

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

XV^e CHAMBRE

A R R Ê T

n^o 245.598 du 1^{er} octobre 2019

A. 225.012/XV-3715

En cause :

**1. l'association sans but lucratif
CONFÉDÉRATION NATIONALE
DE LA CONSTRUCTION,**
**2. la société anonyme
IMMOBILIERE NATIONALE DE
LA CONSTRUCTION (I.NA.CO),**

ayant toutes deux 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-Paul LAGASSE, avocat,
place de Jamblinne de Meux 41
1030 Bruxelles.

Partie intervenante :

**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 s.a. IMMOBILIÈRE NATIONALE DE LA CONSTRUCTION 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^{os} 30 à 83), la pose d'une sanisette en espace public et

XV - 3715 - 1/22

l'abattage de deux *Ginko Biloba*" et d'autre part, l'annulation de cette même décision.

II. Procédure

Un arrêt n° 242.045 du 2 juillet 2018 a accueilli la requête en intervention introduite par la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles, a rejeté la demande de suspension et a réservé les dépens. Il a été notifié aux parties.

Par un courrier du 27 juillet 2018, les parties requérantes ont demandé la poursuite de la procédure.

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

M. Lionel RENDERS, auditeur au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

Les parties ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 2 juillet 2019, l'affaire a été fixée à l'audience publique du 17 septembre 2019 à 9 heures 30.

M^{me} Pascale VANDERNACHT, président de chambre, a fait rapport.

M^e Aurélie TRIGAUX, *loco* M^e Michel SCHOLASSE, avocat, comparaisant pour les parties requérantes, M^e Jean-Paul LAGASSE, avocat, comparaisant pour la partie adverse, et M^e Célia NENNEN, *loco* M^{es} Sébastien DEPRÉ et Charles-Henri de la VALLÉE POUSSIN, avocat, comparaisant pour la partie intervenante, 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

Les faits ont été exposés dans l'arrêt n° 242.045 du 2 juillet 2018. Il y a lieu de s'y référer.

IV. Premier moyen

IV.1. Thèse des parties requérantes

Le premier moyen est pris de la violation de l'article 237 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT), de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, et, plus particulièrement, de ses articles 2, 3 et suivants, du principe de motivation adéquate des actes administratifs, de l'erreur dans les motifs de l'acte, de l'excès de pouvoir et de l'erreur manifeste d'appréciation.

Se référant à l'article 237, § 1^{er}, du CoBAT et à l'arrêt n° 176.526 du 8 novembre 2007, les parties requérantes relèvent que la commission royale des monuments et sites (C.R.M.S.) a rendu deux avis défavorables à propos du projet, l'un dans sa version initiale et l'autre dans sa version modifiée, dont elles reproduisent des extraits.

Elles en déduisent que la C.R.M.S. estime que le projet, tant dans sa version initiale que dans sa version modifiée, ne s'intègre pas dans le contexte urbanistique et patrimonial, ne devrait pas s'implanter au seuil du siège de la première d'entre elles et que le terminus devrait être installé à la porte de Ninove.

Elles soutiennent que l'acte attaqué ne laisse apparaître aucune réponse aux préoccupations émises par la C.R.M.S. Elles en déduisent que l'auteur de l'acte attaqué a vidé de tout effet utile l'article 237 du CoBAT, faute de démontrer en quoi la C.R.M.S. se serait trompée.

Elles concluent que l'acte attaqué procède d'un excès de pouvoir et ne répond pas aux exigences de motivation formelle des actes administratifs.

En réplique, elles relèvent que leur immeuble ne fait pas partie du patrimoine immobilier bruxellois, mais bien l'immeuble voisin, sis aux numéros 30-32, qui est classé comme monument (immeuble à appartements art nouveau). Elles indiquent que la partie adverse, pourtant garante du patrimoine bruxellois, se trompe d'immeuble dans son mémoire en réponse. Elles exposent que le caractère limité du

projet, relevé par la partie adverse, ne ressort pas de l'avis de la C.R.M.S et synthétisent les remarques de celle-ci comme suit :

- l'absence de vision globale dans le réaménagement de la rue du Lombard et l'absence de vision paysagère urbaine;
- la remise en cause de l'implantation envisagée d'un terminus au droit de leur immeuble et la demande que l'implantation de ce terminus soit examinée au droit de la porte de Ninove.

Selon elles, l'acte attaqué ne répond pas aux remarques précises formulées par la C.R.M.S. alors que l'enjeu patrimonial est prépondérant, par la localisation en ZICHEE, d'une part, et dans la zone de protection de deux monuments (Lombard 30-32 et hôtel de Limminghe - Parlement bruxellois), d'autre part.

Elles soulignent que si la C.R.M.S. précise, en préambule de son avis, qu'elle émet des remarques, elle ajoute également qu'elle "n'est pas favorable à l'implantation du terminus du bus 95 au pied du siège de la Confédération Nationale de la Construction" et plaide pour des modifications et des réflexions précises.

Elles insistent sur le fait qu'il y a lieu d'appliquer au cas d'espèce la solution jurisprudentielle dégagée par l'arrêt n° 176.526 précité, et de rejeter la thèse de la partie intervenante. Elles s'autorisent également de l'arrêt n° 191.541 du 17 mars 2009.

Dans leur dernier mémoire, elles font valoir que la motivation de l'acte attaqué ne répond pas à l'avis de la C.R.M.S. sur l'implantation du terminus au droit de leur immeuble alors que la commission précitée a reconnu que celui-ci présente une valeur patrimoniale "étant un des rares immeubles fonctionnalistes à s'inscrire dans le tissu urbain traditionnel". Elles constatent que l'acte attaqué, sur ce point, se limite à indiquer que le rez-de-chaussée de leur immeuble n'est pas l'élément principal de la façade alors qu'à leur estime, il y participe directement. Elles ajoutent également que la C.R.M.S. n'a pas fait de distinction entre le rez-de-chaussée et les étages de l'immeuble pour lui reconnaître une valeur patrimoniale.

IV.2. Appréciation

L'article 237, § 1^{er}, du CoBAT énonce ce qui suit :

- " Dans la zone de protection visée à l'article 228, tous les actes et travaux de nature à modifier les perspectives sur le bien relevant du patrimoine immobilier ou à partir de celui-ci sont soumis à l'avis de la Commission royale des monuments et des sites ainsi qu'à l'avis de la commission de concertation".

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 à portée individuelle 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. Cette motivation doit permettre aux intéressés de comprendre les raisons fondant la décision et de vérifier qu'elle a été précédée d'un examen des circonstances de l'espèce.

Pour être adéquate, la motivation en la forme de la décision attaquée doit permettre de comprendre pourquoi, le cas échéant, l'autorité administrative, dans l'exercice de son pouvoir d'appréciation discrétionnaire, s'écarte des avis et des décisions antérieurement intervenus sur la demande.

Cette exigence ne va pas jusqu'à imposer à l'autorité compétente de répondre à chacun des arguments antérieurs retenus. Le degré de précision de sa réponse dépend de l'importance de l'argument divergent antérieur.

Tout acte administratif doit reposer sur des motifs matériels exacts, pertinents et admissibles en droit qui doivent ressortir du dossier administratif.

Par ailleurs, le contrôle du Conseil d'État sur la matérialité des faits et leur qualification est complet. Le contrôle de l'appréciation est marginal, limité à l'erreur manifeste d'appréciation. À cet égard, en effet, il n'appartient pas au Conseil d'État d'intervenir comme arbitre des appréciations divergentes de l'administration et de la partie requérante quant au bon aménagement des lieux. 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. L'appréciation est manifestement erronée quand elle est incompréhensible pour tout observateur averti. Il ne suffit pas de constater qu'au regard des mêmes critères, telle autre mesure paraît raisonnablement admissible ou semble même meilleure. Il s'agit de l'attitude qu'aucune autre autorité placée dans les mêmes circonstances n'aurait adoptée. Tout doute doit être exclu.

En l'espèce, la C.R.M.S. a fait valoir ce qui suit dans son avis réservé du 22 février 2017 sur le projet initial :

"[...]

Remarques générales

La Commission comprend que le projet de réaménagement de la voirie est une conséquence de la piétonisation des boulevards du centre et de la modification du parcours du bus 48 qui en découle. Pour autant, elle s'interroge sur la pertinence de limiter l'intervention à 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.

Pour la CRMS, le réaménagement de la rue du Lombard devrait s'inscrire dans une réflexion globale et contextualisée depuis le piétonnier jusqu'au Sablon au risque de voir continuer de se succéder des aménagements provisoires et/ou définitifs sans vision d'ensemble cohérente.

De manière générale, la Commission plaide pour que l'aménagement de l'espace public ne soit pas envisagé de manière sectorielle, sous l'angle fonctionnel de la mobilité par exemple, mais qu'il soit valorisé à travers une vision esthétique et paysagère. C'est le paysage urbain dans son ensemble qui doit dicter et conduire les aménagements et non l'inverse.

[...]"

Dans l'avis précité, la C.R.M.S. reproche, pour l'essentiel, au projet tel qu'il lui a été présenté de ne pas s'inscrire dans une réflexion globale du réaménagement de la rue du Lombard. Quant à la localisation du terminus du bus, elle se demande si celui-ci ne devrait pas être rapproché du centre-ville pour être plus proche du piétonnier. Elle ne fait donc aucune allusion à l'immeuble occupé par les parties requérantes.

Dans son second avis du 23 août 2017, sur le projet modifié, elle indique ce qui suit :

" [...]

En outre, la Commission n'est pas favorable à l'implantation du terminus du bus 95 au pied du siège de la Confédération Nationale de la Construction (immeuble CNC sis 36-40-42, rue du Lombard - arch. M. Lambrichs, 1970-73). Bien que l'immeuble ne respecte pas l'alignement du front bâti préexistant à sa construction, il est aujourd'hui un des rares immeubles fonctionnalistes à s'inscrire dans le tissu urbain traditionnel. L'arrêt devrait être déplacé pour laisser les abords de l'immeuble libres de mobilier urbain encombrant. Enfin, le nouvel aménagement suppose la suppression de deux arbres supplémentaires, ce que la CRMS regrette. Elle demande de réévaluer ce point.

[...]

Nonobstant l'impact du terminus de bus sur l'immeuble et dans l'espace public, l'examen de la carte de l'offre STIB prévue pour 2018 montre un déficit dans le cadran sud-ouest du Pentagone, vers la porte de Ninove, de part et d'autre de la rue des Fabriques. La CRMS recommande d'étudier l'opportunité de prolonger la ligne 95 (et/ou 48 ?) et d'établir le terminus à la porte de Ninove qui est en plein développement urbain (MIMA, hôtel Meininger, nouveau parc urbain, pôle de transports important) et qui constitue un des rares nœuds stratégiques sur le canal.

[...]"

Pour l'essentiel, la C.R.M.S. critique l'implantation du terminus du bus 95 retenue, qu'elle juge trop proche de l'immeuble des parties requérantes. Plus fondamentalement, elle recommande que soit étudiée la possibilité de prolonger la ligne 95 jusqu'à la porte de Ninove.

L'acte attaqué reprend les motifs suivants :

" [...]

Motivation

Considérant que l'intervention sur un court tronçon de la rue du Lombard, sans l'inscrire dans une vision d'ensemble de la 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 qu'il s'intègre dans son contexte;

[...]

Transports en commun :

Considérant que le terminus bus (4 positions) situé en ce jour à hauteur des Parlements est déplacé au niveau du bâtiment de la Confédération Construction et ne sera utilisé que pour la ligne du 95 soit uniquement deux emplacements; qu'il est prévu de déplacer le terminus du 48 sur la rue des Bogards au niveau de la poste;

Considérant que le bâtiment de la Confédération est constitué d'un socle gris en retrait (rez-de-chaussée) surmonté de 5 étages composés de structures alvéolaires en béton beige clair, étages qui se distinguent du socle et qui confèrent au bâtiment son aspect moderniste;

Considérant que le rez-de-chaussée composé de salles de réunions (vitrines aveugles derrière un alignement de piliers); qu'il est judicieux de placer le terminus face à une façade en retrait qui n'est pas l'élément patrimonial le plus emblématique du bâtiment;

Considérant que le moteur des bus est éteint lors de son arrêt au terminus, que l'occupant peut rappeler cette norme au conducteur;

Considérant que le stationnement d'un bus à plus de 5 mètres de la façade rehaussée du bâtiment de la Confédération Construction, ne perturbe donc pas la visibilité de ce dernier;

Considérant que le terminus du 95 ne présente pas de mobilier urbain encombrant (absence d'aubette car terminus), laissant les abords d'immeuble dégagés et ne portant pas atteinte au bâtiment;

Considérant que les arrêts des lignes de transports en commun présentent un caractère d'intérêt public; que la présence d'un arrêt n'est pas incompatible avec la fonction administrative du bâtiment ni avec le patrimoine bâti de la rue du Lombard;

Considérant que l'emplacement du terminus pour le 95 a été validé par le plan directeur bus, qu'un double terminus rue des Bogards n'est pas envisageable faute d'espace disponible, un double terminus devant accueillir deux positions par lignes, soit 4 au total;

Considérant que le 95, ligne très fréquentée et à haut niveau de service, garde donc son terminus rue du Lombard, ce qui permet également une meilleure desserte du centre-ville;

Considérant que le terminus pour le bus 95 est placé sur 2 positions à hauteur des numéros pairs (32 à 42) dont une de ces positions servira d'arrêt d'embarquement pour le bus 95;

[...]

Considérant que l'implantation d'un arrêt est fonction de facteurs objectifs, en vue du bon fonctionnement de la ligne et du réseau, en vue d'atteindre les objectifs régionaux de transfert modal, pour une ville plus durable et avec une meilleure qualité de vie de ses habitants; que l'implantation d'un arrêt doit être possible -sauf impossibilité de configuration des lieux- partout dans le réseau urbain de la ville;

Considérant que la position de ces arrêts a été étudiée suite au plan de circulation sur le Pentagone, que le terminus de ces lignes ne peut être trop éloigné du cœur de ville afin d'assurer une bonne accessibilité du centre par les transports en commun;

Considérant que le projet est alors conforme à la prescription 27.2 du PRAS qui indique que les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification

XV - 3715 - 7/22

des itinéraires des transports en commun maintiennent ou améliorent les correspondances avec les autres moyens de transport en commun ou avec d'autres modes de transport, notamment en regroupant autant que possible les arrêts et stations, de manière à minimiser les distances à parcourir à pied d'un mode de transport à l'autre et en veillant au confort et à la sécurité des usagers en correspondance;

Considérant qu'un quai de transport public est un des éléments les plus symbiotiques entre les deux fonctions qui s'expriment dans l'usage de l'espace public de la voirie - conformément à la prescription 26.1 du PRAS -, à savoir la fonction de séjour, liée aux activités riveraines, et la fonction de circulation, liée à la circulation des transports en commun, des véhicules automobiles, des deux-roues et des piétons;

Considérant qu'un quai de transport en commun ne constitue pas une contrainte anormale ou insurmontable pour les activités riveraines, dans un environnement urbain;

Considérant que l'aménagement habituel d'une voirie est parsemé de diverses autres contraintes, comme par exemple le mobilier urbain (potelets, poubelles, signalisation routière,...), la présence ou l'absence [de] stationnement, le type de stationnement, la présence de plantations, le nombre de bandes de circulation, la présence d'une station Villo!, la présence d'une traversée piétonne, la présence de pistes cyclables, la présence d'une bouche de métro, ...;

Considérant que les arrêts des transports publics font partie du vocabulaire urbain fondamental, et cela d'autant plus que cette configuration figure dans le règlement régional d'urbanisme à titre réglementaire (article 14 du titre VII du RRU);
[...]"

Les motifs de l'acte attaqué permettent de comprendre à suffisance les raisons pour lesquelles son auteur a estimé pouvoir accorder le permis d'urbanisme sollicité malgré les réserves émises par la C.R.M.S. dans ses deux avis des 22 février et 23 août 2017. En effet, il en ressort que si l'auteur de l'acte attaqué regrette l'absence de vision d'ensemble quant à la gestion de la rue du Lombard, il constate toutefois que le projet s'intègre dans le contexte existant. Par ailleurs, il expose, dans le détail, les raisons pour lesquelles il estime que l'implantation sollicitée doit être approuvée et répond aux inquiétudes de la C.R.M.S. quant à la spécificité architecturale du bâtiment occupé par les parties requérantes en veillant à laisser ses abords libres de mobilier urbain encombrant. Ainsi, l'acte attaqué précise que le terminus sera placé face à une façade en retrait "qui n'est pas l'élément patrimonial le plus emblématique du bâtiment", que le stationnement du bus se fera à plus de cinq mètres de la façade en question et que le terminus ne sera pas assorti d'un mobilier urbain encombrant étant dépourvu d'augette de sorte que les abords de l'immeuble seront dégagés.

Par ailleurs, il n'est pas soutenu par les parties requérantes que cette appréciation de l'auteur de l'acte attaqué reposerait sur une erreur de fait ou résulterait d'une erreur manifeste d'appréciation.

Le premier moyen n'est pas fondé.

V. Second moyen

V.1. Thèse des parties requérantes

Le second moyen est pris de la violation des "articles 2, 150 et 151 du CoBAT, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, des principes généraux de droit administratif, notamment du principe de précaution, du devoir de diligence, du principe de bonne administration et de l'erreur manifeste d'appréciation".

Dans une première branche, les parties requérantes soutiennent que l'auteur de l'acte attaqué a commis une erreur manifeste d'appréciation en considérant que le projet modifié répond aux objections relatives à la sécurité des usagers faibles, en particulier des cyclistes, alors que la première d'entre elles a démontré à travers ses réclamations, en ce compris les rapports AGORA et les montages vidéo, que le projet implique un très sérieux problème de sécurité pour les usagers faibles, en particulier les cyclistes.

Elles reproduisent les motifs de l'acte attaqué relatifs à cette question.

Elles soulignent que les comptages réalisés par AGORA indiquent un pourcentage élevé d'usagers vulnérables, s'agissant en majorité de cyclistes (vingt-deux à vingt-six pourcents du trafic), empruntant quotidiennement la rue du Lombard. L'étude révèle également que le parking accueille jusqu'à deux cents sept visiteurs par jour, ce qui correspond à plus de quatre cents entrées et sorties de véhicules par jour. Quant au montage vidéo réalisé sur la base du projet modifié et présenté lors de la commission de concertation du 27 septembre 2017, il démontre, à leur estime, que la visibilité des automobilistes sortant du parking sera fortement obstruée par les terminaux de bus tels que prévus par le projet litigieux de sorte que les cyclistes seront en insécurité et que le risque d'accident sera présent.

Elles observent qu'en vue de minimiser les problèmes de sécurité pointés par AGORA et démontrés par le montage vidéo, le projet prévoit la réalisation d'une piste cyclable dans la montée. Cependant, elles constatent que rien n'est prévu pour protéger le cycliste en descente et ne perçoivent pas en quoi ceux-ci seraient moins vulnérables dans le sens descendant. Au contraire, elles indiquent que la vidéo précitée démontre l'existence d'un risque non négligeable. Elles sont d'avis que l'ajout d'une piste cyclable en montée, outre qu'elle ne répond aucunement aux problèmes de sécurité dénoncés, n'est pas suffisante pour garantir la sécurité des usagers faibles, et particulièrement des cyclistes.

Elles en concluent que l'autorité, en considérant le contraire, procède d'une erreur manifeste d'appréciation.

Par ailleurs, elles considèrent que l'autorité délivrante commet une erreur manifeste d'appréciation lorsqu'elle énonce que les plans modifiés ne portent pas atteinte à la sécurité des cyclistes et des automobilistes, mais "améliorent les conditions actuelles". Elles comprennent difficilement comment un terminus de bus qui, par essence, implique à de nombreux moments de la journée la présence d'un bus, améliorerait la visibilité puisqu'en situation existante, c'est une station Villo! qui est implantée à l'emplacement du terminus projeté de sorte que la visibilité, si elle n'est pas optimale, est, selon elles, considérablement meilleure que celle offerte par un bus. Elles ajoutent que le problème est d'autant plus important qu'il s'agit d'un terminus de bus et non d'un simple arrêt de bus. Elles reproduisent des photographies de la sortie du parking de la première partie requérante avec et sans une simulation de la présence d'un bus. Elles s'en réfèrent également au résumé des conflits subséquents à l'aménagement d'un terminus au droit de l'immeuble visé, établi par le bureau AGORA.

Quant à la seconde branche, elles estiment que l'acte attaqué est inadéquatement motivé sous divers angles.

Elles sont d'avis, quant au déplacement du terminus de la ligne de bus 95, que la motivation de l'acte attaqué fait apparaître que son auteur motive l'emplacement du terminus non pas au regard de la réglementation urbanistique en vigueur et du bon aménagement des lieux mais plutôt parce qu'il estime, avec fatalité, que, de toute façon, il faut bien mettre ce terminus quelque part maintenant que le piétonnier du centre-ville est mis en place.

Elles font valoir que le fait que les normes d'accessibilité ou les traversées piétonnes ne soient, aujourd'hui, pas respectées découle du fait qu'il s'agit d'une phase test du plan de circulation du Pentagone. Elles en déduisent que les motifs avancés dans l'acte attaqué ne sont donc ni pertinents ni adéquats pour justifier l'emplacement du terminus projeté.

Elles s'interrogent encore sur la balance qui a été faite par l'auteur de l'acte attaqué et sur la proportionnalité entre le fait de créer un conflit avec la sortie de parking du Parlement et le fait de mettre en danger les usagers faibles, en particulier les cyclistes, en prévoyant le terminus devant une sortie de parking problématique en termes de sécurité. Elles sont d'avis que le motif afférent à cette

question dans l'acte attaqué est inadéquat puisqu'il n'est pas guidé par le bon aménagement des lieux.

Elles critiquent encore l'absence de vision globale comme l'a relevé la C.R.M.S. alors que l'autorité a elle-même reconnu qu'il s'agit de la solution à privilégier. Elles sont d'avis que le fait que "le projet compose avec l'existant et il s'intègre dans son contexte" n'est pas un motif suffisant pour comprendre en quoi le projet est admissible dès lors que l'auteur de l'acte attaqué souligne lui-même que la démarche est discutable. Elles estiment que l'auteur de l'acte attaqué choisit là la fatalité, ce qui ne constitue pas un motif pertinent, suffisant et adéquat.

Quant aux problèmes de sécurité, outre les développements de la première branche, elles relèvent que l'auteur de l'acte attaqué fonde notamment sa décision sur la priorité n° 11 du plan régional de développement (P.R.D.) et sur le plan Iris II. Elles estiment qu'il n'en ressort pas d'examen concret de la demande et de son adéquation avec les plans visés, de sorte que la motivation de l'acte attaqué n'est ni pertinente, ni suffisante, ni adéquate.

Elles soulignent que la modification apportée au projet en scindant en deux le terminus de la ligne 95 afin de régler la question de la visibilité des sorties du garage de la première d'entre elles, ne repose sur aucune étude. Elles constatent que le bureau AGORA pointe, dans son rapport, un problème de sécurité résultant de la position du terminus projeté. Elles considèrent que la motivation est inadéquate sur ce point et procède de l'erreur de fait.

Elles contestent le motif de l'acte attaqué afférent à la sécurisation du sens descendant, qu'elles estiment sans pertinence. À leur estime, un tel motif met en exergue la problématique de la sécurité des cyclistes et les risques que ceux-ci devront encourir lorsqu'ils emprunteront ce tronçon de la rue du Lombard. Elles en déduisent que l'acte attaqué n'est pas adéquatement motivé sur ce point. Selon elles, l'autorité affirme à tort que le projet en cause améliorera la sécurité des cyclistes dès lors que les bus stationnés au terminus formeront un écran occultant qui limitera fortement la visibilité des automobilistes sortant du parking et créera dès lors des problèmes de sécurité importants.

Elles soutiennent que l'affirmation selon laquelle, en raison de la situation projetée, les cyclistes adapteront leur comportement et se déporteront vers le milieu de la rue à cet endroit précis de la rue du Lombard ne repose sur rien. Plus généralement, elles font valoir que l'acte attaqué part d'une série de conclusions sur la sécurité des usagers faibles, en particulier les cyclistes, qui ne ressortent d'aucune

analyse pertinente et objective alors qu'à aucun moment, son auteur ne répond aux observations du bureau AGORA.

Elles considèrent également que l'auteur de l'acte attaqué n'a pas correctement pris en compte les circonstances de l'espèce, faute d'explicitier en quoi une station Villo! (situation existante) est comparable, en termes de visibilité, à un terminus de bus occupé. Elles réitèrent que rien ne justifie le projet litigieux et qu'il n'a pas été tenu compte des problèmes de sécurité importants soulevés lors de l'enquête publique. Elles y voient une erreur manifeste d'appréciation ainsi qu'une motivation inadéquate.

Concernant la position du terminus, elles précisent les alternatives d'emplacements proposées et exposent que l'auteur de l'acte attaqué n'a pas examiné la pertinence de ces observations et n'a pas répondu aux réclamations et avis formulés en ce sens. S'appuyant sur la jurisprudence, elles en déduisent que l'acte attaqué n'est pas suffisamment motivé sous cet angle non plus.

Quant à la recevabilité du moyen, la partie intervenante observe que la première branche repose sur l'idée que le projet autorisé par l'acte attaqué représenterait un danger pour les cyclistes au niveau de la sortie du garage des parties requérantes. Si elle concède que ces dernières peuvent avoir un intérêt à développer des moyens qui critiquent l'acte attaqué en ce qu'il porte atteinte à leurs intérêts propres, elles n'en ont aucun à développer des moyens qui critiquent l'acte attaqué en ce qu'il porte (prétendument) atteinte à l'intérêt de catégories de personnes auxquelles elles n'appartiennent pas, notamment les cyclistes. Elle rappelle que les parties requérantes sont des personnes morales et ne sont, en conséquence, ni cyclistes ni usagers faibles.

Elle en tire comme conclusion que la première branche du second moyen est irrecevable et soutient que le même constat s'impose en ce qui concerne le troisième grief de la seconde branche du moyen, lequel est également irrecevable.

En réplique, sur la première branche, les parties requérantes soulignent que le bureau AGORA est un bureau d'étude agréé par la partie adverse dont l'indépendance n'a jamais été remise en cause. Elles ajoutent que son rapport est établi sur la base de constatations effectuées sur place, selon un processus scientifique objectif, observé dans toutes les évaluations des incidences et toutes les études réalisées en Région de Bruxelles-Capitale. Quant au bureau CACTUS AUDIOVISUAL, s'il n'est pas agréé, elles affirment qu'il effectue un travail indiscutable visible directement sur le montage vidéo, excluant une quelconque

tricherie. Elles indiquent que les mesures des bus "montés" dans la vidéo, de même que les distances observées, sont bien les données correspondant aux éléments figurant dans le dossier de demande de permis, lesquelles ne sont pas remises en cause par les parties adverse et intervenante.

Elles sont, dès lors, d'avis que la circonstance que les rapports ont été commandés par la première requérante, n'a pas pour conséquence de mettre en cause leur objectivité. Elles font encore valoir que ni la partie adverse ni la partie intervenante ne sont en mesure de déposer un rapport qui présenterait des conclusions contraires à celles du rapport et du montage vidéo qu'elles ont produit.

Or, selon elles, il appartient aux parties adverse et intervenante de démontrer en quoi les rapports et les montages critiqués seraient erronés, ce que ni l'une ni l'autre ne parvient à faire.

Quant aux modifications apportées à la demande initiale, elles constatent que la partie intervenante relève elle-même qu'elles ont eu pour effet un "accroissement sensible" de l'angle de vue à la sortie du garage, ce qu'elles jugent insuffisant pour diminuer réellement les risques. Elles rappellent que le bureau AGORA a conclu que les miroirs vantés sont insuffisants pour répondre aux problèmes de sécurité soulevés.

Concernant les mesures mises en place pour limiter les risques d'accident, elles renvoient à ce qui a déjà été dit pour l'installation de miroirs. Quant à la création d'une piste cyclable, elles voient mal en quoi la création d'une telle piste serait adéquate pour répondre aux risques d'accident dès lors que celle-ci se situe au droit du terminus prévu par l'acte attaqué et que les cyclistes restent prioritaires. Elles ne comprennent pas l'argument alors que, selon les parties adverse et intervenante, les cyclistes, dans le sens descendant, gagnant en vitesse, se déportent plutôt au centre de la chaussée pour se placer entre les véhicules circulant, soit en dehors de la piste cyclable.

Quant au marquage d'un damier, elles s'autorisent du rapport du bureau AGORA qui souligne la nécessité pour les bus de respecter scrupuleusement les marquages au sol d'autant que parfois quatre ou cinq bus se trouvent à l'arrêt au terminus actuel et que les deux emplacements prévus seront de ce fait insuffisants. Par ailleurs, elles constatent que même la scission du terminus ne supprime pas les risques identifiés et démontrés par les bureaux AGORA et CACTUS AUDIOVISUAL. À leur estime, cette scission n'a même pas un impact significatif sur l'amélioration des conditions de sécurité.

Enfin, en réponse à l'argument de la partie adverse quant aux difficultés sécuritaires résultant du caractère fréquenté de la rue du Lombard, elles soulignent que ce n'est pas la fréquentation en termes de véhicules automobiles qui est critiquée mais bien la visibilité du parking au regard des conditions locales de visibilité et des nombreux cyclistes, notamment, qui empruntent la rue du Lombard. Elles ajoutent que c'est bien l'implantation de ce terminus et sa fréquentation qui posent problème, celui-ci ayant un impact non négligeable sur la visibilité (contrairement, par exemple, à un arrêt de bus).

À propos de la seconde branche, quant au déplacement du terminus de la ligne de bus 95, elles sont d'avis que la partie adverse reste relativement vague sur ce point dans la motivation de l'acte attaqué et ne démontre pas que cette motivation répond bien aux observations formulées lors de l'enquête publique.

Quant à l'absence de vision globale, elles font valoir que, statuant en opportunité, l'auteur de l'acte attaqué avait l'obligation d'effectuer un examen complet et concret de la demande, en ce compris sur la localisation du terminus, ce qu'il n'a pas fait. Elles estiment que cette illégalité est aggravée par le fait qu'il a été démontré, lors de l'instruction de la demande de permis, que l'emplacement choisi n'était ni adéquat, ni opportun, qu'il posait un problème de sécurité des usagers faibles, contrairement aux alternatives avancées.

Pour ce qui est de la question de la sécurité, elles prétendent qu'il n'y a aucun motif sur cette question dans l'acte attaqué, si ce n'est le motif politique d'un conflit potentiel avec le parking privé du Parlement bruxellois et l'expression formelle du dépit. Elle soutient que si l'auteur de l'acte attaqué reconnaît un risque de conflit avec le parking du Parlement bruxellois, il doit en faire de même pour leur parking alors que son environnement immédiat est nettement plus problématique.

Quant à la position du terminus, elles réitèrent, pour l'essentiel, des arguments déjà exposés dans la requête. En réponse aux mémoires des parties adverse et intervenante, elles font valoir que ce n'est pas l'opportunité du choix opéré qui est critiqué par elles mais bien la démonstration que l'endroit choisi est inapproprié et ne répond pas au bon aménagement des lieux.

Elles critiquent la partie adverse en ce qu'elle affirme que la motivation de l'acte attaqué se fonde sur les modifications apportées à la demande initiale, alors que l'acte attaqué ne comporte aucun motif en ce sens.

Quant à l'invocation de la prescription 27.2 du PRAS, elles relèvent que la demande de permis n'a pour objet ni la création ni la modification d'un itinéraire et que c'est seulement l'implantation du terminus au droit du Pont de l'Empereur, par lequel le bus 95 passe déjà, qui est problématique.

Elles s'étonnent que la partie adverse estime avoir répondu aux alternatives proposées, dans le cadre de l'instruction de la demande de permis, alors que l'acte attaqué reste muet sur ce point.

Dans leur dernier mémoire, à propos de la première branche, elles répètent que le rapport AGORA ainsi que la vidéo qu'elles ont produite démontrent que le projet n'est pas adapté et que la partie adverse commet une erreur manifeste d'appréciation dès lors qu'il va à l'encontre des règles élémentaires de sécurité et compromet la commodité du passage. Elles ne peuvent partager l'analyse faite du problème par l'arrêt n° 242.045, précité, dès lors que celle-ci s'est limitée aux plans déposés à l'appui de la demande de permis et n'a pas tenu compte des constatations faites par le bureau AGORA. Elles sont d'avis que le projet attaqué a été élaboré sans tenir compte du nombre de bus présents au terminus. Quant à la seconde branche, elles maintiennent que le projet litigieux est en contrariété avec les priorités fixées par le P.R.D., y compris quant au plan IRIS II qui met sur un pied d'égalité les cyclistes et les transports en commun en termes de sécurité alors que tel n'est pas le cas en l'espèce.

V.2. Appréciation

Quant à la recevabilité du moyen, l'article 14, § 1^{er}, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'État prévoit ce qui suit :

" Les irrégularités visées à l'alinéa 1^{er} ne donnent lieu à une annulation que si elles ont été susceptibles d'exercer, en l'espèce, une influence sur le sens de la décision prise, ont privé les intéressés d'une garantie ou ont pour effet d'affecter la compétence de l'auteur de l'acte".

En l'espèce, les parties requérantes ont intérêt à soulever la première branche et le troisième grief de la seconde branche du second moyen sachant qu'à les supposer fondées, ces critiques de légalité sont de nature à avoir une influence sur le sens de la décision prise. Les jurisprudences invoquées par la partie intervenante concernant l'admissibilité des critiques de légalité émises à l'encontre du non-respect du règlement général relatif à l'accessibilité et à l'usage des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ouverts ou des règles applicables en matière de performance énergétique des bâtiments, ne sont pas transposables au cas d'espèce, dès lors qu'il est ici question de sécurité des usagers faibles aux environs de

l'immeuble occupé par les parties requérantes, lesquelles pourraient engager leur propre responsabilité et celles des personnes physiques qui sont en relation avec elles. Dans son arrêt n° 242.045, précité, le Conseil d'État a ainsi jugé qu'"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". Il n'y a pas lieu de se départir de cette jurisprudence.

Quant à la première branche, dans le cadre de l'enquête publique relative au projet litigieux, la première partie requérante a déposé une réclamation par laquelle elle faisait valoir, en substance, 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! près de son immeuble. Elle annexait à sa réclamation une étude d'impact réalisée par le bureau AGORA (mars 2017) et une vidéo réalisée par le bureau CACTUS AUDIOVISUAL.

Après l'enquête publique, le projet initial a été modifié par le dépôt de plans modifiés, le 19 mai 2017, par la partie intervenante, en application de l'article 177/1 du CoBAT.

L'acte attaqué énonce ce qui suit :

" [...]
Contexte
[...]
Considérant que la demande concerne une voirie zone 30 au PRD, voirie communale gérée par la Ville de Bruxelles;
[...]
Objectifs
Considérant que le projet vise à diminuer la largeur de voirie afin de réduire les vitesses automobiles et d'améliorer les cheminements piétons, et à créer des arrêts de bus conformes aux normes d'accessibilité;
[...]
Motivation
[...]
Aménagement :
[...]
Considérant que la sanisette est implantée sur l'oreille de trottoir face au n° 41, alignée sur l'arbre pour une meilleure intégration paysagère; que l'implantation du sanitaire ne peut affecter le cheminement des piétons;
Considérant que le placement de la sanisette sur le trottoir d'en face ne représente plus un masque de visibilité pour la sortie du parking de la Confédération;
[...]
Modes actifs :
Considérant que le profil de la chaussée a été réduit à 6,4 mètres entre la rue de l'Étuve et la rue des Chapeliers; que suite à la modification, celui 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 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 20 mètres 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;

[...]

Transports en commun :

[...]

Considérant qu'afin de régler la question de la visibilité des sorties du garage de la Confédération, le terminus a été scindé en 2, à savoir une position de part et d'autre du garage; que la deuxième position est prévue au plus proche de la rue des Chapeliers;

Considérant que la distance entre les deux positions du terminus a été doublée, passant de 10 mètres initialement à 20 mètres sur les plans modifiés, assurant ainsi une meilleure visibilité aux véhicules sortant du parking;

Considérant qu'un marquage est réalisé au sol afin d'interdire tout stationnement temporaire et permettre au bus en seconde position de pouvoir rejoindre son arrêt d'embarquement; que par ailleurs deux miroirs sont prévus côté impair pour améliorer la visibilité entre les véhicules sortant du garage de la Confédération Construction et les véhicules qui descendent la rue du Lombard;

[...]".

Il ressort de l'acte attaqué que son auteur a bien examiné les conséquences du projet litigieux en termes de sécurité routière à l'égard des usagers faibles. Il a pris en compte les remarques émises par la première partie requérante dans le cadre de l'enquête publique. Il explicite les diverses modifications apportées au projet initial pour améliorer la sécurité notamment des cyclistes. Il détaille les caractéristiques du projet lui paraissant circonscrire le risque d'accidents pour ces usagers de la route. Il en déduit que le projet amendé améliore les conditions actuelles de sécurité.

Il n'est pas démontré que les solutions techniques prévues par le projet litigieux et mises en exergue par l'auteur de l'acte attaqué seraient manifestement inopportunes pour répondre adéquatement au risque avancé de sécurité routière. Concernant spécifiquement la sortie du parking des parties requérantes, les plans de la version modifiée du projet permettent de constater la présence d'une surface en damier où, dès avant cette surface, les automobilistes en sortie disposent d'un angle

de vue sur la voirie, notamment par rapport aux cyclistes en descente depuis le haut de la rue du Lombard.

Dans l'arrêt n° 242.045, précité, il a notamment été souligné ce qui suit :

" 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'immeuble 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^o, 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".

Si ces considérants concernent l'examen de la condition de l'urgence, ils participent, avant tout, d'une analyse factuelle du projet litigieux au regard du dossier administratif que rien ne permet de remettre en cause.

Il s'ensuit qu'il n'est pas démontré que l'appréciation qui aurait été émise par l'auteur de l'acte attaqué serait dénuée de toute raison. La motivation de l'acte attaqué permet de comprendre à suffisance les raisons pour lesquelles son auteur a estimé pouvoir autoriser le projet litigieux, malgré les remarques émises par la première partie requérante lors de l'enquête publique. Il n'est pas démontré que les principes de bonne administration auraient été méconnus.

La première branche du second moyen n'est, dès lors, pas fondée.

Quant à la seconde branche, concernant la décision de déplacer le terminus de la ligne de bus 95, l'acte attaqué comporte la motivation suivante :

" [...]

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 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 présentant ni dalles podotactiles ni abaissement des bordures au niveau 0".

Une telle motivation permet de comprendre les raisons pour lesquelles l'auteur de l'acte attaqué a estimé qu'il y avait lieu de déplacer le terminus de la ligne de bus 95. Il n'est pas soutenu que cette appréciation reposerait sur une erreur de fait. Les parties requérantes se méprennent lorsqu'elles soutiennent que de tels motifs justifieraient le nouvel emplacement retenu, cette décision étant justifiée par d'autres motifs de l'acte attaqué. En effet, ces motifs se limitent à exposer les raisons pour lesquelles il n'y a pas lieu de maintenir le terminus de bus dans son implantation initiale et les parties requérantes n'indiquent pas qu'une erreur manifeste d'appréciation aurait été commise sur ce point.

Par ailleurs, lorsqu'une décision administrative se fonde sur plusieurs motifs et qu'elle n'apporte pas de précision sur le caractère déterminant de chacun de ceux-ci, ces motifs apparaissent également nécessaires et l'illégalité de l'un d'entre eux suffit à entraîner celle de l'intégralité de l'acte attaqué. Le Conseil d'État ne peut, sous peine d'empiéter sur le pouvoir d'appréciation de l'administration, déterminer si, en l'absence d'un de ces motifs, la partie adverse aurait pris la même décision.

Concernant la décision de retenir l'implantation autorisée du nouveau terminus de la ligne de bus 95 et, partant, de ne pas faire choix d'une autre localisation, il ressort de l'acte attaqué ce qui suit :

" [...]

Considérant que le projet améliore sensiblement les conditions de sécurité et de confort des piétons et cyclistes, et que la performance des lignes de transports publics s'en retrouvent 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 que le projet respecte la prescription 25.3 du PRAS en ce qu'il rend les quais de bus accessibles, qu'il renforce l'alignement d'arbres, intègre la problématique du stationnement et améliore les conditions cyclables;

Considérant que la prescription 26.3 du PRAS stipule que “deux fonctions s’expriment dans l’usage de l’espace public de la voirie : la fonction de séjour, liée aux activités riveraines et la fonction de circulation, liée à la circulation des transports en commun, des véhicules automobiles, des deux-roues et des piétons”; que le projet constitue un rééquilibrage en faveur de la part “durable” de la fonction circulation;

[...]

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 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 20 mètres 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 le terminus bus (4 positions) situé en ce jour à hauteur des Parlements est déplacé au niveau du bâtiment de la Confédération Construction et ne sera utilisé que pour la ligne du 95 soit uniquement deux emplacements; qu’il est prévu de déplacer le terminus du 48 sur la rue des Bogards au niveau de la poste;

Considérant que le bâtiment de la Confédération est constitué d’un socle gris en retrait (rez-de-chaussée) surmonté de 5 étages composés de structures alvéolaires en béton beige clair, étages qui se distinguent du socle et qui confèrent au bâtiment son aspect moderniste;

Considérant que le rez-de-chaussée composé de salles de réunions (vitrines aveugles derrière un alignement de piliers); qu’il est judicieux de placer le terminus face à une façade en retrait qui n’est pas l’élément patrimonial le plus emblématique du bâtiment;

[...]

Considérant que les arrêts des lignes de transports en commun présentent un caractère d’intérêt public; que la présence d’un arrêt n’est pas incompatible avec la fonction administrative du bâtiment ni avec le patrimoine bâti de la rue du Lombard;

Considérant que l’emplacement du terminus pour le 95 a été validé par le plan directeur bus, qu’un double terminus rue des Bogards n’est pas envisageable faute d’espace disponible, un double terminus devant accueillir deux positions par lignes, soit 4 au total;

Considérant que le 95, ligne très fréquentée et à haut niveau de service, garde donc son terminus rue du Lombard, ce qui permet également une meilleure desserte du centre-ville;

Considérant que le terminus pour le bus 95 est placé sur 2 positions à hauteur des numéros pairs (32 à 42) dont une de ces positions servira d’arrêt d’embarquement pour le bus 95;

[...]

Considérant que la position de ces arrêts a été étudiée suite au plan de circulation sur le Pentagone, que le terminus de ces lignes ne peut être trop éloigné du cœur de Ville afin d'assurer une bonne accessibilité du centre par les transports en commun;

Considérant que le projet est alors conforme à la prescription 27.2 du PRAS qui indique que les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification des itinéraires des transports en commun maintiennent ou améliorent les correspondances avec les autres moyens de transport en commun ou avec d'autres modes de transport, notamment en regroupant autant que possible les arrêts et stations, de manière à minimiser les distances à parcourir à pied d'un mode de transport à l'autre et en veillant au confort et à la sécurité des usagers en correspondance;
[...]"

Une telle motivation fait apparaître que l'autorité a exposé les raisons pour lesquelles la localisation du terminus de bus 95 proposée par la partie intervenante pouvait être retenue, moyennant les modifications apportées au projet dans le cours de l'instruction administrative. Il en ressort aussi les raisons pour lesquelles les autres localisations suggérées dans le cadre de la procédure administrative n'ont pas été retenues par l'auteur de l'acte attaqué, que ce soit en raison de leur impraticabilité (rue des Bogards) ou de leur distance trop importante avec le centre-ville (pont sous le boulevard de l'Empereur). Il n'est pas démontré qu'une telle appréciation reposerait sur une erreur de fait ou procéderait d'une erreur manifeste d'appréciation. Cette décision est prise sur la base d'une analyse détaillée de l'autorité, s'appuyant sur un dossier administratif suffisamment complet et précis, en manière telle que les principes de bonne administration n'ont pas été méconnus.

Concernant la critique liée à l'absence de vision globale, il ressort de l'acte attaqué ce qui suit :

" 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".

La circonstance que l'auteur de l'acte attaqué admet qu'il puisse être discuté que le projet litigieux soit autorisé sans qu'ait été préalablement fixé un projet global d'aménagement de la voirie concernée, ne l'empêche cependant pas d'autoriser le projet litigieux pour les motifs qu'il explicite dans l'acte attaqué. Il peut, dans le cadre de son pouvoir discrétionnaire, estimer que les raisons exposées dans l'acte attaqué justifient l'octroi du permis sollicité. Il ne doit, dès lors, pas expliciter plus amplement les raisons pour lesquelles il accorde l'acte attaqué sans attendre un tel projet global pour le quartier.

Pour le surplus, la seconde branche, en tant qu'y sont développées des critiques de légalité déjà préalablement formulées, notamment, en termes de

XV - 3715 - 21/22

sécurité, doit être rejetée pour les raisons exposées à l'occasion de l'examen du premier moyen et de la première branche du second moyen.

Le second moyen n'est ainsi pas fondé.

VI. Indemnité de procédure

La partie adverse sollicite une indemnité de procédure de 700 euros, à la charge des parties requérantes. Il y a lieu de faire droit à sa demande.

PAR CES MOTIFS, LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1^{er}.

La requête est rejetée.

Article 2.

Les parties requérantes supportent les dépens, à savoir les droits de rôle de 800 euros, la contribution de 80 euros et l'indemnité de procédure de 700 euros, accordée à la partie adverse, à concurrence de la moitié chacune.

La partie intervenante supporte le droit de 150 euros lié à son intervention.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^e chambre, le premier octobre deux mille dix-neuf, par :

Pascale VANDERNACHT,
Diane DÉOM,
Marc JOASSART,
Frédéric QUINTIN,

président de chambre,
conseiller d'État,
conseiller d'État,
greffier assumé.

Le Greffier assumé,

Le Président,

Frédéric QUINTIN.

Pascale VANDERNACHT.