

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

LE PRÉSIDENT F.F. DE LA XV^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 238.876 du 25 juillet 2017

220.926/XV-3259

En cause :

1. SNOY Pierre,
2. PIRLOT de CORBION Joëlle,
3. ROELANTS du VIVIER François,
4. WILHELMI Antoine,
5. DHONDT Bernard,
ayant élu domicile chez
M^{es} Tanguy VANDENPUT & Valérie ELOY, avocats,
avenue Tedesco 7
1160 Bruxelles,

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,
ayant élu domicile chez
M^{es} Michel KAROLINSKI &
Renaud van MELSEN, avocats,
Galerie du Roi 30
1050 Bruxelles,

parties intervenantes:

1. Bruxelles Mobilité,
ayant élu domicile chez
M^{es} Barteld SCHUTYSER & Magali HEINE, avocats,
avenue Louise 99
1050 Bruxelles,
2. la ville de Bruxelles,
M^{es} Manuela VON KUEGELGEN & Martin BASSEM, avocats,
avenue Louise 149/20
1050 Bruxelles.

I. Objet du recours

Par une requête introduite le 9 décembre 2016, Pierre Snoy, Joëlle Pirlot de Corbion, François Roelants du Vivier, Antoine Wilhelmi et Bernard Dhondt demandent l'annulation et la suspension de l'exécution de «l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 septembre 2016 tel qu'autorisant l'aménagement de la voirie publique sur l'avenue Franklin Roosevelt, entre le croisement avec l'avenue du Congo et l'avenue de la Forêt et consistant en la réalisation de pistes cyclables séparées et la sécurisation des traversées piétonnes en élargissant les oreilles de trottoirs et en installant un plateau face à l'avenue Héger».

II. Procédure

La partie adverse a déposé le dossier administratif et une note d'observations.

Par une requête introduite le 10 janvier 2017 Bruxelles Mobilité demande à être reçue en qualité de partie intervenante.

Par une requête introduite le 18 janvier 2017 la ville de Bruxelles demande à être reçue en qualité de partie intervenante.

M^{me} Valérie MICHIELS, auditeur au Conseil d'État, a rédigé un rapport 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.

Par une ordonnance du 29 mai 2017, les parties ont été convoquées à l'audience du 16 juin 2017 et le rapport leur a été notifié.

M. Imre KOVALOVSKY, président f.f., a fait rapport.

M^e Tanguy VANDENPUT, avocat, comparaisant pour les parties requérantes, M^e Renaud van MELSEN, avocat, comparaisant pour la partie adverse, M^e Magali HEINE, avocat, comparaisant pour la première partie intervenante, et M^e Martin BASSEM, avocat, comparaisant pour la seconde partie intervenante ont été entendus en leurs observations.

M^{me} Valérie MICHIELS, auditeur, a été entendue 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

Le 17 décembre 2015, le Service Public Régional Bruxellois (S.P.R.B.), plus précisément Bruxelles-Mobilité, introduit une demande de permis d'urbanisme visant à réaliser des travaux d'aménagement de la voirie publique sur l'avenue Franklin Roosevelt. Les aménagements projetés sont les suivants:

- aménagement de pistes cyclables séparées de la chaussée, situées entre la zone de stationnement et la zone plantée d'arbres;
- extension de trottoirs dans les carrefours (larges «oreilles» de trottoir qui réduisent

les traversées piétonnes en chaussée ainsi que l'évasement des carrefours);

- rénovation des trottoirs de l'ensemble de l'avenue;
- ajout, à deux carrefours, de traversées piétonnes munies de feux à la demande;
- réaménagement des carrefours «Vénézuëla» et «Héger».

Le projet litigieux a pour but principal d'offrir des infrastructures cyclables sécurisées sur l'axe régional qu'est l'avenue Franklin Roosevelt, ainsi que d'améliorer le confort et la sécurité des cheminement piétons. Il fait suite à une étude de mobilité, réalisée en 2013 sous l'égide du bureau Transitec, lequel a conclu, après une phase test, qu'une piste cyclable séparée de la chaussée offrirait davantage de sécurité pour les cyclistes.

Le 15 janvier 2016, le fonctionnaire délégué délivre un accusé de réception de dossier complet.

Le même jour, il invite le collège des bourgmestre et échevins de Bruxelles ainsi que la Commission royale des monuments et des sites (C.R.M.S.), à lui faire part de leurs avis sur le projet dans les 30 jours. Il transmet également le dossier de demande à l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (I.B.G.E.), à Citydev. Brussels (Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale), ainsi qu'à la direction des monuments et des sites, en vue d'une prochaine réunion de la commission de concertation sur la demande.

La C.R.M.S. émet, le 27 janvier, un avis défavorable sur le projet.

Une enquête publique se déroule du 11 février au 11 mars. Au cours de celle-ci, 48 réactions sont enregistrées. Les premier, troisième et quatrième requérants demandent d'être entendus. Ils n'introduisent aucune réclamation lors de l'enquête mais déposent chacun une note lors de la réunion de la commission de concertation du 23 mars.

Le 7 mars, le département travaux de voirie de la ville de Bruxelles transmet une série de remarques au département urbanisme de la ville.

En sa séance du 17 mars, le collège des bourgmestre et échevins donne, sur la demande, un avis positif «à condition de conserver deux bandes de circulation complètes de trois mètres chacune, soit en rétrécissant le trottoir, soit en rétrécissant la berme centrale».

La commission de concertation se réunit une première fois le 23 mars. Lors de cette séance, elle entend les premier, troisième et quatrième requérants et décide

de reporter son avis.

Le 10 mai, elle donne, sur la demande, un avis favorable conditionnel. La condition est celle qui avait été formulée par la ville de Bruxelles, à savoir «conserver deux bandes de circulation complètes de trois mètres chacune, soit en rétrécissant le trottoir, soit en rétrécissant la berme centrale ».

Le 23 juin, le fonctionnaire délégué, faisant application de l'article 191 du CoBAT, décide d'imposer des conditions qui impliquent des modifications des plans déposés, tout en précisant que les modifications n'affectent pas l'objet de la demande, sont accessoires et visent à répondre aux objections suscitées par les plans initiaux.

Le 29 juillet, Bruxelles-Mobilité dépose des plans modifiés du projet en vue de répondre aux conditions imposées par le fonctionnaire délégué.

Le 19 septembre 2016, le fonctionnaire délégué délivre le permis d'urbanisme sollicité. Il s'agit de l'acte attaqué.

IV. Interventions

Considérant que par une requête introduite le 10 janvier 2017, Bruxelles Mobilité demande à être reçue en qualité de partie intervenante; qu'en tant que bénéficiaire du permis d'urbanisme attaqué elle a intérêt à intervenir;

Considérant que par une requête introduite le 18 janvier 2017 la ville de Bruxelles demande à être reçue en qualité de partie intervenante; que dès lors que la décision attaquée influence l'aménagement de son territoire, elle a intérêt à intervenir;

V. Le premier moyen

A. Requête

Considérant que le premier moyen est pris de la violation du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT), plus particulièrement de ses articles 9 et 237, § 1^{er}, de la violation de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif aux commissions de concertation, plus particulièrement de son article 8, ainsi que de l'excès de pouvoir;

qu'en une première branche, les requérants font valoir que l'avis émis par la commission de concertation le 10 mai 2016 est illégal en ce qu'il consiste tout au plus en la juxtaposition de quatre positions distinctes relatives au projet; que, selon eux, l'avis dit majoritaire de la ville de Bruxelles ne constitue pas l'avis de la commission de concertation en soi, mais bien l'avis de la seule ville de Bruxelles; qu'ils exposent que l'avis du 10 mai 2016 fait l'économie d'un travail de synthèse des différents avis émis par ses membres relativement au projet litigieux, qu'il est dès lors irrégulier et que cette irrégularité rejaillit sur l'acte attaqué, qui est lui-même

illégal puisqu'il s'agit d'une formalité substantielle;

qu'en une seconde branche, ils soutiennent que, dès lors que les membres de la commission de concertation qui se sont réunis le 10 mai 2016, n'étaient pas tous présents lors de la première séance du 23 mars 2016 au cours de laquelle ils ont été entendus, la commission aurait dû organiser une nouvelle audition, à défaut de quoi leur audition du 23 mars est dépourvue d'effet utile; qu'ils estiment par ailleurs que l'avis émis par la ville de Bruxelles doit être considéré comme illégal dans la mesure où Geoffroy de Brachène ne pouvait être remplacé, lors de la séance du 10 mai 2016, que par un seul autre représentant de la ville de Bruxelles et non par deux représentants (Fabian De Boey et Gert Van Nerom), comme ce fut le cas;

Considérant que la ville de Bruxelles se réfère à justice en ce qui concerne le premier moyen;

B. Appréciation du Conseil d'État

Considérant que, dans sa version applicable au présent litige, l'article 2 de l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif aux commissions de concertation dispose comme suit:

« Art. 2. Chaque commission de concertation visée par l'article 9 du CoBAT se compose des membres suivants :

- trois membres désignés par le collège des bourgmestres et échevins;
- un membre désigné par le conseil d'administration de la Société de Développement régional de Bruxelles;
- un membre représentant de l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement;
- quatre membres effectifs représentant le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, dont :

1° le directeur général de l'Administration de l'Aménagement du territoire et du Logement;

2° le directeur de la Direction de l'Urbanisme de l'Administration de l'Aménagement du territoire et du Logement;

3° le directeur général de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements;

4° le directeur de la Direction des Monuments et des Sites de l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement;

- un membre effectif représentant le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale dans les cas visés à l'article 9, § 2, 3° du CoBAT : le directeur général de l'Administration de l'Économie et de l'Emploi.

Des membres suppléants peuvent être désignés par les membres effectifs.»;

qu'en ses §§ 1^{er} à 3, l'article 8 énonce ce qui suit:

« 1^{er}. Les réunions de la commission de concertation sont publiques. Toutefois, la délibération a lieu à huis clos.

La commission adopte à la majorité des membres présents un avis motivé favorable, favorable sous conditions, défavorable ou un report d'avis vers la séance suivante.

Les membres de la minorité peuvent exiger que soit jointe à l'avis une note justifiant leur avis.

§ 2. Lorsque la commission a précédemment voté un report d'avis, le membre ayant participé à ce vote peut être remplacé par un autre représentant de la même instance.

§ 3. Lorsqu'une demande de permis d'urbanisme ou de lotir ou de certificat d'urbanisme émane d'un organe représenté dans la commission, les membres qui le représentent s'abstiennent au moment de la délibération et du vote.»;

Considérant que, lors de la séance du 23 mars, la commission était composée des membres suivants:

- pour la ville de Bruxelles: Geoffroy de Brachène et Guillaume Michiels;
- pour la direction générale de l'urbanisme: Lauriane Lahery ;
- pour l'I.B.G.E.: Loïk Dal Molin;
- pour CityDev.Brussels: Charlotte Wauters;
- pour la direction générale des monuments et des sites: Sybille Valcke;
- pour Bruxelles Mobilité: Arnaud Houdmont;

que, le 10 mai, la composition de la commission était la suivante:

- pour la ville de Bruxelles: Guillaume Michiels, Fabian De Boey et Gert Van Nerom;
- pour la direction générale de l'urbanisme: Lauriane Lahery;
- pour l'I.B.G.E. : Véronique Franchioly;
- pour CityDev.Brussels: Charlotte Wauters;
- pour la direction générale des monuments et des sites: Sybille Valcke;
- pour Bruxelles Mobilité: Arnaud Houdmont;

Considérant que l'avis adopté par la commission de concertation le 10 mai est rédigé de la manière suivante:

« ABSTENTION:

Bruxelles Mobilité car elle est demanderesse, en application de l'article 9 de l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif aux commissions de concertation.

AVIS MAJORITAIRE:

Ville de Bruxelles:

- Considérant que Bruxelles Mobilité a rentré une demande pour un permis urbanistique (PU - F52 / 2016) afin de réaliser des pistes cyclables séparées et de sécuriser les traversées piétonnes en élargissant les oreilles de trottoirs et en installant un plateau face à l'avenue Paul Héger;

- En considérant qu'une enquête publique a lieu entre le 11/02/16 et le 11/03/16 et que les remarques et réserves sur le dossier peuvent être adressées auprès du Secrétariat de la Commission de Concertation jusqu'au 11/03/16 au plus tard;

- Considérant que la Commission de Concertation a lieu le 23 mars 2016;

- Afin de fluidifier la circulation sur l'avenue Franklin Roosevelt;

Le Collège de la Ville de Bruxelles émet un avis positif à condition de conserver deux bandes de circulation complètes de trois mètres chacune sur l'avenue Franklin Roosevelt. Soit, en rétrécissant le trottoir, soit en rétrécissant la berme centrale.

AVIS MINORITAIRE:

Direction de l'Urbanisme régionale:

Avis FAVORABLE sous conditions:

- Améliorer le cheminement piéton : celui-ci doit être continu jusqu'aux traversées, pas d'interruption en dolomie entre le trottoir et l'oreille de trottoir;

- Le choix de la pierre bleue comme revêtement unique et continu à l'approche des traversées est cohérent, le maintien des anciennes bordures

n'est pas nécessaire;

- Pour les pistes cyclables, la zone de recul en pierre bleue n'est pas nécessaire, la remplacer par le même revêtement que la piste cyclable;
- Prévoir des bordures de trottoir hautes entre le stationnement et la piste cyclable afin d'empêcher les automobilistes de s'y stationner;
- Travailler une certaine symétrie entre les oreilles de trottoir réalisées aux carrefours (d'un côté et de l'autre de la berme);
- Protéger le système racinaire des arbres et leur dédier une zone en dolomie d'une largeur suffisante de manière à ne pas compromettre leur état phytosanitaire;
- Les fondations des pistes cyclables ne peuvent être interrompues — prévoir une équerre en acier inoxydable et non une simple armature afin de prévenir tout soulèvement de la piste par des racines;
- Réaliser les dalles podotactiles en pierre bleue;
- Rationaliser la signalisation routière entre les arbres;
- Possibilité d'étudier l'ouverture Venezuela mais la décaler de l'axe de l'avenue (avis CRMS);
- Vers l'avenue de la Forêt: rétablir la berme de 9m de large grâce à la suppression de la bande de présélection tourne-à-gauche;
- Maintien de la dolomie entre les arbres;
- Assurer une largeur de chaussée carrossable de 5m70.

AVIS MINORITAIRE:

Citydev - Direction régionale des Monuments et Sites:

DMS et Citydev rejoignent l'avis de la DU en demandant toutefois d'éloigner la piste cyclable des arbres en réduisant le stationnement de 20 cm et en maintenant une largeur carrossable à 5m50.

- Considérant que le projet va modifier de manière substantielle la perception spatiale de l'avenue Franklin Roosevelt créée par Victor Besme en 1922, restée en son état d'origine;
- Considérant que l'aménagement proposé de nouvelles pistes cyclables risque de porter atteinte aux racines des arbres et hypothéquer la survie de ceux-ci;

Il y a lieu d'apporter des précisions quant à la mise en œuvre à l'identique des trottoirs (nature et taille des dalles de pierre bleue).

AVIS MINORITAIRE:

Bruxelles Environnement:

- Considérant la nécessité d'assurer une largeur de piste cyclable permettant le dépassement entre cyclistes tout en assurant leur sécurité à l'aide d'une zone tampon pour l'ouverture des portières, conformément au Vade-mecum vélo en RBC;
- Considérant la nécessité de préserver l'état phytosanitaire des arbres existants et en particulier leurs racines;
- Considérant qu'il faudrait élargir la piste cyclable à 1,8m ainsi que la zone de recul à 0,8m, sans débordement de 0,5m sur la zone d'arbre en dolomie. Pour ce faire, l'espace latéral supplémentaire nécessaire (1m de chaque côté) se ferait en réduisant la berme centrale;
- Considérant la nécessité de matérialiser pour les automobilistes le changement de hiérarchie de voirie (passage d'une voirie métropolitaine à une voirie locale), conformément au PRD, au Plan IRIS 2, et aux Etats Généraux de la Sécurité Routière;
- Considérant la nécessité d'assurer la sécurité et le confort des modes actifs aux croisements, conformément au Vade-mecum vélo en RBC;
- Considérant qu'il conviendrait d'aménager systématiquement des trottoirs traversant pour piétons et cyclistes au droit de chaque intersection de voirie avec l'avenue;
- Considérant le Plan Régional de stationnement qui prévoit en termes de stationnement vélo de courte durée (arceau ou équivalent fonctionnel

n'allant pas à l'encontre de la bonne circulation des piétons sur le trottoir) au moins 2 places vélos pour 20 places voiture;

- Considérant qu'il serait opportun d'implanter des arceaux vélo sur les zones de dolomie entre les arbres en application du Plan régional de stationnement, en particulier à proximité des lieux d'attraction du public;

- Considérant que le projet présenté n'est pas abouti et qu'il faudrait repenser le profil de l'avenue dans un projet d'ensemble;

Avis DÉFAVORABLE sur la demande telle que présentée».

Considérant, sur la première branche, qu'il résulte de l'article 8, alinéa 2, de l'arrêté du 29 juin 1992 que la commission de concertation doit rendre un avis motivé, lequel doit être soit favorable, soit favorable conditionnel, soit défavorable; que l'avis ne doit pas être unanime mais doit refléter un vote adopté à la majorité des membres présents; que le texte ne précise pas qu'il s'agit d'une majorité absolue, de sorte qu'une majorité simple suffit; que c'est donc la proposition qui a obtenu le plus de voix qui est adoptée, même si elle ne recueille pas la moitié des voix;

qu'en l'espèce, huit personnes ont participé à la réunion de la commission de concertation du 10 mai mais seulement sept d'entre elles avaient un droit de vote, le représentant de Bruxelles Mobilité s'étant, en application de l'article 9 de l'arrêté précité, abstenu de voter dès lors que cette instance était la demanderesse de permis;

qu'il ressort de l'avis de la commission de concertation que chaque instance représentée (ville de Bruxelles: 3 personnes, direction régionale de l'urbanisme: 1 personne, Bruxelles Environnement: 1 personne, Citydev.Brussels: 1 personne, direction régionale des monuments et sites: 1 personne) a formulé une proposition différente, à l'exception de Citydev.Brussels et la direction régionale des monuments et sites, lesquels avaient une position commune; que la proposition qui a recueilli la majorité des votes, à savoir 3 votes, est celle de la ville de Bruxelles; qu'il s'agit d'un avis favorable conditionnel; que, contrairement à ce que soutiennent les requérants, l'avis motivé de la commission de concertation résulte bien, en l'espèce, d'un vote majoritaire et ne se limite pas à une juxtaposition des différents avis émis par les instances composant la commission; qu'en sa première branche, le moyen n'est pas fondé;

Considérant, sur la seconde branche, que l'article 8, § 2, de l'arrêté du 29 juin 1992 énonce que lorsque la commission a voté un report d'avis, le membre ayant participé à ce vote peut être remplacé par un autre représentant de la même instance; que, dès lors que le report d'avis est en général décidé après avoir procédé à l'audition, l'effet de cette disposition est de permettre à un remplaçant de participer au vote alors qu'il n'était pas présent lors de l'audition;

Considérant qu'en l'espèce, les représentants de la ville de Bruxelles étaient au nombre de deux lors de la séance du 23 mars 2016; que, lors de la séance du 10 mai 2016, au cours de laquelle l'avis fut adopté, la commission comptait trois

membres désignés par le collège des bourgmestre et échevins; que l'un de ces trois membres, à savoir Guillaume Michiels avait participé à la réunion du 23 mars et qu'un deuxième représentant de la ville était le remplaçant de Geoffroy de Brachène, conformément à l'article 8, § 2, précité;

Considérant qu'au cours de la seconde réunion, la représentation de la ville comptait un membre de plus lors de la seconde réunion que lors de la première réunion ; que cette circonstance n'affecte pas la légalité du vote qui y est intervenu, dès lors, d'une part, que la composition de la commission respectait ainsi l'article 2 de l'arrêté du 10 mai 1992, qui prévoit que la commission compte trois membres désignés par le collège des bourgmestre et échevins et, d'autre part, qu'il peut se déduire de l'article 8, § 2, dudit arrêté qu'il ne s'impose pas de recommencer l'audition lorsque des membres de la commission n'y ont pas assisté; qu'il y a lieu de souligner à cet égard qu'un des trois délégués du collège ayant participé au vote avait assisté à l'audition et que les premier, troisième et quatrième requérants ont remis une note circonstanciée lors de la première séance de la commission;

Considérant qu'en sa seconde branche, le moyen n'est pas fondé;

VI. Le deuxième moyen

A. La requête

Considérant que le deuxième moyen est pris de la violation du CoBAT, plus particulièrement, de son article 191, ainsi que de l'excès de pouvoir;

que les requérants font valoir que les plans modificatifs déposés par la demanderesse de permis, à la demande du fonctionnaire délégué, ne répondent pas aux conditions cumulatives imposées par l'article 191 du Cobat, de sorte que ces plans auraient dû être à nouveau soumis aux actes d'instruction, dont une enquête publique;

qu'ils estiment que les modifications apportées au projet sont substantielles et non accessoires, la zone de stationnement étant réduite de 2,2m à 2m et la zone tampon étant implicitement supprimée, la pierre bleue devant la distinguer de la piste cyclable en béton ocre ayant été remplacée par ce même béton couleur ocre;

qu'ils soutiennent que les modifications apportées au projet ne trouvent pas leur fondement dans les avis ou objections émis dans le cadre de l'instruction de la demande;

qu'ils estiment que la suppression de la bande de préselection de tourne-à-gauche, vers l'avenue de la Forêt, modifie l'objet même de la demande et constitue, à tout le moins, une modification substantielle de la demande; que, selon eux, il en va de même de l'ouverture de la berme centrale à hauteur de l'avenue du Vénézuëla, une telle option n'ayant par ailleurs pas été suscitée dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation;

B. La requête en intervention de la ville de Bruxelles

Considérant que la ville de Bruxelles fait valoir que, contrairement à ce que soutient la partie adverse, l'élargissement important du revêtement ocre de la piste cyclable ne peut être qualifié d'accessoire, compte tenu de l'intérêt patrimonial manifeste de l'avenue Franklin Roosevelt, située en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement; que, par ailleurs, elle allègue que l'appréciation du caractère accessoire ou non des modifications apportées au projet ne peut faire l'économie d'une évaluation globale des conditions cumulées imposées par l'autorité et qu'en l'espèce, ce ne sont pas moins de douze conditions qui ont été imposées par le fonctionnaire délégué en application de l'article 191 du CoBAT;

C. Appréciation du Conseil d'Etat

Considérant que l'article 191 du CoBAT dispose comme suit:

« Le Collège des bourgmestre et échevins, le fonctionnaire délégué et le Gouvernement peuvent imposer des conditions qui impliquent des modifications des plans déposés à l'appui de la demande.

Dans ce cas, pour autant que les modifications n'affectent pas l'objet de la demande, sont accessoires et qu'elles visent à répondre aux objections suscitées par les plans initiaux, ou qu'elles visent à faire disparaître de la demande les dérogations visées aux articles 153, §2 et 155, §2, sans cependant affecter l'objet de la demande, le permis peut être octroyé dès réception des modifications.

Lorsque les conditions imposées par l'autorité ne respectent pas les conditions visées à l'alinéa 2, les plans modifiés, le cas échéant accompagnés d'un complément au rapport d'incidence, doivent être à nouveau soumis aux actes d'instruction [...] »;

Considérant qu'en l'espèce, le fonctionnaire délégué a imposé des conditions impliquant des modifications aux plans déposés initialement. Ces conditions sont les suivantes:

« *Trottoirs et traversées piétonnes:*

1. Améliorer le cheminement piéton en assurant la continuité de la pierre bleue aux oreilles de trottoirs, entre le trottoir et les traversées piétonnes (pas de dolomie);

2. Réaliser les dalles podotactiles en pierre bleue;

3. Supprimer les anciennes bordures, elles ne sont pas nécessaires; le choix de la pierre bleue comme revêtement unique et continu à l'approche des traversées est cohérent;

Bandes plantées avec alignements d'arbres, situées entre trottoirs et pistes cyclables:

4. Maintenir de la dolomie entre les arbres, et non pas du gazon;

5. Plantations :

a) Protéger le système racinaire des arbres et leur dédier une zone en dolomie d'une largeur suffisante de manière à ne pas compromettre leur état phytosanitaire;

b) Préserver les alignements d'arbres en proposant des techniques qui garantissent le respect des systèmes racinaires des sujets, que ce soit du côté des revêtements en pierre bleue ou du côté de l'asphalte ocre des pistes cyclables, cette technique devra être avalisée par les services techniques en charge des plantations de Bruxelles Mobilité;

Entre les bandes plantées et les zones de stationnement;

6. Supprimer la bande en pierre bleue prévue entre la piste cyclable et la bordure qui longe la zone de stationnement, mais poursuivre avec le même revêtement que celui de la piste cyclable (asphalte ocre);

7. Prévoir des bordures de trottoir hautes de +/-15 cm par rapport au filet d'eau entre le stationnement et la piste cyclable, afin d'empêcher les automobilistes de s'y stationner;

Divers :

8. Assurer une largeur de chaussée carrossable de 5m70, permettant de conserver deux bandes de circulation;

9. Vers avenue de la Forêt : rétablir la berme à 9m de large grâce en supprimant la bande de présélection de tourne-à-gauche;

10. Etudier l'ouverture de la berme à hauteur de l'avenue du Venezuela, mais la décaler par rapport à l'axe de cette avenue;

11. Assurer une certaine symétrie entre les oreilles de trottoir réalisées aux carrefours (d'un côté et de l'autre de la berme), et prévoir le recul entre les traversées piétonnes et le début des zones de stationnement (en fonction du sens de circulation) en plaçant des arceaux vélos;

12. Rationnaliser la signalisation routière, et la prévoir entre les arbres de façon à ne pas entraver le cheminement cyclo-piéton, sans toucher aux racines des arbres;».

Considérant que les requérants soutiennent que quatre de ces conditions, à savoir les conditions n^{os} 8, 6, 9 et 10, ne sont pas accessoires mais revêtent un caractère substantiel;

Considérant que la condition n° 8 impose d'augmenter la largeur de la double bande de circulation de 5 m50 à 5 m70, ce que le demandeur a réalisé en réduisant la bande réservée au stationnement à 2 m au lieu de 2 m20;

que la réduction de 20 cm de large de l'accotement réservé au stationnement des véhicules peut raisonnablement être qualifiée d'accessoire;

que les requérants contestent le caractère accessoire de cette modification dès lors qu'elle augmente, selon eux, de manière considérable le risque d'insécurité pour les conducteurs et passagers devant ouvrir leurs portières vers la chaussée; que, toutefois, ainsi que le relève la partie adverse, dans le document établi par la STIB et joint en annexe n° 1 à la note déposée par le quatrième requérant lors de la commission de concertation, il est indiqué (p.124) que «la largeur d'une bande de stationnement est de 1.80m + 20 cm de filet d'eau ou de marquage. La norme à prendre en considération est donc de 2.00m»; que l'argument déduit du risque pour la sécurité routière ne peut être retenu;

Considérant que la condition n° 6 impose de supprimer la bande en pierre bleue prévue entre la piste cyclable et la bordure qui longe la zone de stationnement et de poursuivre avec le même revêtement que celui de la piste cyclable (asphalte ocre);

que l'acte attaqué justifie ce choix par une volonté d'harmoniser les aménagements sur l'ensemble du territoire régional et un avantage technique (un albédo élevé), l'autorité précisant que le revêtement coulé ocre s'accorde particulièrement bien avec la teinte de la dolomie et de la pierre bleue;

que les requérants soutiennent qu'alors qu'eux-mêmes revendiquaient une couleur «gris éléphant», l'augmentation de la couleur ocre ne peut être considérée comme accessoire dès lors, d'une part, qu'il s'ensuit une atteinte à la valeur patrimoniale de l'avenue et, d'autre part, que le risque d'insécurité sera accru dès lors que les cyclistes et les passagers des véhicules en stationnement se trouveront en contact direct lors de l'ouverture des portières des voitures;

que l'extension de l'emprise du béton, qui passe de 1m45 à 2m15 de large, ne peut raisonnablement être considérée comme une modification substantielle qui imposerait de recommencer les actes d'instruction; que cette modification peut en revanche être qualifiée d'accessoire au regard de l'ensemble du projet, lequel ne se limite pas à l'aménagement d'une piste cyclable séparée mais emporte également l'ajout de deux carrefours à feux, l'aménagement d'un plateau ralentisseur, un élargissement des oreilles de trottoirs , *etc.*;

que l'argument déduit de ce qu'il en découlerait une atteinte patrimoniale de l'avenue Roosevelt s'avère empreint de subjectivité; qu'il ne s'en déduit en tous cas pas que la modification en cause devrait être qualifiée de substantielle;

que, contrairement à ce que soutiennent les requérants, si l'emprise du béton ocre englobe désormais les 70 cm de la zone tampon, et si cette distance de sécurité n'est pas marquée au sol par une couleur différente, l'espace dévolu à cette fonction n'a, quant à lui, pas disparu;

Considérant que la condition n° 9 impose, vers l'avenue de la Forêt, de rétablir la berme à 9 mètres de large en «supprimant la bande de présélection de tourne-à-gauche»;

que, contrairement à ce que soutiennent les requérants, cette question a été soulevée «auparavant», dans la mesure où cette suppression a été suggérée par la direction régionale de l'urbanisme, dans son avis minoritaire exprimé lors de la commission de concertation du 10 mai 2016;

que ladite modification n'affecte pas substantiellement l'objet de la demande, le projet n'étant pas modifié par la suppression de cette bande de présélection de tourne-à-gauche au carrefour avec l'avenue de la Forêt;

que les requérants déduisent le caractère substantiel de cette modification du risque accru d'accidents et d'importants embarras de circulation que celle-ci engendrerait; qu'il s'agit de considérations générales et non étayées à propos d'un risque hypothétique; qu'en particulier, il ressort de l'acte attaqué que «la bande de tourne-à-gauche n'est que peu utilisée vers l'avenue de la Forêt», ce qui n'est pas contredit par les requérants;

Considérant que la condition n° 10 impose d'étudier l'ouverture de la berme à hauteur de l'avenue du Venezuela et de la décaler par rapport à l'axe de cette voirie;

qu'à cet égard, l'avis de la C.R.M.S. précisait «qu'il faut certainement maintenir l'interruption du terre-plein au niveau de l'avenue du Venezuela qui existe depuis l'origine»; que l'acte attaqué justifie ce maintien «conformément à l'avis de la C.R.M.S. et des riverains, mais légèrement décalée pour ralentir les vitesses au niveau des girations»;

que les requérants déduisent le caractère substantiel de cette modification du fait qu'il s'agit d'un changement apporté à la berme centrale, alors que toute modification du projet y relative devrait être considérée comme substantielle; qu'il s'agit d'une pétition de principe, qui ne permet pas de démentir le caractère accessoire de la modification, laquelle tend à rendre à l'avenue Franklin Roosevelt son aspect d'origine à cet endroit précis;

quant aux difficultés d'accès à l'avenue Franklin Roosevelt depuis l'avenue du Venezuela, compte tenu du léger décalage par rapport à l'axe, elles sont purement hypothétiques et ne suffisent pas à qualifier de substantielle la modification proposée par le fonctionnaire délégué;

Considérant que, contrairement à ce que soutient la ville de Bruxelles, le nombre de modifications apportées au projet initial n'a pas pour effet de faire perdre à celles-ci leur caractère accessoire;

Considérant que les requérants affirment que les conditions n^{os} 6, 8 et 10, énoncées par le fonctionnaire délégué, ne visent pas à répondre à des avis ou des observations émis à l'occasion de l'instruction de la demande;

Considérant que la condition n^o 6 impose de supprimer la bande en pierre bleue prévue entre la piste cyclable et la bordure qui longe la zone de stationnement et de poursuivre avec le même revêtement que celui de la piste cyclable (asphalte ocre);

que cette modification trouve son origine dans une observation émise au cours de l'instruction de la demande, à savoir la suggestion formulée, dans son avis minoritaire au sein de la commission de concertation du 10 mai 2016, par la direction régionale de l'urbanisme, qui proposait ce qui suit: «pour les pistes cyclables, la zone de recul en pierre bleue n'est pas nécessaire, la remplacer par le même revêtement que la piste cyclable»;

Considérant que la condition n^o 8 impose d'«assurer une largeur de chaussée carrossable de 5m70, permettant de conserver deux bandes de circulation»;

que les requérants font valoir que tant l'avis majoritaire de la ville de Bruxelles lors de la commission de concertation que les requérants et Transitec sollicitaient le maintien de deux bandes de circulation de minimum 6 m de large;

que l'élargissement des bandes de circulation, qui sont passées de 2 x 5m50 à 2 x

5m70 dans les plans modifiés, trouve son origine tant dans l'enquête publique que dans l'avis favorable conditionnel de la commission de concertation; que si l'élargissement n'a pas été porté à 6 m, conformément aux souhaits émis lors de l'instruction de la demande, il n'en demeure pas moins que la modification vise à répondre, fût-ce partiellement, aux objections suscitées par les plans initiaux; que l'acte attaqué justifie d'ailleurs comme suit la limitation de l'élargissement à 5m70 :

«Considérant que la largeur de la chaussée peut être augmentée, mais que cette augmentation ne peut être faite au détriment de la piste cyclable ou de la berme centrale; qu'une augmentation excessive de la largeur de la chaussée serait contraire aux objectifs de réduction de vitesse automobile»;

Considérant que la condition n° 10 impose d'étudier l'ouverture de la berme à hauteur de l'avenue du Venezuela et de la décaler par rapport à l'axe de cette avenue;

qu'à cet égard, l'avis de la C.R.M.S. précisait «qu'il faut certainement maintenir l'interruption du terre-plein au niveau de l'avenue du Venezuela qui existe depuis l'origine»; que la modification en cause trouve donc son origine dans un avis donné au cours de l'instruction de la demande; que, par ailleurs, il s'agit également d'une suggestion émise par la direction régionale de l'urbanisme dans son avis minoritaire au sein de la commission de concertation du 10 mai 2016, laquelle avait ajouté qu'il fallait décaler l'ouverture de l'axe de l'avenue; que l'élargissement de la chaussée carrossable vise donc bien à répondre aux objections formulées au cours de l'instruction de la demande; que s'avère indifférente à cet égard la circonstance que la modification ainsi apportée ne rencontre que partiellement certaines de ces objections;

Considérant que le deuxième moyen n'est pas fondé;

VII. Le troisième moyen

A. La requête

Considérant que le troisième moyen est pris 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 de l'effet utile de l'enquête publique prescrite en application des articles 149 à 151 du [CoBAT] ainsi qu'en application des prescriptions particulières 25.1 et 26.3 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2001 adoptant le plan régional d'affectation du sol, de la violation de l'effet utile de l'audition des requérants par la commission de concertation ainsi que de la violation de l'effet utile de la réunion même de la commission de concertation, tels que résultant des articles 5 et 8 à 10 de l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif aux commissions de concertation, de la contradiction dans les motifs de l'acte, de la violation du principe de bonne administration et du devoir de minutie, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir»;

qu'à l'appui de ce moyen, les requérants font valoir que l'acte attaqué ne répond pas adéquatement aux réclamations qu'ils ont émises au cours de l'instruction, sur les points suivants :

- l'absence d'étude préalable quant au taux de fréquentation de l'avenue F. Roosevelt par les cyclistes, ce qui a de surcroît empêché la partie adverse de statuer en connaissance de cause,
- l'incongruité de réaliser une piste cyclable qui ne se poursuit pas vers l'avenue Demot et le centre-ville,
- le risque d'insécurité pour les automobilistes dans la mesure où la largeur de l'accotement réservé au stationnement est réduite à 2 m,
- le risque d'insécurité pour les cyclistes dans la mesure où la zone tampon a *de facto* disparu, ne les protégeant plus des ouvertures soudaines de portes des véhicules stationnés le long de la piste cyclable,
- la possibilité de déplacer la piste cyclable sur le trottoir en réduisant celui-ci à 2m de large plutôt que 3,3m actuellement,
- la largeur insuffisante des bandes réservées à la circulation automobile et l'absence d'étude en situation réelle lors de la phase test, ce qui n'a pas permis à la partie adverse de statuer en connaissance de cause, l'acte attaqué ne s'expliquant pas sur les conséquences de la suppression du filet d'eau le long de la berme centrale en termes de circulation, notamment les risques d'aquaplanage et de verglas;

B. La requête en intervention de la ville de Bruxelles

Considérant que la ville de Bruxelles fait valoir que les motifs de la décision attaquée relatifs à la limitation à 50 km/h des bandes de circulation réservées aux automobilistes ne sont ni pertinents ni suffisants; qu'elle estime que l'optimisation des conditions de circulation devait en toute hypothèse primer sur la préservation de la berme centrale; qu'elle soutient que

le refus d'une augmentation de la largeur des chaussées dans un but de modération de la vitesse des automobilistes n'est pas pertinent dès lors que l'étude de mobilité du bureau Transitec a démontré que la réduction de la largeur des bandes de circulation de près de 1,5 m pendant la phase test n'a eu qu'un faible impact sur la vitesse globale des véhicules automobiles sur cette avenue;

que la ville de Bruxelles rejoint les requérants dans leur grief pris du caractère contradictoire de la motivation de l'acte attaqué, celle-ci indiquant dans un premier temps l'existence d'une zone tampon, tout en la supprimant *de facto* à la suite du dépôt des plans modificatifs en application de l'article 191 du Cobat; qu'elle soutient que cette contradiction n'est pas qu'apparente et qu'elle justifie l'annulation de l'acte attaqué;

C. Appréciation du Conseil d'Etat

Considérant que, pour satisfaire aux exigences des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, tout acte administratif au sens de l'article 1^{er} doit faire l'objet d'une motivation formelle, laquelle consiste en l'indication, dans l'acte, des considérations de droit et de fait servant de fondement à la décision; qu'un acte n'est régulièrement motivé en la forme, au sens de la loi du 29 juillet 1991, qu'à la double condition qu'il comporte l'énoncé des raisons qui le justifient, et que ces motifs ne soient pas entachés

d'inexactitude;

que le droit reconnu au public d'introduire des réclamations ou des observations sur le dossier soumis à enquête entraîne pour l'autorité l'obligation d'examiner et d'apprécier la régularité et le bien-fondé de celles-ci; qu'un acte de l'administration active ne doit, en règle, pas répondre à toutes les objections qui ont été émises au cours de la procédure qui a conduit à son édicton; que, toutefois, lorsqu'au cours de l'enquête publique, des observations précises ont été formulées, dont l'exactitude et la pertinence ne sont pas démenties par le dossier, le permis délivré ne peut être considéré comme adéquatement motivé dès lors qu'il ne permet pas de comprendre les raisons pour lesquelles l'autorité passe outre, au moins partiellement, à ces observations; que l'obligation de motivation varie selon la qualité et la nature de la motivation des avis exprimés et l'autorité compétente n'a pas l'obligation de réfuter toutes les réclamations et tous les avis recueillis lorsque la lecture de l'acte concerné permet de savoir pourquoi ces réclamations et ces avis n'ont pas été retenus;

Considérant qu'en l'espèce, même si les premier, troisième et quatrième requérants n'ont pas formellement développé leurs observations dans une réclamation écrite déposée durant l'enquête publique, ils ont, durant celle-ci, demandé à être entendus par la commission de concertation et ont déposé une note écrite lors de la séance du 23 mars 2016, de sorte qu'ils doivent être considérés comme des réclamants;

Considérant qu'en sa page 3, la motivation de l'acte attaqué résume les réclamations en quatre points: les arbres, la piste cyclable, les traversées et trottoirs, et, enfin, la voirie et le stationnement; que, s'il est exact que les réclamations déposées lors de la séance de la commission de concertation du 23 mars 2016 ne sont pas spécifiquement visées par l'acte attaqué, les griefs développés par les requérants à cette occasion sont globalement repris dans ce résumé;

Considérant que, s'agissant de l'absence d'une étude chiffrée sur le nombre de cyclistes empruntant l'avenue F. Roosevelt, ce qui, selon les requérants, aurait empêché l'autorité d'apprécier en connaissance de cause la nécessité d'une piste cyclable séparée du trafic automobile sur cette avenue, l'auteur de l'acte attaqué justifie longuement sa volonté de sécuriser le passage des cyclistes sur cette voie métropolitaine, afin de favoriser des transports plus doux avec une attention particulière en faveur du vélo; que la motivation énonce notamment ce qui suit:

« Considérant que le projet de piste cyclable sur l'avenue Franklin Roosevelt fait partie du plan d'action du Plan communal de Mobilité de la ville de Bruxelles du 24/10/2011;

Considérant que la demande est conforme à la prescription 24 du PRAS relative aux espaces structurants, qui stipule que les actes et travaux qui impliquent une modification de la situation existante de fait de ces espaces et de leurs abords visibles depuis les espaces accessibles au public

préservent et améliorent la qualité du paysage urbain; même si sur ce point des améliorations peuvent encore être apportées (voir plus loin et conditions du FD en application de l'article 191 du CoBAT);

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 doivent notamment:

- 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 (sauf si les conditions locales ne le permettent pas, ce qui n'est pas le cas ici);
- 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;

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

Considérant que le projet intègre les fonctions de l'espace public inscrites à la prescription 26.1 du PRAS, à savoir la fonction séjour, associée aux aspects qualitatifs, et la fonction circulation, associée aux aspects fonctionnels;

Considérant que la prescription 26.2 donne un caractère réglementaire au à la hiérarchie des voiries inscrite au PRD, et qui articule le réseau viaire selon les trois niveaux décrits au PRD (le réseau primaire, interquartier, de quartier);

Considérant que conformément au projet objet de la demande, la prescription 26.3 du PRAS stipule que les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries du réseau primaire prévoient les mesures d'aménagement visant à:

- optimiser les conditions de la circulation des véhicules automobiles (...), sans porter préjudice au confort et à la sécurité des cyclistes et des piétons;
- atténuer l'impact de la circulation des véhicules automobiles sur les logements et les activités riveraines, sauf si les conditions locales ne le permettent pas et pour autant que cela n'entraîne pas une augmentation significative de la circulation des véhicules automobiles sur les autres réseaux de voiries;

Considérant que le projet est conforme à la prescription 26.3 du PRAS;

Considérant qu'il y a une adéquation entre le projet objet de la demande et les prescriptions du PRAS relatives au réseau viaire;

Considérant que la présente demande s'inscrit dans le cadre du Plan de déplacements Iris 2 (adoption par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 9 septembre 2010) qui prévoit notamment de favoriser des transports plus doux avec une attention particulière en faveur du vélo; toutes les voiries régionales seront équipées de pistes cyclables ou d'un marquage vélo adapté;

[...];»

que la décision indique de la sorte les motifs sur lesquels l'autorité se fonde; que les requérants peuvent y trouver, fût-ce implicitement, les raisons du rejet de leur réclamation sur ce point; que le projet procède d'une option qui relève du pouvoir d'appréciation de l'autorité;

Considérant, s'agissant de «l'incongruité» de réaliser une piste cyclable qui ne se poursuit pas vers le centre-ville, il s'agit d'une critique qui ne porte pas sur le projet en tant que tel et l'autorité n'était donc pas tenue d'y répondre dans la

motivation du permis;

Considérant, s'agissant du risque d'insécurité pour les automobilistes en raison de la limitation à 2 m de la largeur de l'accotement réservé au stationnement, l'acte attaqué énonce que «la largeur de stationnement est de 2 m, ce qui correspond aux normes en vigueur et ce qui répond à l'élargissement sensible de la voirie»; qu'ainsi qu'il a été relevé à propos du deuxième moyen, un document de la STIB indique que la largeur normale d'une bande de stationnement est effectivement de 2 m; que la motivation du permis précise encore que «la largeur de la chaussée peut être augmentée, mais que cette augmentation ne peut être faite au détriment de la piste cyclable ou de la berme centrale» et qu'«une augmentation excessive de la largeur de la chaussée serait contraire aux objectifs de réduction de la vitesse automobile»; que l'auteur de l'acte attaqué s'est ainsi expliqué sur la limitation de la bande de stationnement à 2 mètres, tenant compte également de sa volonté de limiter la largeur des bandes de circulation à 5m70;

Considérant, quant au risque d'insécurité pour les cyclistes découlant de ce que, selon les requérants, la zone tampon serait supprimée *de facto*, l'acte attaqué répond à ce grief, notamment en ces termes:

« [...] Considérant que la volonté de préserver la configuration historique de l'avenue et l'espace disponible entre la berme centrale et l'alignement d'arbres ne permettent pas d'obtenir une largeur de piste cyclable qui soit confortable pour assurer les dépassements; que ces derniers sont néanmoins possibles sur la zone en dolomie;

Considérant que la zone tampon en pierre bleue est remplacée par le même revêtement que la piste cyclable afin de la marquer clairement depuis la bordure délimitant le stationnement... ».

que la zone tampon de 70 cm a pour but d'assurer une distance de sécurité suffisante par rapport aux véhicules automobiles; que, certes, son revêtement a été harmonisé avec celui de la piste cyclable, de couleur ocre; que, toutefois, contrairement à ce que soutiennent les requérants, elle n'a pas disparu pour autant; qu'en effet, ce n'est pas parce que cette distance de sécurité n'est pas marquée au sol qu'elle n'existe pas;

que les requérants reconnaissent que l'acte attaqué répond à leur réclamation en ce qui concerne la couleur ocre de la piste cyclable;

Considérant, s'agissant des alternatives proposées, comme l'emplacement de la piste cyclable sur le trottoir, il peut être considéré que l'auteur de l'acte attaqué répond à ce grief, ne fût-ce qu'implicitement, en soulignant sa volonté de préserver les caractéristiques principales et historiques de l'avenue F. Roosevelt; que, pour le surplus, il n'appartient pas au Conseil d'État d'intervenir comme arbitre des appréciations divergentes de l'administration et des requérants quant au bon aménagement des lieux; qu'il ne peut substituer son appréciation en opportunité à celle qui a été portée par l'autorité chargée de la délivrance du permis et

ne peut censurer cette appréciation que dans le cas d'une erreur manifeste, laquelle n'est pas établie en l'espèce;

Considérant, s'agissant de la largeur des bandes de circulation, que la motivation de l'acte attaqué énonce notamment ce qui suit:

«Considérant que l'espace dédié à la circulation automobile a été élargi (5m50 à 5m70) afin de permettre la circulation sur deux bandes quand la densité du trafic le demande;

Considérant qu'à cet effet, le filet d'eau disposé le long de la berme centrale est supprimé;

[...]

Considérant que la largeur de la chaussée peut être augmentée, mais que cette augmentation ne peut être faite au détriment de la piste cyclable ou de la berme centrale; qu'une augmentation excessive de la largeur de la chaussée serait contraire aux objectifs de réduction de la vitesse automobile»;

que l'auteur de l'acte attaqué expose ainsi les raisons pour lesquelles le choix d'une largeur de 5m70 a été retenu, en dépit de la volonté de la ville de Bruxelles et de certains riverains de la voir portée à 6 m de large, tandis que d'autres réclamants auraient voulu la rétrécir ou même passer à une seule bande de circulation;

qu'en ce qui concerne le risque d'aquaplanage ou de verglas, qui serait engendré par la suppression du filet d'eau le long de la berme centrale, il ne s'agit pas d'un grief développé par les réclamants lors de l'enquête publique, de sorte qu'il ne peut être reproché à l'acte attaqué de ne pas y avoir répondu;

Considérant, s'agissant du grief selon lequel l'autorité n'aurait pas statué en toute connaissance de cause à défaut d'étude en situation réelle, que l'autorité a pu se fonder sur un ensemble d'avis rendus par des instances directement concernées par le projet, à savoir le collège des bourgmestre et échevins, le département travaux de voirie de la ville de Bruxelles, la commission de concertation au sein de laquelle des représentants d'instances spécialisées en matière de mobilité étaient présents, la Commission royale des monuments et sites, sans compter les riverains à l'occasion de l'enquête publique; qu'elle a pu également se baser sur une étude de mobilité réalisée en situation réelle par le bureau Transitec; que la circonstance que, durant cette étude, la largeur des bandes de circulation n'était pas la même que celle qu'a finalement autorisée l'acte attaqué, ne peut suffire à considérer que la partie adverse n'aurait pas statué en toute connaissance de cause; qu'à suivre les requérants, tout aménagement de voirie devrait comporter une phase test correspondant exactement à ce qui est autorisé par la suite; qu'étant dépourvue de toute pertinence, cette objection ne devait pas être rencontrée dans la motivation;

Considérant que le troisième moyen n'est pas fondé;

VIII. Quant à l'application de l'article 93 du règlement général de procédure

Considérant qu'il résulte de l'examen des moyens que des débats succincts permettent de trancher définitivement l'affaire; qu'en conséquence, il n'y a plus lieu de statuer sur la demande de suspension,

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

Article 1^{er}.

Les requêtes en intervention introduites par Bruxelles Mobilité et la ville de Bruxelles sont accueillies.

Article 2.

La requête en annulation est rejetée.

Article 3.

Il n'y a plus lieu de statuer sur la demande de suspension.

Article 4.

Une indemnité de procédure de 840 euros est accordée à la partie adverse, à charge des parties requérantes.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 1300 euros, sont également mis à charge des parties requérantes.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^e chambre, le
vingt-cinq juillet deux mille dix-sept par :

M.	Imre KOVALOVSKY,	président de chambre f.f.,
M ^{me}	Nathalie ROBA,	greffier.

Le Greffier,

Le Président f.f.,

Nathalie ROBA

Imre KOVALOVSKY