) à l'acte attaqué reviendrait à permettre aux autorités locales de se départir des prescriptions impératives de l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité, alors même qu'en cette matière, l'autonomie communale a été limitée par les interventions du législateur régional;

que, s'agissant de la possibilité de l'exercice d'un recours juridictionnel, les requérants soutiennent que l'article 9, § 2, de la Convention d'Aarhus prévoit une obligation de voies de recours à l'encontre «de toute décision, tout acte ou toute omission» concernant les projets relevant de l'article 6 de la Convention; qu'ils exposent que si le début de l'article 9, § 2, ne concerne effectivement pas les plans relevant de l'article 7 mais seulement les décisions relevant de l'article 6, le champ d'application matériel de l'article 9, § 2, est particulièrement étendu puisqu'il vise «toute décision, tout acte ou toute omission» relatif aux projets de l'article 6 et que, *in fine*, il permet aux Parties contractantes d'étendre le champ d'application des recours qu'il prévoit aux hypothèses de contestations dirigées contre des décisions, actes ou omissions tombant sous le coup de dispositions de la Convention autres que l'article 6, et donc notamment à l'égard des décisions, actes ou omissions relatifs aux plans et programmes de l'article 7; que s'ils concèdent qu'en ce qui concerne cette extension des voies de recours aux plans (art. 7) ou aux dispositions normatives contraignantes (art. 8), l'article 9, § 2, n'a pas d'effet direct, ils soulignent que lorsque sont en jeu des dispositions du droit de l'Union, ce qui est bien le cas en

l'espèce dans les premier et troisième moyens, les dispositions procédurales du droit interne doivent être interprétées de manière à permettre l'introduction utile des recours prévus à l'article 9, § 2, alinéa 1<sup>er</sup>, *in fine*, et à l'article 9, § 3; qu'ils soutiennent qu'il convient d'interpréter l'article 14, § 1<sup>er</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'État de manière à leur permettre de contester un acte ou une décision prise à l'issue d'une procédure administrative dont il est soutenu qu'elle est contraire au droit de l'Union;

### *C. Argumentation de la s.a. Hôtel Métropole*

Considérant que la s.a. Hôtel Métropole, partie intervenante dans les affaires 214.879/XV-2735 et 216.354/XV-2835 et partie requérante dans l'affaire 217.276/XV-2910, expose, tant dans ses mémoires en intervention que dans son mémoire en réplique, que dénier aux décisions attaquées le moindre effet de droit reviendrait à considérer que le conseil communal n'a jamais exercé sa compétence pour décider des aménagements à réaliser dans le cadre de la transformation du quartier en piétonnier, alors que c'est le conseil communal qui est exclusivement compétent pour décider des questions de modifications de voiries, de sorte que l'interprétation de la partie adverse reviendrait à donner à l'acte attaqué une portée qui rendrait illégal tout le processus de mise en œuvre du nouveau plan communal puisqu'il aurait été décidé par une autorité incompétente;

qu'elle fait valoir que c'est à tort que la partie adverse soutient que la décision du conseil communal du 1<sup>er</sup> décembre 2014 se limiterait à avaliser un certain nombre de principes élaborés de manière imprécise par le collège communal; qu'elle expose qu'en réalité, le conseil communal approuve la note établie par le collège le 20 novembre 2014 et les plans de circulation repris dans 4 cartes distinctes, que ladite note énumère avec précision l'ensemble des modifications à apporter aux règles de circulation au sein du Pentagone, que les plans de circulation repris dans les 4 plans du Pentagone délimitent les espaces publics dévolus aux différents types d'usagers (véhicules motorisés, cyclistes, piétons, transports en commun) ainsi que la manière dont les véhicules motorisés pourront circuler (sens de circulation, voiries réservées à la desserte locale, emplacements des parkings publics existants et à créer), que tant la note du collège que les plans de circulation sont annexés à la décision du conseil communal et en font partie intégrante, et qu'une telle décision va donc au-delà de la simple approbation de principes vagues et imprécis mais a pour effet d'adopter un nouveau plan de mobilité qui produit, en soi, des effets juridiques résultant notamment des documents qui sont annexés à la décision attaquée; que la s.a. Métropole estime que si les décisions n'ont pas le degré de précision qu'elles auraient dû avoir, notamment au regard des exigences de l'ordonnance du 26 juillet 2013, elles doivent être assimilées à un véritable plan communal de mobilité produisant des effets de droit à l'égard de tous;

qu'elle relève que la partie adverse a établi un document énumérant les «règles d'accès dans la zone piétonne de la ville de Bruxelles dans le cadre de la phase test du Plan de circulation Pentagone (préalable à un futur règlement)» et se réfère ainsi à certaines règles du Code de la route pour affirmer que celles-ci sont désormais applicables aux nouvelles zones piétonnes délimitées dans l'acte attaqué; qu'elle en déduit que les décisions attaquées ont produit des effets de droit puisque, à titre d'exemple, toutes les zones définies comme «piétonnes» par le conseil communal se voient appliquer des règles spécifiques du Code de la route telles que l'article 22sexies qui interdit à la plupart des véhicules d'y pénétrer;

qu'elle fait encore valoir que la partie adverse a elle-même adopté un nombre important d'ordonnances de police modifiant les règles de circulation routière au regard du contenu du plan de circulation adopté par les décisions attaquées, qui en constituent donc le fondement, et que ce sont ces nouvelles ordonnances de police qui permettent aux agents de police de verbaliser le non-respect des nouvelles règles de circulation qui sont donc imposées à tous les usagers et qui produisent des effets de droit à leur égard; qu'elle en concluent que les décisions attaquées produisent des effets de droit et modifient l'ordonnancement juridique;

Considérant que dans ses derniers mémoires, la s.a. Hôtel Métropole soutient d'abord que la délibération du 1<sup>er</sup> décembre 2014 a la valeur d'un plan communal de mobilité au sens de l'ordonnance du 26 juillet 2013; qu'après avoir relevé que la partie adverse a elle-même utilisé les termes de «plan communal de mobilité», elle fait valoir que la note approuvée par l'acte attaqué et qui fait office de «plan de circulation» est établie afin de déterminer quels types d'usagers sont admis dans quelles zones ainsi que la manière dont les véhicules pourront circuler dans certaines de ces zones (sens de circulation, voiries réservées à la desserte locale, horaires des livraisons, emplacements des parkings, ...); qu'elle expose que le plan en cause prévoit des objectifs très larges qui dépassent de simples révisions de règles de circulation mais visent à réformer profondément les options de mobilité à la manière d'un plan de mobilité que l'article 3 de l'ordonnance du 26 juillet 2013 définit comme «un instrument stratégique, d'orientation et d'application de la politique de mobilité, qui s'inscrit dans les orientations du plan régional de développement»; qu'elle fait valoir qu'à l'occasion des procédures en suspension dirigées contre les permis d'urbanisme, entre-temps retirés, la ville de Bruxelles avait soutenu que la réduction de 370 places de parking et la création de parkings publics concernait le plan de circulation Pentagone dans son ensemble, de sorte que c'est donc bien le plan de mobilité adopté par le conseil communal qui est à l'origine des choix de mobilité; qu'elle expose que le contenu des prescriptions contenues dans la note approuvée par le conseil communal et ses annexes correspond à ce qui est prévu en matière de plan de mobilité dès lors qu'y sont définis notamment: le périmètre de la zone piétonne, les itinéraires cyclables et les conditions de circulation des cyclistes, les trajets de transports en commun et les voiries sur lesquelles des bandes sont réservées aux bus ainsi que le déplacement des arrêts existants, les voiries accessibles à tous véhicules et les sens de circulation sur ces voiries, les voiries accessibles uniquement au trafic local et les sens de circulation, les conditions de circulation des véhicules au sein des zones où ils peuvent circuler ainsi que les emplacements des parkings, ce qui correspond au contenu du plan communal de mobilité tel qu'énoncé en page 91 du plan Iris 2, et non au contenu d'une ordonnance de police; que la s.a. Hôtel Métropole affirme que ce n'est pas parce que le plan attaqué ne respecte pas les obligations de l'ordonnance du 26 juillet 2013 qu'il ne pourrait pas être apparenté à un plan communal de mobilité et échapperait ainsi à toutes les prescriptions de ladite ordonnance; qu'elle estime que même s'il fallait considérer que ce plan n'équivaut pas à un plan communal de mobilité ou même à un plan, il s'agit malgré tout d'un acte qui produit des effets juridiques, à tout le moins à l'égard des services visés dans la décision puisqu'il s'impose à eux; qu'elle ajoute que si réellement les actes attaqués étaient voués à ne produire aucun effet juridique, on pourrait s'interroger sur l'utilité de faire adopter de telles décisions par le conseil communal;

que la s.a. Hôtel Métropole soutient qu'à supposer qu'il faille considérer que les actes attaqués ne consistent pas en l'adoption d'un plan communal de mobilité au sens de l'ordonnance du 26 juillet 2013, il faudrait à tout le moins lui reconnaître la

valeur de «plan ou programme» au sens de la Directive 2001/42/CE et de la Convention d'Aarhus; qu'elle affirme qu'il suffit que le plan ou programme «comporte certains critères ou certains paramètres ou certaines options qui guident la manière dont l'autorité compétente décidera» pour pouvoir considérer que ce plan ou programme définit «le cadre» dans lequel seront délivrées les autorisations administratives ultérieures; qu'elle expose également qu'à supposer même que le plan adopté par les actes attaqués ne comporte pas d'effet contraignant, il s'agit bien d'un «plan ou programme» au sens de la directive précitée; qu'elle soutient aussi que les options du «plan de circulation» servent de fondement et de guide au contenu des «projets» qui seront mis en œuvre au sein du périmètre de ce plan; qu'à cet égard, elle relève notamment que le rapport d'incidences élaboré préalablement à l'adoption de permis délivrés pour le réaménagement des voiries de quartier énonce que le projet «respecte entièrement les prescriptions du plan de circulation et prévoit l'aménagement correspondant aux statuts de la voirie», de sorte qu'il est clair, selon elle, que ce sont les options de ce plan qui ont défini le contour et qui donnent leur cohérence aux décisions adoptées ultérieurement, à savoir les ordonnances temporaires de police et les permis d'urbanisme;

qu'elle fait valoir que les actes attaqués sont les seuls actes attaquables; qu'elle expose que la transformation du quartier en un vaste piétonnier ne résulte pas des 18 ordonnances de police «temporaires», chacune de ces ordonnances ayant un objet très limité et visant certaines rues au sein desquelles diverses règles de circulation sont définies; qu'elle ajoute que chaque ordonnance est temporaire et n'est vouée à produire des effets que pour une durée déterminée, alors que les options exprimées dans le plan de mobilité adopté par les actes attaqués sont vouées à perdurer de manière indéfinie; qu'elle fait également valoir qu'à considérer que les décisions du conseil communal ne constituent pas des actes administratifs, la seule manière de contester les décisions communales relatives à la transformation du quartier en un piétonnier consisterait à introduire un recours contre chacune de ces ordonnances de police temporaires, ce qui ne s'avère pas compatible avec le principe d'économie procédurale et avec le droit d'accès à un juge dès lors qu'il lui aurait fallu introduire 18 recours, que l'intention globale de la partie adverse ne transparait pas nécessairement à la lecture de chaque ordonnance prise isolément, que son intérêt à agir contre certaines ordonnances aurait été contesté en fonction de la rue concernée par les modifications apportées aux règles de circulation; qu'elle expose aussi que de nouvelles ordonnances de police sont sans cesse adoptées et remplacées, ce qui rend difficile l'exercice des voies de recours à leur encontre; qu'elle soutient que l'on ne pourrait pas davantage considérer que ce sont les permis d'urbanisme autorisant le réaménagement des voiries du quartier du Pentagone qui seraient exclusivement à l'origine des choix de mobilité et de circulation critiqués;

*D. Argumentation de l'a.s.b.l. Bruxelles Port de mer, Vismet Association des habitants et commerçants du Marché aux poissons et de l'a.s.b.l. Groupement du Commerce du Centre de Bruxelles*

Considérant que l'a.s.b.l. Bruxelles Port de mer, Vismet Association des Habitants et Commerçants du Marché aux poissons et l'a.s.b.l. Groupement du Commerce du Centre de Bruxelles, deuxième et troisièmes parties intervenantes dans les affaires 214.879/XV-2735 et 216.354/XV-2835, font valoir que les décisions attaquées présentent le degré de précision requis pour produire des effets de droit qui ne résulteront pas uniquement des mesures prises ultérieurement en vue de les concrétiser; qu'elles exposent que la note en annexe de la décision du 1<sup>er</sup> décembre

2014 témoigne d'un grand degré de précision dès lors que les éléments qui y sont arrêtés sont les contours de la zone de confort, la présence d'un petit train électrique, des itinéraires cyclables locaux, le fait que les cyclistes puissent emprunter les rues de la zone piétonne, la modification des terminus de bus, la fixation des bandes bus, la mise en place d'une boucle de desserte à sens unique et les sens de circulation dans les rues de la zone; qu'elles soulignent que des plans relativement précis et détaillés sont joints à la note qui prévoit également que la mise en place du plan de circulation aura lieu en cinq phases; qu'elles estiment que la précision avec laquelle les modalités de mise en œuvre du plan de circulation sont réglées dans l'acte attaqué est telle que celles-ci enserrent et déterminent les mesures ultérieures qui en découlent (comme, par exemple, les ordonnances de police temporaires dont il sera question plus loin), de sorte que l'acte attaqué fait directement grief; que, par ailleurs, elles soutiennent que la circonstance que le plan de circulation ainsi approuvé par le conseil communal est mis en place pour une phase test de huit mois et n'est donc pas définitif, n'a aucune incidence sur la question de savoir si cet acte produit des effets de droit dès lors que les effets qu'il a produits depuis son adoption sont définitifs et que les mesures prises depuis lors s'inscrivent dans le scénario qu'il a lui-même tracé; qu'elles relèvent que le collège des bourgmestre et échevins s'est autorisé du plan tel que modifié lors de la délibération du 4 mai 2015 pour adopter plusieurs ordonnances de police temporaires en date des 18 et 25 juin 2015 et que ce faisant, il a entendu mettre à l'essai un plan de circulation temporaire dérivé du plan de mobilité arrêté par le conseil communal lui-même; qu'elles soutiennent que les décisions attaquées ont une valeur plus qu'indicative, qu'elles constituent le fondement des différentes ordonnances du collège des bourgmestre et échevins pour la mise en place d'une phase test et que, dans les faits, elles impliquent des changements majeurs dans la mobilité et l'aménagement des différents quartiers du Pentagone; qu'elles estiment que toute autre conclusion impliquerait qu'un plan ne cause pas immédiatement grief et n'est donc pas susceptible d'annulation par le Conseil d'État, et que seules ses applications concrètes (par exemple, un refus de décerner un permis d'urbanisme pour contrariété au plan communal d'aménagement sans possibilité de dérogation) seraient des actes susceptibles d'annulation; qu'elles soutiennent qu'au contraire, les actes attaqués, qui constituent un plan communal de mobilité, causent directement grief;

Considérant que, dans leurs derniers mémoires, les parties intervenantes précitées exposent à nouveau que les délibérations attaquées adoptent un plan communal de mobilité au sens de l'ordonnance du 26 juillet 2013, mais que ce plan de mobilité est irrégulier;

qu'elles font valoir que les éléments arrêtés dans la note approuvée par l'acte attaqué, à savoir les contours de la zone de confort et l'extension de la zone piétonne, le petit train électrique, les itinéraires cyclables locaux, le fait que les cyclistes puissent emprunter les rues de la zone piétonne, la modification des terminus de bus, la fixation des bandes bus, la mise en place d'une boucle de desserte à sens unique, les sens de circulation dans les rues de la zone, constituent «l'identification des actions concrètes visant à réaliser la politique de mobilité sur le territoire de la commune concernée», au sens de l'article 13, § 3, 2°, de l'ordonnance du 26 juillet 2013, des plans relativement précis et détaillés étant d'ailleurs joints à la note;

qu'elles relèvent que des principes généraux sont mentionnés en préambule de la note approuvée par l'acte attaqué, notamment «rendre le cœur historique de la Ville de Bruxelles plus attrayant et plus accessible à tous», «donner plus d'espace à la ville» en interdisant le trafic de transit et en redirigeant rapidement la circulation

locale vers les parkings, réorganiser les boulevards du Centre-ville afin d'offrir à tous les habitants de nouvelles places publiques avec zones piétonnes, relancer les activités commerciales, touristiques et culturelles dans le Centre-ville et améliorer le cadre de vie, réorganiser et fluidifier la circulation, promouvoir une meilleure signalisation, garantir le maintien d'une accessibilité entre les quartiers au sein du Pentagone, créer une nouvelle ligne de bus et plus généralement améliorer la vitesse commerciale des transports en commun dans le Centre-ville, aménager de nouveaux accès à la ville, «sécuriser et faciliter la mobilité cycliste», «rendre la circulation plus efficace par une décongestion du trafic», faire en sorte que le piéton soit «le Roi», *etc.*; que, selon elles, il s'agit là de «principes généraux et [d']orientations générales applicables en matière de mobilité couvrant la période de validité du plan», au sens de l'article 13, § 2, 4°, de l'ordonnance;

qu'elles soutiennent que le calendrier en cinq phases figurant dans la note approuvée correspond, du moins en partie au calendrier visé à l'article 14 de l'ordonnance, s'agissant de l'aménagement des voiries à réaliser par la ville dans le cadre du plan;

que, s'agissant de l'évaluation de la situation existante en matière de mobilité, visée à l'article 13, § 2, 1°, de l'ordonnance du 26 juillet 2013, elles relèvent que la note approuvée par la délibération du 1<sup>er</sup> décembre 2014 mentionne que la ville de Bruxelles «a fait appel à Flow NV pour le comptage de la circulation automobile» et que, s'agissant de l'«estimation des incidences de l'ensemble des actions concrètes, visées au paragraphe 3, 2°, sur la mobilité», dont il est question à l'article 13, § 2, 6°, la note mentionne que la ville a «fait appel à Technum NV pour la simulation des plans de circulation»;

qu'elles en déduisent que le plan approuvé par le conseil communal concerne globalement la mobilité dans le Pentagone, qu'elle soit automobile, cycliste ou piétonne, qu'il comporte une description de la situation existante en matière de mobilité et décrit les mesures nécessaires pour atteindre les différents buts qu'il fixe par ailleurs au début du document; qu'elles soutiennent que la circonstance qu'il ne respecte pas l'ensemble des critères fixés par l'ordonnance du 26 juillet 2013 ne le disqualifie pas en tant que plan communal de mobilité, qu'il s'agit bien d'un tel plan, mais que celui-ci est irrégulier; qu'elles estiment que les différentes mesures adoptées dans le sillage de ce programme (à savoir les dix-huit ordonnances de police temporaires, l'aménagement des voiries, l'accord conclu avec la STIB, les nouveaux tracés de pistes cyclables, *etc.*) ne constituent rien d'autre que l'exécution dans la hâte de ce programme de mobilité défini par les décisions du 1<sup>er</sup> décembre 2014 et du 4 mai 2015; qu'elles font également valoir que l'autonomie des autorités communales en ce qui concerne l'adoption de plans de mobilité a été limitée par le législateur bruxellois et qu'un plan de circulation doit être coulé dans un plan communal de mobilité;

qu'elles soutiennent que, selon l'article 13 de l'ordonnance du 26 juillet 2013, l'identification des actions concrètes visant à réaliser la politique de mobilité sur le territoire de la commune est revêtue d'un caractère réglementaire et que, s'agissant des dispositions du plan communal de mobilité qui ne participeraient pas du volet réglementaire, il y a lieu d'appliquer le même raisonnement que celui qu'a suivi le Conseil d'État qui, par son arrêt Delfosse et crts, n° 222.247, du 24 janvier 2013, a considéré qu'un schéma de structure communal, défini par le législateur wallon comme un document d'orientation, d'évaluation, de gestion et de programmation du développement durable a des effets juridiques et que la force juridique d'un tel acte se caractérise par sa valeur indicative, l'autorité pouvant s'en écarter à la condition

de le justifier dans une motivation pertinente au regard du bon aménagement du territoire sur la base des circonstances particulières de la cause;

qu'à titre subsidiaire, elles font valoir qu'à supposer que le plan adopté par le conseil communal ne constitue pas un plan de mobilité irrégulier, il constitue toutefois un acte modifiant l'ordonnancement juridique et, à ce titre, faisant grief; qu'elles estiment qu'il n'y a pas de doute sur la volonté de la ville de produire des effets juridiques, que le conseil communal «approuve» les principes du plan de circulation et que la note ne lui est donc pas seulement transmise pour information et que c'est le conseil communal et non le collège qui charge notamment la cellule Mobilité de mettre en œuvre le plan pour le mois d'août 2015; qu'elles ajoutent que les actes attaqués constituent le soutènement nécessaire des différents actes adoptés dans son sillage, que les ordonnances de police adoptées, certes à tort, sur la base de l'article 130bis de la Nouvelle loi communale, tirent leur raison d'être de la décision du conseil communal du 1<sup>er</sup> décembre, dont l'annulation entraînerait l'obligation, pour la ville, de retirer les ordonnances de police; qu'elles ajoutent que les permis délivrés par le fonctionnaire délégué ne s'expliquent que par l'existence des actes attaqués, la motivation de ceux-ci démontrant qu'ils «dérivent non pas des ordonnances de police temporaires, qui mettent en œuvre la phase test, mais qu'ils s'inscrivent dans le canevas des grandes orientations dessinées par l'acte attaqué en l'espèce»;

qu'elles se réfèrent enfin à l'arrêt du Conseil d'Etat de France Société Fairvesta international GMBH du 21 mars 2016 selon lequel un avis, une recommandation, une mise en garde ou une prise de position peut également faire l'objet d'un recours lorsqu'ils sont de nature à produire des effets notables, notamment de nature économique, ou ont pour effet d'influer de manière significative sur les comportements des personnes auxquelles ils s'adressent; qu'elles estiment que les actes attaqués relèvent de ces hypothèses;

#### *E. Appréciation du Conseil d'État*

Considérant que sont seuls susceptibles d'être annulés par le Conseil d'État, sur la base de l'article 14, § 1<sup>er</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, les actes juridiques unilatéraux accomplis par les autorités administratives qui sont de nature à faire grief par eux-mêmes; que l'acte dont le Conseil d'État peut connaître est celui qui modifie l'ordonnancement juridique;

Considérant que, par sa délibération du 1<sup>er</sup> décembre 2014, le conseil communal décide d'«approuver le principe du nouveau plan de circulation» et de «charger la Cellule Mobilité, les Travaux de Voiries, la STIB et la Police de mettre en œuvre le plan pour le mois d'août 2015»; que, le 4 mai 2015, le conseil communal approuve trois «plans modificatifs du plan de circulation dans le Pentagone»;

Considérant qu'à s'en tenir aux termes utilisés, ce n'est pas le plan de circulation lui-même qu'approuve le conseil communal le 1<sup>er</sup> décembre 2014 mais «le principe» de celui-ci, selon la note et les annexes, lesquelles sont constituées de quatre cartes dont trois seront modifiées le 4 mai 2015;

que la note annexée à la délibération du 1<sup>er</sup> décembre 2014 reprend d'abord un certain nombre d'informations figurant dans le rapport au conseil communal; qu'elle contient ensuite des indications sur les contours de la nouvelle zone confort, sur le nouveau réseau cyclable, sur les transports en commun, sur l'accessibilité au Centre par la boucle de desserte et les parkings et sur le phasage; que la note ne comporte aucune description des aménagements de la voirie et que seules des modifications du sens de circulation de certaines rues sont mentionnées à titre d'exemple; que des indications plus précises concernent les transports en commun; qu'il résulte du document présenté au conseil communal que «la Ville et la STIB ont travaillé ensemble et ont abouti à un nouveau plan (voir carte 3)», de sorte que la modification des itinéraires et des terminus est le résultat d'un accord entre le collège et la STIB et non la conséquence d'une décision prise unilatéralement par le conseil communal qui ne peut d'ailleurs exercer aucune autorité sur la STIB; que, pour les bandes de bus, l'usage du futur confirme qu'il s'agit d'une déclaration d'intention du collège; que, pour la rue du Fossé-aux-Loups, il est d'ailleurs précisé que la situation projetée sera susceptible de changement avant même la fin de la phase de test;

Considérant que le «plan de circulation», contenu dans la note et dont le conseil approuve «le principe» ainsi que les cartes qui l'accompagnent, sont dépourvus du degré de précision nécessaire pour revêtir une portée réglementaire; qu'ainsi, le fait de ne pas respecter le sens de circulation prévu dans la note ou sur une carte l'accompagnant ne constituerait pas en soi une infraction, pas plus que celui de pénétrer dans la «zone confort» avec un véhicule automobile; que, pour les motifs qui sont expliqués plus haut, s'agissant des bandes de bus, la délibération du 1<sup>er</sup> décembre 2014 ne peut être interprétée comme ayant pour effet de transformer la note soumise par le collège en un règlement complémentaire de circulation routière au sens de l'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière;

que les dispositions juridiquement contraignantes relatives à la circulation dans la zone considérée ont été édictées par le collège dans les ordonnances de police du 18 juin 2015 prises sur la base de l'article 130bis de la Nouvelle loi communale, lesquelles n'ont fait l'objet d'aucun recours; que la mise en place de la signalisation routière est l'exécution de ces ordonnances qui indiquent les panneaux devant être installés; que c'est le non-respect éventuel de ces ordonnances de police qui pourrait, le cas échéant, être sanctionné;

Considérant que le «rapport» établi à l'intention du conseil communal préalablement à la délibération du 1<sup>er</sup> décembre 2014 fait référence à l'accord de majorité 2012-2018 de la ville de Bruxelles, qui prévoit un nouveau «plan de circulation» axé essentiellement sur la présence d'une vaste zone piétonne et la

création de nouveaux parkings; qu'il y est indiqué que, le 30 janvier 2014, le collège a «décidé un certain nombre de principes», décrits comme suit:

- « - La zone piétonne sera élargie.
- la boucle de desserte mène les automobilistes vers les parkings publics.
- le réaménagement des boulevards du centre avec la création de nouveaux parkings publics »;

qu'il y est également précisé que le nouveau plan de circulation présenté au conseil communal a été approuvé par le collège le 20 novembre 2014;

Considérant qu'il est établi que le nouveau plan de circulation pour le Pentagone et, plus particulièrement, la création d'une «vaste zone piétonne» constitue un projet prévu dans l'accord de majorité; qu'en soumettant au conseil communal le «plan» qu'il a élaboré et adopté, le collège entend non seulement informer ce dernier du contenu dudit «plan», mais il lui demande également d'en «approuver le principe»; que le projet sur lequel le conseil est ainsi invité à se prononcer se caractérise non seulement par sa portée politique mais aussi par la circonstance que sa réalisation implique nécessairement tant l'intervention du collège que celle du conseil, ce dernier étant l'autorité compétente pour adopter les règlements complémentaires de la circulation routière, de sorte que le collège a pu estimer indispensable de s'assurer de l'appui de la majorité du conseil; que, dans les circonstances de la cause, la note et ses annexes apparaissent comme une déclaration d'intention sur laquelle le collège entend obtenir l'accord du conseil et les délibérations du 1<sup>er</sup> décembre 2014 et du 4 mai 2015 doivent dès lors s'analyser comme des accords de principe;

Considérant ni le texte de la délibération du 1<sup>er</sup> décembre 2014 ni le dossier administratif ne permettent d'interpréter la décision d'approuver le principe du nouveau plan de circulation comme présentant une «valeur indicative» au sens où l'autorité ne pourrait s'en écarter ultérieurement qu'à la condition de le justifier dans une motivation pertinente;

qu'aucun argument ne peut être déduit de ce que, par sa délibération du 1<sup>er</sup> décembre 2014, le conseil communal décide de «charger la Cellule Mobilité, les travaux de Voiries, la STIB et la Police de mettre en œuvre le plan pour le mois d'août 2015»; qu'outre qu'aucune injonction ne peut être donnée par le conseil à la STIB, une telle mention ne peut avoir d'autre portée que celle d'une information relative au début de la phase test; que la date en cause sera d'ailleurs anticipée au 29 juin, ce qu'indique la délibération du conseil du 4 mai 2015, non pas en termes de dispositif mais dans son préambule;

que s'avère indifférente la circonstance que les ordonnances de police temporaires adoptées le 18 juin 2015 par le collège des bourgmestre et échevins visent les délibérations attaquées; qu'en effet, il ne peut se déduire de cette circonstance que le

conseil communal aurait entendu donner à sa décision d'adopter le principe du plan de circulation une quelconque portée indicative au sens où celle-ci vient d'être définie; qu'il en va *a fortiori* de même en ce qui concerne la mention dudit plan tant dans la motivation des permis d'urbanisme relatifs aux aménagements définitifs de la zone piétonne délivrés à Beliris par le fonctionnaire délégué, que de l'affirmation, figurant dans le rapport d'incidences élaboré préalablement à l'adoption de ces permis, selon laquelle le projet d'aménagement respecte les prescriptions du plan de circulation;

que, certes, la ville de Bruxelles n'a pas adopté le plan communal de mobilité pour l'ensemble de son territoire, visé par l'article 11 de l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant certaines dispositions ayant un impact en matière de mobilité; que, toutefois, les délibérations attaquées ne peuvent, pour ce seul motif, être interprétées comme adoptant un plan ayant les effets prévus par les articles 13 et 14 de l'ordonnance précitée sans qu'il soit besoin de déterminer si l'obligation, inscrite à l'alinéa 3 de l'article 11 précité, d'adopter un plan communal de mobilité dans les vingt-quatre mois de l'adoption du plan régional de mobilité s'applique tant que le plan Iris 2 approuvé par le Gouvernement le 9 septembre 2010 fait fonction de plan régional de mobilité en vertu de l'article 40 de l'ordonnance précitée;

qu'il s'ensuit que la délibération du 1<sup>er</sup> décembre 2014 approuvant le principe du nouveau plan de circulation est dépourvue de toute force juridique; qu'il en va de même de la délibération approuvant les plans modificatifs; qu'il ne s'agit pas d'actes administratifs au sens de l'article 14, § 1<sup>er</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Considérant que la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement n'impose pas d'obligations spécifiques en matière de contrôle juridictionnel; qu'il n'y a pas lieu d'examiner si les actes attaqués doivent être qualifiés de plans ou programmes au sens de ladite directive, cette qualification étant en tout état de cause indifférente pour déterminer leur nature au regard de l'article 14, § 1<sup>er</sup>, précité;

Considérant que, de la même manière, l'article 9, § 2, de la Convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et à l'accès à la justice en matière d'environnement ne prévoit aucune obligation spécifique de recours pour les plans et programmes visés à l'article 7;

Considérant que l'article 9, § 3, de la même Convention dispose comme suit:

«3. En outre, [...] chaque partie veille à ce que les membres du public qui répondent aux critères éventuels prévus par son droit interne puissent engager des

procédures administratives ou judiciaires pour contester les actes ou omissions de particuliers ou d'autorités publiques allant à l'encontre des dispositions du droit national de l'environnement»;

que l'arrêt de la Cour de Justice l'Union européenne C-240/09 du 8 mars 2011, cité par les requérants dans les affaires 214.879 et 216.354, précise qu' «il appartient à l'ordre juridique interne de chaque État membre de régler les modalités procédurales des recours destinés à assurer la sauvegarde des droits que les justiciables tirent du droit de l'Union, en l'occurrence de la directive "habitats", les Etats membres ayant la responsabilité d'assurer, dans chaque cas, une protection effective de ces droits [...]» (point 47); que l'arrêt précise encore que, «ainsi qu'il résulte d'une jurisprudence bien établie, les modalités procédurales des recours destinés à assurer la sauvegarde des droits que les justiciables tirent du droit de l'Union ne doivent pas être moins favorables que celles concernant des recours similaires de droit interne (principe d'équivalence) et ne doivent pas rendre pratiquement impossible ou excessivement difficile l'exercice des droits conférés par l'ordre juridique de l'Union (principe d'effectivité) [...]» (point 48);

que la disposition en cause est dépourvue d'effet direct et n'octroie pas un droit inconditionnel à un recours effectif qui ferait obstacle à toute condition de recevabilité;

Considérant que les recours sont irrecevables, sans qu'il soit besoin de se prononcer sur les premier, deuxième et troisième moyens des recours portant les n<sup>os</sup> 214.879/XV-2735 et 216.354/XV-2835;

## *VI. Indemnité de procédure*

Considérant que dans chacun des recours, la ville de Bruxelles demande une indemnité de procédure de 700 €; qu'il se justifie de lui accorder une seule indemnité de procédure d'un montant de 700 € pour les recours enrôlés sous les n<sup>os</sup> 214.879 et 216.354, qui ont été introduits par les mêmes avocats et qui soulèvent des moyens identiques; que ce montant doit être réparti entre les 11 requérants en tenant compte de ce que seuls l'a.s.b.l. Arau et Bernard Blondeel ont également introduit le second recours; qu'une indemnité de 700 € doit être accordée à la partie adverse pour le recours introduit par la s.a. Hôtel Métropole;

**PAR CES MOTIFS,  
LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :**

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

Les affaires portant les numéros 214.879/XV-2735, 216.354/XV-2835 et 217.276/XV-2910 sont jointes.

**Article 2.**

Les requêtes sont rejetées.

**Article 3.**

Dans l'affaire 217.276/XV-2910, une indemnité de procédure de 700 euros est accordée à la partie adverse, à charge de l'hôtel Métropole.

Dans l'affaire 217.276/XV-2910, les autres dépens, liquidés à 200 euros sont mis à charge de l'hôtel Métropole.

Dans les affaires 214.879/XV-2735 et 216.354/XV-2835, une indemnité de procédure de 700 euros est accordée à la partie adverse à charge de l'a.s.b.l Atelier de Recherches et d'Action urbaines (ARAU) et de Bernard Blondeel à concurrence de 107,70 euros chacun et à charge des autres parties requérantes à concurrence de 53,85 euros chacune.

Dans les affaires 214.879/XV-2735 et 216.354/XV-2835, les autres dépens, liquidés à 3500 euros, sont mis à charge de l'a.s.b.l Atelier de Recherches et d'Action urbaines (ARAU) et de Bernard Blondeel à concurrence de 400 euros chacun, à charge des autres parties requérantes à concurrence de 200 euros chacune et à charge des parties intervenantes à concurrence de 150 euros chacune.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV<sup>e</sup> chambre, le  
vingt-quatre mars deux mille dix-sept par :

|                 |                  |                       |
|-----------------|------------------|-----------------------|
| M.              | Michel LEROY,    | président de chambre, |
| M.              | Imre KOVALOVSKY, | conseiller d'État,    |
| M <sup>me</sup> | Diane DÉOM,      | conseiller d'État,    |
| M <sup>me</sup> | Nathalie ROBA,   | greffier.             |

Le Greffier,

Le Président,

Nathalie ROBA

Michel LEROY