

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.
LE PRÉSIDENT DE LA XV^e CHAMBRE SIÉGEANT EN RÉFÉRÉ
A R R Ê T

n° 242.045 du 2 juillet 2018

A. 225.012/XV-3715

En cause :

**1. l'association sans but lucratif
CONFÉDÉRATION NATIONALE
DE LA CONSTRUCTION,**
2. la société anonyme I.NA.CO,
ayant élu domicile chez
M^e Michel SCHOLASSE, avocat,
Chemin du Stocquoy 1
1300 Wavre,

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e Jean-Pierre LAGASSE, avocat,
Place de Jamblinne de Meux 41
1030 Bruxelles,

Partie requérante en intervention :

**la Société des Transports Intercommunaux
de Bruxelles (STIB),**
ayant élu domicile chez
M^{es} Sébastien DEPRÉ et
Charles-Henri DE LA VALLÉE POUSSIN, avocats,
Place Eugène Flagey 7
1050 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 19 avril 2018, l'a.s.b.l. CONFÉDÉRATION NATIONALE DE LA CONSTRUCTION et la société anonyme I.NA.CO demandent, d'une part, la suspension de l'exécution de "la décision d'octroi du permis d'urbanisme délivré par le Fonctionnaire délégué à la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles le 8 février 2018 pour le réaménagement de la portion de la rue du Lombard comprise entre la Place Saint-Jean et la rue de l'Étuve (n° 30 à

83), la pose d'une sanisette en espace public et l'abattage de deux *Ginko Biloba*" et d'autre part, l'annulation de cette même décision.

II. Procédure

Par une requête introduite le 14 mai 2018, la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB), demande à être reçue en qualité de partie intervenante.

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

M. Lionel RENDERS, auditeur au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'État.

Le rapport a été notifié aux parties.

Par une ordonnance du 31 mai 2018, l'affaire a été fixée à l'audience du 26 juin 2018.

M. Marc JOASSART, conseiller d'État, président f.f., a exposé son rapport.

M^e Aurélie TRIGAUX, *loco* M^e Michel SCHOLASSE, avocat, comparaisant pour la partie requérante, M^e Jean-Paul LAGASSE, avocat, comparaisant pour la partie adverse, et M^e Charles-Henri DE LA VALLÉE POUSSIN, avocat, comparaisant pour la partie requérante en intervention, ont été entendus en leurs observations.

M. Lionel RENDERS, 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

1. Le 6 février 2017, la STIB introduit une demande de permis d'urbanisme portant sur le réaménagement de la portion de la rue du Lombard (ville de Bruxelles) comprise entre la place Saint-Jean et la rue de l'Étuve (n^{os} 30 à 83), la pose d'une sanisette sur l'espace public et l'abattage de deux arbres (*Ginko Biloba*).

Selon la note explicative jointe à la demande, le projet de réaménagement litigieux a pour but :

- " - de réduire la largeur de la voirie afin de diminuer l'effet de vitesse excessif des véhicules à moteur;
- d'améliorer les cheminements piétons en offrant des trottoirs plus larges, confortables et arborés;
- d'aménager un terminus pour une ligne de bus;
- de mettre en conformité les arrêts de transport en commun pour répondre aux normes d'accessibilité;
- de mettre en valeur l'entrée du Parlement bruxellois par la réalisation d'un parvis".

2. Le 7 février 2017, le fonctionnaire délégué accuse réception du dossier complet.

3. Une enquête publique est organisée du 17 février au 18 mars 2017. Dans le cadre de cette enquête publique, huit réclamations sont déposées, dont celle de la première requérante indiquant notamment que le projet pose un problème de visibilité pour la sortie des garages de son immeuble, aggravant les risques d'accidents avec les cyclistes et la sécurité des usagers de la station "Villo !" situé en face de son immeuble. Sont annexées à cette réclamation une étude d'impact réalisée par le bureau AGORA (mars 2017) et une vidéo réalisée par le bureau CACTUS AUDIOVISUAL.

4. Le 22 février 2017, la commission royale des monuments et des sites (C.R.M.S.) émet un avis réservé.

5. Le 29 mars 2017, la commission de concertation émet, sans unanimité, un avis favorable à condition de prévoir une piste cyclable marquée sur la montée jusqu'à la place Saint-Jean, de concerter le modèle de sanisette avec la ville de Bruxelles, de fixer avec la ville de Bruxelles la position du terminus de la ligne 95 et de développer la variante présentée en séance et qui répond aux problèmes de sécurité évoqués durant l'enquête publique et en séance.

6. Le 19 mai 2017, la STIB introduit d'initiative des plans modifiés en application de l'article 177/1 du CoBAT, afin de répondre aux conditions énoncées par la commission de concertation.

La note explicative précise notamment ce qui suit :

" Afin de régler les problématiques de visibilité des sorties du garage de la Confédération, il a été envisagé de scinder le terminus en 2 à savoir une position de part et d'autre du garage. La deuxième position sera placée au plus proche de la rue des Chapeliers. Un damier sera peint afin d'interdire tout stationnement temporaire et permettre au bus en seconde position de pouvoir rejoindre son arrêt d'embarquement. Deux miroirs seront placés côté impair pour améliorer la visibilité d'un véhicule ou d'un vélo descendant la rue du Lombard".

7. Une nouvelle enquête publique est organisée du 17 août au 15 septembre 2017 sur la demande de permis modifiée. Lors de cette enquête, cinq réclamations sont introduites, dont celle de la première partie requérante. Sont notamment annexées à cette seconde réclamation une nouvelle étude d'impact réalisée par le bureau AGORA (14 septembre 2017) et une nouvelle vidéo réalisée par le bureau CACTUS AUDIOVISUAL.

8. Le 23 août 2017, la C.R.M.S. rend un avis réservé sur le projet modifié.

9. Le 25 octobre 2017, la commission de concertation émet, sans unanimité, un avis favorable sur les aménagements projetés dans le sens montant (côté Parlement) et un avis défavorable sur les aménagements projetés dans le sens descendant (côté Confédération de la construction) et demande que le terminus situé de ce côté soit déplacé rue des Bogards au droit de la Poste.

10. Le 8 février 2018, le fonctionnaire délégué délivre le permis d'urbanisme sollicité pour les motifs suivants :

" [...]

ARRETE :

Article 1^{er}. Le permis est délivré à la STIB, pour les motifs suivants :

Contexte

[...]

Considérant que deux lignes de bus empruntent la rue du Lombard, dont la ligne 95 qui est une ligne à haut niveau de service (+ 10 bus/heure en heure de pointe);

Objet

Considérant que la demande vise à réaménager la portion de la rue du Lombard comprise entre la Place Saint-Jean et la Rue de l'Étuve;

Considération que la STIB souhaite matérialiser les terminus de lignes de bus existantes sur le rue du Lombard, et aménager l'espace public concerné de façade à façade;

Procédure

[...]

Situation existante

[...]

Considérant que les arrêts de bus présents sur la rue du Lombard sont provisoires, non aménagés selon les normes d'accessibilité en vigueur;

Considérant que le réseau de bus actuel résulte d'une phase liée au test du plan de circulation Pentagone qui a permis d'identifier les problèmes de fonctionnement liés à la localisation des terminus bus;

Considérant que les terminus doivent être déplacés pour éviter les conflits avec l'accès au parking privé du parlement;

Considérant que le placement des terminus dans le sens montant à une centaine de mètres des boulevards du centre est également pénalisant pour les voyageurs de la STIB;

Considérant que les traversées piétonnes ne sont pas conformes au titre VII du RRU, ne présentent ni dalles podotactiles, ni abaissement des bordures au niveau 0;

Situation projetée

[...]

Objectifs

[...]

Motivation

Considérant que l'intervention sur un court tronçon de la rue du Lombard, sans l'inscrire dans une vision d'ensemble de gestion de la rue du Lombard, axe d'importance majeure puisqu'il est destiné à relier le haut et le bas de la Ville, est discutable, mais que le projet compose avec l'existant et il s'intègre dans son contexte;

Considérant que le projet initial, avec 2 positions de bus regroupées entre Chapelier et Étuve, peut s'avérer problématique par rapport aux entrées et sorties parking de la Confédération de la Construction;

Considérant que la sanisette doit s'insérer dans son environnement et donc présenter un design accordant avec une ZICHEE / zone UNESCO;

Considérant que la largeur de voirie, bien que réduite pour diminuer les vitesses automobiles, gagnerait à être élargie un minimum pour intégrer une piste cyclable marquée en montée;

[...]

Cadre règlementaire et planologique :

[...]

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

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

Considérant que le projet s'inscrit dans les priorités stratégiques régionales du P.R.D.;

[...]

Considérant le constat du plan IRIS II:

«le Plan IRIS 1, partiellement mis en œuvre, n'a permis ni d'atteindre les objectifs du PRD, une réduction de la charge de trafic de 20% en 2010, ni un transfert suffisant vers les modes piéton, cycliste ou transports publics»;

Considérant que le plan précise que «l'espace urbain doit être au service de tous et d'abord du premier utilisateur de la ville, le piéton»; que Bruxelles doit, pour 2018 développer les transports publics, première priorité des pouvoirs publics bruxellois, et être articulée sur la base d'un principe d'organisation de l'aménagement urbain plaçant les transports publics, piétons et cyclistes au centre des préoccupations de déplacement; que ce principe neutralise toute concurrence entre les trois modes prioritaires, qui sont complémentaires et constituent l'alternative aux déplacements en voiture particulière;

Considérant que les transports publics, piétons et cyclistes sont donc prioritaires par rapport aux déplacements en voiture individuelle; que les aménagements et réaménagements de voiries et d'espaces publics doivent s'inspirer de ce principe; qu'à cet égard les projets d'infrastructures doivent participer à une rationalisation des capacités routières, doivent garantir les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes;

Considérant que le projet est parfaitement en phase avec les orientations stratégiques inscrites au plan IRIS II, qui fait office de plan régional de mobilité;

Considérant que le plan IRIS II, approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale met l'accent sur la priorité qui doit être accordée par les acteurs de l'aménagement du territoire et de la mobilité aux transports publics et aux modes actifs (en ce compris les personnes à mobilité réduite);

Considérant que le projet rencontre l'objectif 2 du Plan Régional de Mobilité en ce qu'il rend les transports plus accessibles et donc plus attractifs;

Aménagement :

Considérant que l'emploi des matériaux nobles existants, pierre bleue et pavés platines, est cohérent avec son environnement (existant, ZICHEE, UNESCO), qu'il permet l'intégration des quais de bus sans distinction au sol et donc dans le respect du cadre dans lequel il s'insère;

[...]

Modes actifs :

Considérant que le profil de la chaussée a été réduit à 6,4m entre la rue de l'Étuve et la rue des Chapeliers; que suite à la modification, celui-ci est élargi afin d'offrir une piste cyclable marquée dans la montée de la rue et ce jusqu'à la place Saint-Jean;

Considérant que, vu la largeur de voirie sur Lombard, la piste cyclable marquée n'est possible qu'entre le n° 69 (parlement) et le carrefour avec la place Saint-Jean dans le sens montant si le stationnement est maintenu avant le parlement;

Considérant que les places de livraison sont nécessaires au bon fonctionnement du liseré commercial, que leur présence ne permet pas le marquage de la piste cyclable avant le parlement faute de largeur de voirie disponible;

Considérant que la piste cyclable, marquée sur la partie haute du tronçon et instaurant une zone tampon côté stationnement, est une amélioration par rapport au premier projet; qu'elle permet de protéger le cycliste en montée;

Considérant que le marquage de la piste cyclable, bien que partielle sur ce tronçon, permet de sécuriser le cycliste sur une partie de la montée sans compromettre le stationnement livraison et l'alignement d'arbres sur la partie basse;

Considérant que la Confédération avait soulevé des risques de sécurité pour les usagers à hauteur de son parking sur les plans initiaux; que les plans modifiés ont pris en compte ces remarques pour porter une attention particulière aux abords du parking (visibilité dégagée par 20m de zone sans obstacles visuels) et ainsi offrir un aménagement sécurisé;

Considérant que, dans le sens descendant, gagnant en vitesse, le cycliste se déporte plutôt au centre de la chaussée pour se placer entre les véhicules circulants; que ce positionnement, associé à l'agrandissement de la zone libre de tout obstacle entre les terminus, permet une bonne visibilité à la sortie du parking de la Confédération;

Considérant également que l'article 12.4 du Code de la route (A.R. du 1^{er} décembre 1975) précise que le conducteur qui veut exécuter une manœuvre (ici sortie d'une propriété privée) doit céder le passage aux autres usagers et donc s'engager prudemment;

Considérant que les aménagements proposés par les plans modifiés ne portent donc pas atteinte à la sécurité des cyclistes et des automobilistes, mais qu'ils améliorent les conditions actuelles en composant avec le bon fonctionnement des transports en commun;

Considérant que les piétons bénéficient de trottoirs larges et confortables et de traversées sécurisées;

[...]

Conclusion :

Considérant que le projet s'inscrit dans le cadre des mesures prises par la Ville de Bruxelles en matière de mobilité dans le Pentagone ainsi que dans le projet de plan directeur bus de la STIB;

Considérant que le projet renforce l'alignement arboré sur la rue du Lombard en présentant un solde positif en matière de plantation;

Considérant que les revêtements choisis pour les trottoirs sont de qualité - en pierres naturelles - et qu'ils s'accordent avec le cadre patrimonial du quartier;

Considérant que les modifications apportées en application de l'article 177/1 du CoBAT ont permis de prendre en compte les suggestions constructives émises par les réclamants dans le cadre de l'enquête publique, et ainsi de l'améliorer, tels que :

- la réorganisation des arrêts de bus,
- le dégagement de la visibilité au niveau des accès du parking du bâtiment de la Confédération,
- l'aménagement d'une piste cyclable dans la montée à partir du bâtiment du Parlement Bruxellois;

Considérant que le projet prévoit le positionnement des arrêts afin de répondre au mieux à la demande de la clientèle ainsi qu'aux normes actuelles en matière d'accessibilité des PMR;

Considérant que l'aménagement d'arrêts et d'un terminus sur la rue du Lombard se fait dans le respect des normes actuelles et dans le respect du cadre dans lequel il s'insère, participant à améliorer l'espace public sur ce tronçon et le cheminement des modes actifs;

Considérant que les aménagements intègrent les besoins des personnes à mobilité réduite, des piétons et des cyclistes; qu'il offre de meilleures conditions de sécurité et de confort aux modes actifs;

Considérant que les travaux, dans ses différentes phases, devront faire l'objet d'une information préalable et d'une concertation avec les riverains et les

commerçants, afin que tous puissent anticiper les contraintes et prendre des dispositions pour en limiter les conséquences;

Considérant qu'il y a lieu d'assurer l'accès aux commerces, bureaux et habitations, pendant le chantier, et limiter le bruit et les poussières;

Considérant que certaines voiries concernées par la demande se situent dans des zones de potentiel archéologique (www.brugis.irisnet.be > Patrimoine > Archéologie); il convient de permettre à la cellule Archéologie de la Direction des Monuments et Sites d'organiser un accompagnement archéologique des travaux (planning et modalités à fixer dès réception du permis; contact 02/204.24.35, archeologie@mrbc.irisnet.be);

Considérant l'arrêté du 29 janvier 2004 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux permis à durée limitée et plus particulièrement la rubrique 11 concernant les installations sanitaires et de propreté publique, et limitant celles-ci à 15 ans maximum;

Article 2 Le titulaire du permis devra :

1° respecter les conditions suivantes :

- se conformer aux plans modifiés cachetés numérotés DPU1877_03, DPU1877_07, DPL1877_05, DPU1877_06A datés du 02/02/2017 et au dossier en ce qu'il est conforme aux plans précités à condition

1. Stationnement prévu entre le Parlement Bruxellois et la rue de l'Étuve : prévoir du stationnement avec une largeur de 2.5m, afin de faciliter la conversion de ces emplacements en zones de livraisons;

2. Prévoir un feu déporté en hauteur qui assure la bonne visibilité de la signalisation après le terminus bus descendant vers Étuve;

3. Assurer l'accès de la sanisette au public

[...]

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

[...]

3° respecter les indications particulières reprises dans l'annexe 1 du présent arrêté (arbres et potentiel archéologique)

[...]"

Il s'agit de l'acte attaqué.

IV. Intervention

Par une requête introduite le 14 mai 2018, la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) demande à être reçue en qualité de partie intervenante.

En tant que bénéficiaire du permis attaqué, elle a un intérêt suffisant à intervenir dans le cadre de la présente procédure. Il y a lieu d'accueillir cette requête.

V. Conditions de la suspension

Conformément à l'article 17, §1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la suspension de l'exécution d'une décision administrative suppose deux conditions, une urgence incompatible avec le délai de traitement de l'affaire en annulation et l'existence d'au moins un moyen sérieux susceptible, *prima facie*, de justifier l'annulation de cette décision.

VI. Urgence

VI.1. Thèse des requérantes

Les requérantes sont, respectivement, locataire principale et propriétaire d'un bien situé aux numéros 34-42 de la rue du Lombard. Elles justifient l'urgence par un risque sérieux et grave que pose l'exécution immédiate de l'acte attaqué à l'égard des usagers faibles, en particulier des cyclistes, circulant dans la rue du Lombard au droit de la sortie du parking de leur immeuble.

Elles se réfèrent à cet égard aux rapports établis par le bureau AGORA ainsi qu'aux montages vidéo déposés à l'appui des réclamations formulées par la première requérante. Le rapport du bureau AGORA du 14 septembre 2017 concernant le projet autorisé par l'acte attaqué indique notamment que "si le terminus bus est bien aménagé tel que décrit dans la demande, les distances de visibilité assurant la sécurité des usagers ne sont pas du tout assurées. Il reste potentiellement pour le sens descendant de la rue 4 m de visibilité pour les conducteurs sortant du site, ce qui est totalement insuffisant. En fait la vue vers le haut de la rue du Lombard est totalement occultée si le bus se présente en position 3". Cette étude ajoute que "les miroirs proposés par la STIB sont des palliatifs tout à fait insuffisants".

Le personnel "cycliste" de la première requérante sera préjudicié par le projet et courra également un danger en raison du manque de visibilité et des risques d'accidents subséquents. Enfin, les actes et travaux autorisés sont de courte durée de sorte que le risque dénoncé sera existant dès la mise en œuvre de l'acte attaqué.

VI.2. Thèse de la partie adverse

La partie adverse indique que les requérantes ne précisent pas si elles ont contacté la STIB pour s'enquérir de ses intentions précises quant à la mise en œuvre du permis litigieux, alors qu'il leur appartenait de faire preuve de proactivité pour ne pas invoquer une urgence qui pourrait ne pas exister. Elle fait valoir que rien n'indique l'intention de la STIB de mettre rapidement en œuvre le permis litigieux, ni que les travaux seraient rapidement exécutés de telle sorte que le risque allégué pourrait se produire dans un délai rapproché. Elle est d'avis que la carence des parties requérantes entraîne l'irrecevabilité de leur demande de suspension.

En tout état de cause, elle relève d'abord que les deux sociétés requérantes, personnes morales, n'invoquent aucun risque les concernant personnellement et encore moins au regard de leurs objets sociaux respectifs. Elle soutient que les requérantes ne font valoir qu'un intérêt populaire en invoquant un risque de sécurité pour les usagers faibles. Elle estime que le raisonnement serait évidemment différent si les requérantes entendaient assurer, dans leurs projets sociaux respectifs, la défense de ces usagers, piétons ou cyclistes, ce qui n'est pas le cas.

Elle souligne qu'aucune des nombreuses associations de défense des usagers faibles de la route existantes n'a introduit une demande de suspension. Elle est d'avis que les parties requérantes ne démontrent pas davantage le caractère irréversible de la situation qui découlerait de l'exécution de l'acte litigieux. Elle estime que l'aménagement de la voirie est aisément démontable ou réfectible, s'agissant, en l'espèce, de déplacer un arrêt de bus (sans mobilier urbain spécifique, tel un abribus) et de modifier quelques aménagements de la voirie et de ses abords, tous éléments démentant l'urgence. Elle considère que les inconvénients invoqués ne sont pas sérieux ou suffisamment exceptionnels et graves que pour permettre de suspendre l'exécution de l'acte attaqué. Elle constate qu'il existe, en milieu urbain densément bâti, des centaines de situations comparables à celle invoquée dans la requête. Elle fait valoir que l'auteur de l'acte attaqué a particulièrement pris en compte les observations émises par la première requérante dans sa réclamation pour conclure que le projet modifié a pris en compte les remarques formulées au cours des enquêtes publiques à ce sujet. Elle reproduit un extrait de l'acte attaqué à cet égard. Elle souligne que le projet rencontre, comme précisé dans l'acte attaqué, la priorité n° 8 du plan régional de développement (P.R.D.) qui vise un transfert modal de la voiture vers les autres modes de déplacement. Elle soutient que les arguments "privés" soulevés par les requérantes doivent être examinées à la lumière des intérêts

collectifs et de l'objectif d'intérêt général dans le contexte d'une priorité accordée notamment aux transports en commun par rapport au transport en voiture.

VI.3. Thèse de la partie requérante en intervention

La partie requérante en intervention conteste l'objectivité des documents établis par les bureaux AGORA et CACTUS AUDIOVISUAL puisqu'ils ont été réalisés par des prestataires de services mandatés et rémunérés par la première requérante.

Elle considère que le danger allégué, s'il a pu exister, n'existe de toute manière plus, dès lors que le projet a été adapté pour répondre à la préoccupation formulée par la première requérante dans le cadre de la première enquête publique, relative à la sécurité des cyclistes. Elle précise à cet égard qu'afin de garantir la sécurité des usagers faibles au niveau de la sortie de leur parking, le terminus de bus aménagé par le projet a été scindé en deux dans le but d'améliorer sensiblement la visibilité à cet endroit. Des miroirs ont en outre été installés côté impair, afin d'accroître encore cette visibilité.

Elle ajoute que les deux requérantes, qui sont des personnes morales, ne peuvent, par définition, être ni "cyclistes", ni "usagers faibles" de la voie publique. Elles ne peuvent ainsi subir un quelconque préjudice du fait de la situation prétendument dangereuse que le projet autorisé créerait pour ces usagers. Elle est d'avis que le danger invoqué ne concerne manifestement ni directement ni personnellement les requérantes. Elle soutient que le seul impact éventuel du projet pour des cyclistes ou des usagers faibles n'implique pas une atteinte aux intérêts personnels des requérantes.

Elle ajoute que le fait que certains employés de la première requérante seraient cyclistes ne change rien à cet égard. Elle écrit que cette affirmation n'est faite que pour les besoins de la cause et n'est pas étayée. Même si certains membres du personnel de la première requérante étaient cyclistes, le danger allégué que le projet autorisé leur ferait courir ne serait personnel et direct qu'à eux seuls. De la même manière, elle écrit que les requérantes ne peuvent valablement se prévaloir des inconvénients que subiraient éventuellement certains membres de leur personnel, sans établir un préjudice qui leur serait personnel à cet égard.

Elle développe enfin une argumentation à l'absence de caractère irréversible des constructions autorisées par le projet litigieux analogue à celle exposée par la partie adverse.

VI.4. Appréciation

Aux termes de l'article 17, § 1^{er}, alinéa 2, 1^o, des lois sur le Conseil d'État coordonnées le 12 janvier 1973, la suspension de l'exécution d'un acte administratif ne peut être ordonnée que s'il existe une urgence incompatible avec le traitement de l'affaire en annulation. L'urgence ne peut résulter de la seule circonstance qu'une décision au fond interviendra dans un avenir plus ou moins lointain. L'urgence ne peut être reconnue que lorsque le requérant établit que la mise en œuvre de l'acte attaqué présenterait, au regard de l'intérêt qu'il fait valoir, des inconvénients d'une gravité suffisante pour qu'on ne puisse les laisser se produire en attendant l'issue de la procédure au fond.

Un permis d'urbanisme est exécutoire dès sa délivrance et peut être mis en œuvre à tout moment. Dès lors, la circonstance que celui-ci n'a encore connu aucun début d'exécution ne dément pas, en elle-même, l'existence d'une urgence incompatible avec le traitement du recours en annulation. Il appartient, le cas échéant, à la partie adverse ou intervenante de démontrer que le permis ne sera pas mis en œuvre à bref délai, de sorte qu'il n'y a pas urgence à statuer. En l'espèce, elles ne fournissent aucune indication quant au calendrier de réalisation des aménagements prévus dans l'acte attaqué.

Une personne morale est directement et personnellement concernée par la sécurité aux abords immédiats de l'immeuble dont elle est propriétaire ou qu'elle occupe, spécialement en ce qui concerne l'accès à un parking privatif utilisé par son personnel et ses visiteurs.

Le projet autorisé par l'acte attaqué réaménage une section de la rue du Lombard, comprise entre la place Saint-Jean et la rue de l'Étuve. Ce réaménagement a notamment pour but de réduire la largeur de la voirie afin de diminuer la vitesse des véhicules à moteur et d'améliorer le cheminement des piétons en offrant des trottoirs plus larges. Il prévoit une zone de marquage en damier d'une largeur de 20 mètres devant la sortie du parking de l'immeubles des requérantes. L'arrêt et le stationnement sont interdits sur ces marques, conformément à la réglementation relative à la circulation routière (art. 77.8., alinéa 3, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique).

Par conséquent, il n'apparaît pas que les bus puissent légalement se trouver en stationnement dans la position 3 décrite à la page 15 de l'évaluation du Bureau AGORA du 14 septembre 2017 dans laquelle le bus empiète sur la zone de

marquage en damier et où la visibilité est minimale. Dans le sens descendant de la rue du Lombard, la zone de marquage en damier débute à 8 mètres du droit de la sortie du parking, la visibilité ne sera dès lors pas non plus réduite à 4 mètres. Un arbre est actuellement planté à cet endroit, en manière telle que, déjà à l'heure actuelle la visibilité n'est pas complète. Le projet se situe dans une zone où la vitesse est limitée à 30 km/h au maximum et des miroirs seront placés afin d'améliorer la visibilité à la sortie du parking de l'immeuble des requérantes.

Par ailleurs, les cyclistes, comme les autres conducteurs, doivent régler leur vitesse en prenant en considération, notamment, la disposition des lieux, leur encombrement, la densité de la circulation et le champ de visibilité (art. 10.1., 1°, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975, précité). Or, toujours selon l'évaluation précitée d'AGORA, même si un bus est stationné à la limite de la zone prévue à cet effet (position 2), la sécurité est assurée pour les cyclistes pour une vitesse allant jusqu'à 20 km/h.

En ce qui concerne les piétons, un passage est prévu au croisement entre la rue du Lombard et la rue de l'Étuve avec un feu tricolore et l'acte attaqué prévoit expressément comme condition "un feu déporté en hauteur qui assure une bonne visibilité de la signalisation après le terminus bus descendant vers Étuve"

Dans ces conditions, il n'apparaît pas que les inconvénients occasionnés par l'acte attaqué pour la circulation des usagers faibles soient d'une gravité suffisante pour justifier la suspension de l'acte attaqué.

En outre, le rétablissement de la situation antérieure au cas où l'autorisation serait annulée ne paraît pas présenter de difficultés particulières en ce qui concerne les éléments contestés par les requérantes, c'est-à-dire principalement le marquage au sol délimitant les zones de stationnement des bus.

Il n'est pas établi qu'il y a urgence à suspendre l'exécution du permis litigieux.

L'une des conditions requises par l'article 17, § 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, pour que celui-ci puisse ordonner la suspension de l'exécution de l'acte attaqué fait défaut. La demande de suspension ne peut en conséquence être accueillie.

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

Article 1^{er}.

La requête en intervention introduite par la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) est accueillie dans la présente procédure.

Article 2.

La demande de suspension est rejetée.

Article 3.

Les dépens, en ce compris l'indemnité de procédure, sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^e chambre siégeant en référé, le deux juillet deux mille dix-huit, par :

Marc JOASSART,
Caroline HUGÉ,

conseiller d'État, président f.f.,
greffier.

Le Greffier,

Le Président,

Caroline HUGÉ.

Marc JOASSART.