

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

n° 251.114 du 28 juin 2021

A. 232.905/XV-4678

En cause : **1. TENNSTEDT** Véronique,
 2. MELSENS Pascal,
 ayant tous deux élu domicile chez
 M^e Jacques SAMBON, avocat,
 rue des Coteaux 227
 1030 Bruxelles,

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e Frédéric DE MUYNCK, avocat,
galerie du Roi 30
1000 Bruxelles.

Partie intervenante :

la Société des Transports
intercommunaux de Bruxelles (STIB),
ayant élu domicile chez
M^{es} Manuela VAN KUEGELGEN,
Laura GAUER
et Nicolas DE BACKER, avocats,
avenue Louise 250/10
1050 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite par la voie électronique le 15 février 2021, Véronique Tennstedt et Pascal Melsens demandent, d'une part, la suspension de l'exécution du permis d'urbanisme délivré par le fonctionnaire délégué à Bruxelles Mobilité le 15 juillet 2020 pour aménager la chaussée d'Alseberg (rénovation de la voirie, mise aux normes des quai de tram, des traversées, plantation d'un alignement d'arbres) et, d'autre part, l'annulation de ce même permis.

II. Procédure

Par une requête introduite le 29 mars 2021, 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. Jean-François Neuray, premier auditeur chef de section 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.

Par une ordonnance du 5 mai 2021, l'affaire a été fixée à l'audience du 15 juin 2021 et le rapport a été notifié aux parties.

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

M^e Jacques Sambon, avocat, comparaisant pour les requérants, M^e Frédéric De Muynck, avocat, comparaisant pour la partie adverse, et M^{es} Laura Gauer et Nicolas De Backer, avocats, comparaisant pour la partie intervenante, ont été entendus en leurs observations.

M. Jean-François Neuray, premier auditeur chef de section, 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 13 août 2019, Bruxelles Mobilité introduit une demande de permis d'urbanisme pour aménager la chaussée d'Alseberg entre la rue de Stalle et l'avenue des Sept Bonniers par la rénovation de la voirie, la mise aux normes des quais du tramway et des traversées, et la plantation d'un alignement d'arbres.

2. L'objet de la demande est précisé comme suit dans la note explicative qui y est jointe :

« La demande de permis porte sur la rénovation et le réaménagement complet, de façades à façades, de la portion de la chaussée d'Alseberg comprise entre la rue de Stalle et l'avenue des Sept Bonniers.

La demande comprend :

- Le renouvellement des voies de tram et leur adaptation pour l'accueil des trams de nouvelle génération;
- La pose des nouvelles voies en dalle flottante sur tapis antivibratoire;
- L'aménagement des quais de tram et leur mise aux normes d'accessibilité adaptée aux trams nouvelle génération;
- Le renouvellement complet du revêtement de la chaussée;
- Le réaménagement des trottoirs incluant la remise à niveau, les adaptations de largeur, les élargissements d'oreilles aux carrefours ou aménagement en trottoir traversant, le renouvellement du revêtement, le renouvellement du mobilier urbain,
- Le renouvellement et repositionnement de la signalisation, ...;
- La mise en place d'une piste cyclable séparée contiguë au trottoir, sur une portion du tronçon;
- Le réaménagement des zones de stationnement incluant les mises aux normes des distances de recul avant les carrefours et traversées;
- Le renouvellement des plantations (en trottoir et en zone de stationnement);
- Le renforcement de l'infrastructure porte-caténaires.

Le projet ne prévoit pas de modification substantielle de l'organisation de la circulation automobile. Il est cependant proposé de supprimer la gestion par feux du carrefour avec la rue Jean-Baptiste Labarre.

Indirectement, le projet inclut la rénovation (ou le renouvellement) de plusieurs impétrants des réseaux de distribution ainsi que la rénovation indispensable, en profondeur, du réseau d'égouttage et de tous les raccords des particuliers.

La présente demande de permis s'inscrit dans la cadre de la rénovation de l'ensemble de la chaussée d'Alseberg, indispensable notamment en raison de la vétusté des infrastructures tram. Cette demande de permis est introduite à la suite du projet de la chaussée d'Alseberg entre la gare de Calevoet et la rue de Stalle ».

La note explicative décrit le contexte et les objectifs du projet notamment de la manière suivante :

« La faible largeur de la voirie est un élément fort contraignant pour le projet, ce qui amène à faire des choix restrictifs en matière de partage de l'espace. Ces choix, tantôt excluent des aménagements cyclables, tantôt mènent à supprimer du stationnement et tantôt limitent les largeurs de trottoir. Le projet distingue 3 tronçons qui diffèrent de par leurs affectations et caractéristiques physiques et, *in fine* par l'aménagement proposé (développé au chapitre "description du projet") :

- le premier tronçon est formé par la partie commerçante de Uccle-Centre. Il s'étend sur environ 530 mètres depuis le Globe, carrefour avec la rue de Stalle, jusqu'au carrefour avec la rue Alphonse Asselbergs.
- le deuxième tronçon s'étend sur 250 mètres, de la rue Alphonse Asselbergs jusqu'au carrefour avec la rue du Doyenné. Il s'agit d'un quartier principalement d'habitation où la voirie est étroite.

– le troisième tronçon, long de 675 mètres, est compris entre la rue du Doyenné et l’avenue Coghen. Il s’agit d’un tronçon relativement pentu qui comporte une mixité de fonction avec des commerces et de l’habitat. Trois supermarchés de taille importante sont présents. Ce tronçon dispose d’une largeur de voirie plus confortable ».

3. Le dossier est soumis à enquête publique du 1^{er} au 31 octobre 2019. Le motif principal de publicité tient à l’application de la prescription littérale particulière 25.1. du plan régional d’affectation du sol, soit les « actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l’aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun ».

4. L’enquête publique donne lieu à quarante réclamations.

5. En octobre et novembre 2019 sont recueillis les avis de la commission royale des monuments et des sites, de Bruxelles Mobilité, de la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles, de la société Vivaqua, des services communaux de l’environnement, de la voirie et de la mobilité et du collège des bourgmestre et échevins de la commune d’Uccle.

6. Dans le dernier de ces avis, favorable conditionnel, il est notamment demandé ce qui suit par l’autorité communale :

« Transport en commun :

- Garantir l’accessibilité PMR en réduisant la lacune horizontale des arrêts de tram à maximum 7 centimètres de large;
- Aux carrefours à feux, installer des feux intelligents qui dégagent le carrefour à l’arrivée des trams et qui donnent l’absolue priorité à ceux-ci dans leurs déplacements;
- Privilégier les quais viennois devant les vitrines commerciales et apporter les preuves de la non-faisabilité de ceux-ci si tel est le cas;
- Détailler le design des arrêts (avec un détail sur plan et coupe des aménagements proposés, qui incluent les dispositifs PMR au sol) = proposer un éclairage au sol côté trottoir le long du quai afin d’améliorer la visibilité des vitrines commerciales;
- Limiter l’emprise du tube de transport à son minimum sans compromettre son bon fonctionnement, ce qui nécessite de réduire la largeur de la voirie entre différents tronçons dont entre la rue Xavier De Bue et la rue Joseph Bens.
- Déplacer le quai devant le numéro 853 après le carrefour Stalle.

Stationnement et circulation : [...]

- Préciser les zones de livraison et les emplacements PMR;
- Proposer une alternative davantage réaliste en matière d’option de parking hors voirie;
- Étudier les incidences environnementales (sur base d’un rapport) d’une éventuelle mise à sens unique de la chaussée d’Alseberg et du report du trafic dans le quartier ».

7. Le 4 décembre 2019, la commission de concertation donne un avis favorable, aux conditions suivantes :

« Transport en commun :

- Garantir l'accessibilité PMR en réduisant la lacune horizontale des arrêts de tram à maximum 7 centimètres de large;
- Corriger l'implantation et la longueur des quais de tram (n° 637-623 revoir et ajouter marche - n° 557 à décaler pour une continuité et une rampe à l'extrémité, n° 414 à prolonger...);
- Étudier le déplacement de l'arrêt face au n° 853 (avant ou après carrefour);
- Prévoir 2 abris simples pour l'arrêt Roosendaal et un double pour l'arrêt Coghen direction Stade;
- Aux carrefours à feux, installer des feux intelligents qui dégagent le carrefour à l'arrivée des trams et qui donnent l'absolue priorité à ceux-ci dans leurs déplacements;
- Détailler le design des arrêts (avec un détail sur plan et coupe des aménagements proposés qui incluent les dispositifs PMR au sol, un détail de l'estrade), proposer un éclairage au sol côté trottoir le long du quai et un lien entre le long du quai et le trottoir (marche continue, *etc.*);
- Limiter l'emprise du tube de transport à son minimum sans compromettre son bon fonctionnement;
- Étudier le contre-sens tram en prenant en compte les résultats de l'étude de mobilité de 2019 entre Stalle et Xavier De Bue;
- Indiquer l'emplacement des bornettes STIB;
- Indiquer dans une note quels quais peuvent être aménagés en quais viennois.

Stationnement et circulation :

- Vérifier les entrées carrossables 853 et 652 et l'accessibilité aux seuils des magasins;
- Le quai doit être modifié pour l'entrée cochère du 853 et une place PMR pourra être mise au carrefour 841;
- Améliorer l'accessibilité aux seuils des magasins dans le respect des pentes du RRU (réponse au niveau de l'exécution : se mettre en contact avec les commerçants intéressés lors de l'exécution);
- Préciser les zones de livraison et les emplacements PMR;
- Ne pas placer de potelets en trottoir pour les girations SIAMU, livraisons, *etc.* et pour limiter l'encombrement de l'espace public;
- Prévoir un passage piéton face au Aldi.

Aménagement cyclable :

- Envisager l'utilisation du béton drainant coulé de couleur ocre pour la piste cyclable;
- Marquer ponctuellement au sol des logos vélos entre les rails dans la partie asphaltée de la chaussée d'Alseberg en l'absence de piste cyclable;
- Mieux indiquer au sol ou par des panneaux les entrées et sorties des pistes cyclables
- Travailler une meilleure insertion des pistes cyclables en les continuant jusqu'aux traversées (excepté lors de la présence d'un arrêt de tram);
- Augmenter l'offre en stationnement vélos (U inversés avec barre transversale de section profilée ou orthogonale et une deuxième barre transversale à proximité du

sol pour détection PMR) et motos tout en maintenant un passage libre de 1,50 mètre lorsque les vélos stationnent, particulièrement dans la zone commerciale avec des poches de stationnement (présence tous les 50 mètres environ);

- Déplacer les emplacements vélos en face de l'entrée du carré Pauwels vers l'entrée du Delhaize Mozart;
- Indiquer sur plan la borne de paiement Villo!;
- Marquer les SUL et les pertes de priorité;
- Clarifier le cheminement cyclable par des logos au niveau de l'arrêt Coghen, notamment avant et après le quai.

Aménagement paysager et gestion de l'eau :

- Éliminer les robiniers faux-acacias du projet, ces arbres étant considérés comme invasifs en Région de Bruxelles-Capitale depuis 2012 par Bruxelles Environnement;
- Fournir un plan de plantation (quelle essence à quel endroit);
- En lieu et place des carrés d'arbres classiques, implanter des arbres de pluies tel que préconisés par Bruxelles Environnement. Ces structures, des fosses de plantations en dévers de la voirie, sont ouvertes sur les côtés afin de recueillir les eaux de ruissellement des surfaces alentour (cf. illustration de BE ou autre);
- Profiler les trottoirs, les zones de stationnement et les voiries de façon imperceptible, mais permettant néanmoins à un maximum d'eau de ruissellement de rejoindre les arbres de pluies et de s'infiltrer pour alimenter la nappe phréatique en période d'étiage;
- Adapter les essences d'arbres et de plantes couvre-sol prévus afin que ce soient des essences supportant des épisodes très humides et très secs;
- Envisager la récupération des descentes d'eau de pluie des maisons et les guider vers les arbres de pluie, au moins à chaque fois que les eaux de toitures sont en l'état actuel transférées vers le filet d'eau à l'aide de gargouilles;
- Conserver les arbres qui peuvent être maintenus grâce à une largeur de trottoir suffisante et compléter l'alignement;
- Étudier la possibilité de poches de verdure (plusieurs arbres groupés) 530 et 528 maintenir voir 516 et 527 [sic];
- Prévoir une protection en fosse de plantation contre le stationnement;
- Reculer le poteau porte-caténaire hors du bien classé;
- Contraster les zones de stationnement par un revêtement plus noble qui s'intègre au reste comme un contour en pierre bleue;
- Proposer une autre matérialisation de la chaussée carrossable afin de retrouver une largeur moindre (éviter l'asphalte ou alors le limiter comme la situation existante en travaillant les zones tampons);
- Fournir le détail des fosses de plantation et leurs liens avec la gestion de l'eau de pluie (acheminement de l'eau, bordures, coupes, égouttage, ...) *idem* pour les zones de stationnement;
- Justifier la taille de l'oreille de trottoir face au n° 861.

Technique :

- Représenter les nouvelles chambres de visite décentrées construites par Vivaqua (celle située devant le n° 851 se retrouvera en plein milieu du quai d'embarquement de l'arrêt Globe);
- Compléter le dessin des voies de tram avenue Coghen;
- Clarifier le type de joint utilisé pour les pavés porphyre en stationnement (durabilité et résistance au charroi);
- Compléter les signaux A49 à peindre au sol (numéros 857, 666, 755, 572, 641, 554, 619, 480, 539, 408);
- Matérialiser les emplacements pour personnes porteuses de handicaps (PH) demandées par des particuliers avec un liseré blanc et non en bleu plein et sans sur largeur;
- Prévoir de la pierre bleue bouchardée, flammée ou striée en bordure de quai;

- Respecter les pentes selon le RRU et anticiper l'écoulement des eaux de pluie (pour éviter toute stagnation en trottoir ou au niveau des passages piétons);
- Dalles podotactiles : se conformer aux prescriptions du cahier 4 du Vademecum Piétons en Région de Bruxelles-Capitale;
- Exclure l'asphalte coulé, mais prendre de l'asphalte classique sur 5 cm pour les finitions et 7 cm pour le profilage avant;
- Sur plan, indiquer les obstacles verticaux, armoires électriques comprises (les déplacer s'ils constituent un obstacle vertical, surtout entre la piste cyclable et le trottoir);
- Prévoir des poteaux contrastants par rapport à leur environnement pour une bonne visibilité;
- Les feux de circulation devront être munis de dispositifs sonores et/ou tactiles permettant aux personnes déficientes visuelles de connaître les périodes durant lesquelles il est possible d'effectuer une traversée;
- Vérifier le nombre et la répartition des avaloirs en coordination avec Vivaqua;
- Envisager si possible des avaloirs transversaux à placer juste avant les plateaux dans les rues les plus pentues : rue Jean-Baptiste Labarre, rue De Broyer, rue Victor Allard;
- Rajouter des avaloirs supplémentaires au droit des nouveaux élargissements de trottoirs dans les rues communales adjacentes;
- Ne pas faire apparaître les terrasses qui sont provisoires (suppression du plan ou indication en pointillé) ».

8. Le 25 février 2020, Bruxelles Mobilité fait part au fonctionnaire délégué de son intention de faire usage de l'article 177/1 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT) et de déposer des plans modifiés visant à répondre aux conditions portées dans l'avis de la commission de concertation.

9. Les plans modificatifs sont transmis le 27 mars 2020.

10. Sur cette base, le fonctionnaire délégué délivre le permis sollicité le 15 juillet 2020 en l'assortissant des conditions suivantes :

« • se conformer aux plans cachetés numérotés B.8037-1, B.8038-1, B.8039-1, B.8143 datés du 17/03/2020 et B.8055-2 daté du 28/05/2020 en ce qu'ils sont conformes au dossier et :

1. Aménagement :

- Matérialiser les quais de trams par le même revêtement que le trottoir auquel ils se raccrochent (platine pour zone commerçante, pavé béton pour les deux autres tronçons) et les entourer d'une bordure contrastée;
- Allonger le quai de l'arrêt Roosendaal vers Stalle depuis la porte cochère du 545 jusqu'aux n° 555/559;
- Commencer la piste cyclable séparée au carrefour avec l'avenue de Floréal;
- Maintenir un trottoir de min. 2 mètres de large entre le n° 731 et le n° 709 sans le border de stationnement;
- Supprimer les décrochements sur la piste cyclable conformément à la coupe E-E' du plan B8038-1 du 23/3/2020 et poser de façon rectiligne le béton ocre le long de la bordure;
- Déplacer l'armoire électrique située face au n° 829 contre la façade.

2. Publicité :

- Retirer les dispositifs dissociés face aux n° 413, n° 474 et n° 623 (moins 20 mètres des feux) de l'aménagement (dispositifs refusés);
- Déplacer le dispositif face au n° 543 vers le n° 557 le long de la fosse de plantation en laissant 1m50 de passage libre pour l'accès au quai;
- Déplacer le dispositif face au n° 414B entre l'arbre et les arceaux vélos face au n° 414C;
- Garantir 1m50 de passage libre entre le muppy du n° 458 et le quai;
- Se conformer aux mesures suivantes :
 - 1) la luminance des dispositifs publicitaires ne peut dépasser 600 cd/m²;
 - 2) les dispositifs situés en dehors des liserés de noyau commerciaux, inscrits au PRAS, doivent être éteints entre 22h00 et 07h00 du matin;
 - 3) permettre à la Région de Bruxelles-Capitale, pour des raisons impérieuses et en coordination avec les gestionnaires des voiries, de prendre temporairement possession des écrans d'affichage, dans le seul but d'informer les usagers de la voirie;
 - 4) ne pas exposer les usagers de la voirie à :
 - des reproductions de signaux routiers;
 - des images ou des parties d'images clignotantes;
 - des vidéos ou séquences animées;
 - des messages dont la durée est de moins de 8 secondes;
 - des messages en séquences;
 - des messages incitant à une interaction en temps réel;
 - 5) les supports qui accueillent la publicité mentionnent :
 - le nom et le numéro de téléphone de la personne physique qui l'a apposée ou fait apposer ou la dénomination ou la raison sociale et le numéro de téléphone de la personne morale qui l'a apposée ou fait apposer;
 - les références du permis d'urbanisme éventuel dont elle fait l'objet et la date de sa délivrance;
 - la date à laquelle la validité de ce permis expire ».

Il s'agit de l'acte attaqué.

11. Le 14 août 2020, la commune d'Uccle introduit un recours auprès du gouvernement contre ce permis.

12. Le 26 octobre 2020, la commune se désiste de son recours, désistement dont le gouvernement régional prend acte le 26 janvier 2021.

13. Une ordonnance de la présidente du tribunal de première instance de Bruxelles du 10 février 2021 prend acte de la perte d'objet du référé civil formé par la première requérante.

IV. Intervention

Par une requête introduite le 29 mars 2021, la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) demande à être reçue en qualité de partie intervenante.

En tant que responsable du réaménagement de la zone des voies, pour le revêtement et le nouveau tracé des voies de tram, elle a un intérêt suffisant à

intervenir dans le cadre de la présente procédure. Il y a lieu d'accueillir cette requête.

V. Recevabilité

V.1. Thèses des parties

La première requérante indique être propriétaire des immeubles situés aux numéros 647 et 649 de la chaussée d'Alseberg. Elle ajoute qu'elle habite et est domiciliée dans le premier de ces immeubles. Le second requérant déclare propriétaire des bâtiments sis aux numéros 633-635 de la chaussée d'Alseberg.

Dans sa note d'observations, la partie adverse constate que les requérants ne produisent aucune pièce attestant de la véracité de ces affirmations. Elle affirme qu'il est donc impossible de vérifier qu'ils disposent bien de l'intérêt personnel requis pour que leur requête puisse être déclarée recevable. Elle en déduit qu'à défaut pour les requérants de rapporter la preuve de leur intérêt personnel à agir devant le Conseil d'État contre l'acte attaqué, la requête unique doit être déclarée irrecevable. Elle ajoute à titre subsidiaire que c'est à tout le moins la demande de suspension qui doit être déclarée irrecevable, les contraintes liées à l'invocation de cette procédure accélérée exigeant des requérants qu'ils apportent directement dans leur demande de suspension, et pas plus tard dans la procédure, l'ensemble des éléments requis pour faire droit à leur demande, ce qui n'est pas, selon elle, le cas en l'espèce.

Dans sa requête en intervention, la partie intervenante soulève une exception identique.

Lors de l'audience du 15 juin 2021, les requérants ont déposé leurs titres de propriété et les autres parties ont déclaré ne pas s'y opposer formellement tout en considérant un tel dépôt comme tardif.

V.2. Appréciation

Une partie requérante n'est pas soumise à l'obligation de définir ou de préciser son intérêt au recours. Toutefois, si cet intérêt est mis en doute, il lui appartiendra alors de fournir des éclaircissements à cet égard dès qu'elle en aura l'occasion dans le cadre de la procédure et d'étayer son intérêt. Si elle s'exécute en ce sens, la partie requérante circonscrira alors également les motifs de sa demande et le Conseil d'État devra tenir compte des limites du débat juridictionnel qu'elle fixe.

Les requérants se prévalent de leur qualité de propriétaires d'immeubles situés le long du tronçon de la chaussée d'Alseberg concerné par l'acte attaqué. À la suite de la contestation de cette qualité dans la note d'observations de la partie adverse et dans la requête en intervention, ils pouvaient déposer, à l'audience, des pièces destinées à prouver leur propriété.

Au vu de ces pièces nouvelles et à ce stade de la procédure, le recours est recevable.

VI. 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.

VII. Exposé de l'urgence

VII.1. Thèse des parties requérantes

En ce qui concerne l'aspect temporel de l'urgence, les requérants soulignent que le permis attaqué a été mis en œuvre dès le 18 janvier 2021, sans tenir compte de l'effet suspensif du recours en réformation introduit par la commune d'Uccle, ce qui a imposé à la première requérante l'introduction d'une citation en référé. Ils relèvent que le Gouvernement n'a statué sur ce recours que le 26 janvier et que l'effet suspensif n'a pris fin qu'à la date de la notification de cette décision prise par ce dernier, le 4 février 2021. Ils indiquent que les travaux concernant leur tronçon devraient débuter en mars ou en avril 2021, en manière telle que la durée de traitement de leur recours en annulation ne permettrait pas de remédier à la situation que généreront la mise en œuvre et l'exécution du permis d'urbanisme. Ils estiment qu'il en est d'autant plus ainsi que, même si le chantier est divisé en différentes phases successives, ces dernières présentent entre elles des interdépendances techniques. Ils considèrent que l'entrevoie autorisée par le permis attaqué est un élément déterminant du dossier puisque, actuellement, les deux voies de tram sont séparées par une entrevoie constante de 1,10 mètre tout au long de la chaussée à Uccle-Centre mais qu'avec le projet autorisé, elle devient variable et s'élargit dans le projet autorisé, en agrandissant dès lors le tube de transport. Ils mettent en exergue le fait que cette entrevoie, terminant chacune des phases du chantier, est nécessairement celle qui introduit le chantier de la phase suivante et qu'il convient donc d'éviter que

soit créée une situation avec des effets difficilement réversibles par le placement de ces infrastructures.

Après avoir rappelé l'emplacement de leurs propriétés respectives, ils relèvent que les travaux autorisés par l'acte attaqué sont d'une ampleur très importante puisque le chantier porte sur la rénovation et le réaménagement complet, de façades à façades, de la portion de la chaussée d'Alseberg comprise entre la rue de Stalle et l'avenue des Sept Bonniers, c'est-à-dire entre les numéros 413 et 861 de la chaussée d'Alseberg, sur une longueur de plus d'1,5 kilomètre. Ils soulignent que les travaux autorisés sont les suivants :

- « - le renouvellement des voies de tram et leur adaptation pour l'accueil des trams de nouvelle génération;
- la pose des nouvelles voies en dalle flottante sur tapis antivibratoire;
- l'aménagement des quais de tram et leur mise aux normes d'accessibilité adaptée aux trams nouvelle génération;
- le renouvellement complet du revêtement de la chaussée;
- le réaménagement des trottoirs incluant la remise à niveau, les adaptations de largeur, les élargissements d'oreilles aux carrefours ou aménagement en trottoir traversant, le renouvellement du revêtement, le renouvellement du mobilier urbain, le renouvellement et repositionnement de la signalisation, ...;
- la mise en place d'une piste cyclable séparée contiguë au trottoir, sur une portion du tronçon;
- le réaménagement des zones de stationnement incluant les mises aux normes des distances de recul avant les carrefours et traversées;
- le renouvellement des plantations (en trottoir et en zone de stationnement);
- et le renforcement de l'infrastructure porte-caténaires ».

Ils font valoir que, pendant la durée du chantier, évaluée à trois ans, ils subiront, de manière directe ou indirecte, constante ou durant un minimum de plusieurs mois en tout cas, selon la phase de chantier concernée, les inconvénients suivants liés à ce chantier, à savoir :

- « - la suppression de tous les aménagements existants, l'inaccessibilité de la voirie et des trottoirs destinés à être remplacés;
- la suppression des emplacements de stationnement;
- l'absence d'un accès des véhicules automobiles à leur propriété;
- l'absence d'une circulation sur une voirie régionale importante;
- la suppression de la liaison par tram sur la chaussée pendant la durée des travaux;
- les nuisances en termes de bruit, de vibrations, de poussières, ... liées au chantier ».

Ils estiment également que le projet aura un impact en ce qui concerne les vibrations liées au rapprochement des trams par rapport aux immeubles avoisinants, en raison de l'élargissement de l'entrevoie. À titre d'exemple, ils indiquent que ce rapprochement serait de 36 centimètres à hauteur du n° 647. Ils ajoutent que ces vibrations seront également accentuées en raison de la longueur et

du poids beaucoup plus conséquents des trams T4000 par rapport aux trams T7900 actuellement utilisés.

Ils se réfèrent à la notice explicative qui reconnaît que « la faible largeur de la voirie est un élément fort contraignant pour le projet, ce qui amène à faire des choix restrictifs en matière de partage de l'espace. Ces choix, tantôt excluent des aménagements cyclables, tantôt mènent à supprimer du stationnement et tantôt limitent les largeurs de trottoir » (p. 5). Ils contestent l'analyse du fonctionnaire délégué selon laquelle la partie commerçante conserve la moitié du nombre total de places disponibles sur ce tronçon avec la disparition de 69 emplacements de parking tandis que le tronçon compris entre la rue Asselbergs et le carrefour avec l'avenue Coghen et l'avenue des Sept Bonniers voit son nombre d'emplacements diminuer de 52 places. Après avoir évalué la longueur d'un emplacement de parking à 5 mètres, ils évaluent, sur la base d'un calcul détaillé pour chaque îlot, le nombre d'emplacements supprimés à une perte de 71 emplacements sur les 109 existants, côté impair entre Stalle et Bens et une perte de 80 emplacements sur les 137 existants côté pair entre Brugmann et Floréal, soit au total 151 emplacements en moins sur 246 existants ou 62 % des emplacements de stationnement supprimés dans le centre d'Uccle.

Ils estiment la distance du premier emplacement possible depuis l'immeuble des requérants, du côté impair, à plus de 500 mètres au sud, hormis quelques emplacements publics et à environ 125 mètres au nord tandis que la situation ne serait guère plus favorable du côté pair, puisque ces distances seraient respectivement de 330 et 183 mètres. Ils ajoutent que ces inconvénients ne se limiteront pas à la limitation drastique des possibilités de stationnement, mais se cumuleront également avec l'impossibilité du stationnement de toute personne, tout particulièrement à mobilité réduite, désirant se rendre chez eux et de toute livraison dans un environnement proche de leur immeuble ainsi que de tout stationnement à distance raisonnable d'un véhicule de déménagement ou d'une camionnette de chantier privé, activités qui devraient dorénavant s'effectuer de nuit (et sans pose de container...), avec les conséquences financières et de nuisances que cela comporte.

Ils relatent la situation du second requérant qui a introduit une demande de permis d'urbanisme pour son immeuble sis chaussé d'Alseberg n° 633-635 et dont l'objet était de démolir un commerce et un garage avec atelier et construire trois immeubles, l'un à front de voirie, les deux autres en intérieur d'îlot, comportant au total un commerce, deux habitations unifamiliales et quatre appartements. Ils indiquent que, dans son avis défavorable unanime du 25 novembre 2020, la commission de concertation relève qu'il faut prendre en compte la suppression

imminente d'une grande partie du parcage le long de la chaussée d'Alseberg inhérente à son futur réaménagement, et l'absence de parking au sein du bâtiment, qui reporte tous les besoins en stationnement le long de la voirie déjà surchargée en situation existante. Ils soulignent que le bâtiment qui a fait l'objet de ce refus de permis sera bordé d'un quai d'embarquement en estrade de 31 centimètres de haut sur 31 mètres de longueur. Selon eux, la présence de ce quai rend, en pratique, impossible de créer un accès carrossable vers des emplacements de stationnement intérieurs ou un éventuel garage à front de chaussée pour cet immeuble, et donc de répondre à l'objection de la commission au sujet du nombre d'emplacements de parcage, alors que le second requérant entend maintenir un commerce dans les lieux.

VII.2. Appréciation

Selon l'article 17, § 1^{er}, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, 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 et si au moins un moyen sérieux susceptible, *prima facie*, de justifier l'annulation de l'acte est invoqué.

L'urgence ne peut résulter de la seule circonstance qu'une décision au fond interviendra dans un avenir plus ou moins lointain. Une certaine durée est en effet inhérente à la procédure en annulation et à l'exercice concret et complet des droits des parties. 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.

L'article 8, alinéa 1^{er}, 4^o, de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'État exige que la demande de suspension contienne « un exposé des faits qui, selon le requérant, justifient l'urgence de la suspension ou des mesures provisoires demandées ».

Au regard de cette disposition, c'est la partie requérante qui supporte la charge de la preuve de la gravité de l'inconvénient qu'elle allègue. La demande de suspension doit contenir les éléments de fait précis permettant d'apprécier les risques concrets que l'exécution immédiate de la décision attaquée pourrait entraîner; l'inconvénient allégué, sauf lorsqu'il est évident ou qu'il n'est pas contesté, doit être étayé par des documents probants. Cette démonstration de l'urgence ne peut se limiter à un exposé théorique, se cantonner à la seule évocation

de précédents ou encore consister en des considérations générales. Elle doit permettre d'apprécier les risques concrets que l'exécution immédiate de la décision attaquée pourrait entraîner. Il ne peut être tenu compte que des éléments que le demandeur fait valoir dans sa demande de suspension.

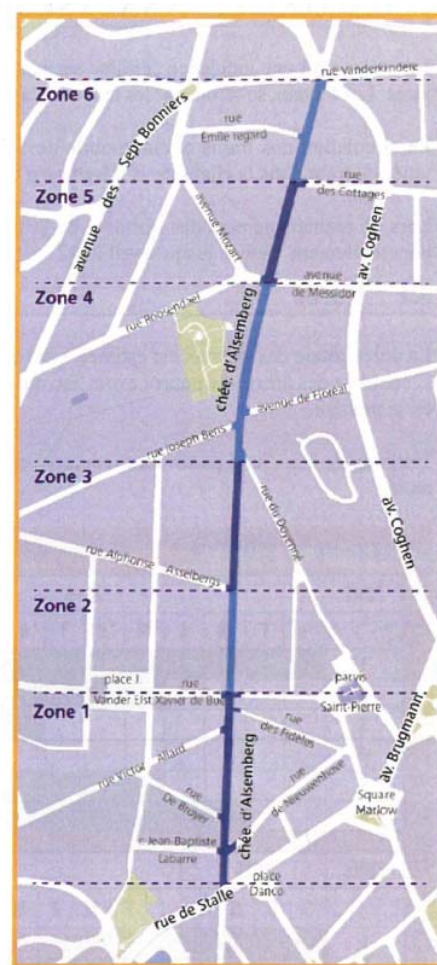
Enfin, seuls les éléments emportant des conséquences d'une gravité suffisante sur la situation personnelle du requérant sont susceptibles d'être pris en compte.

Selon la notice explicative, le chantier lié à l'exécution de l'acte attaqué comporte un phasage prévisionnel en six zones qui sont décrites de la manière suivante :

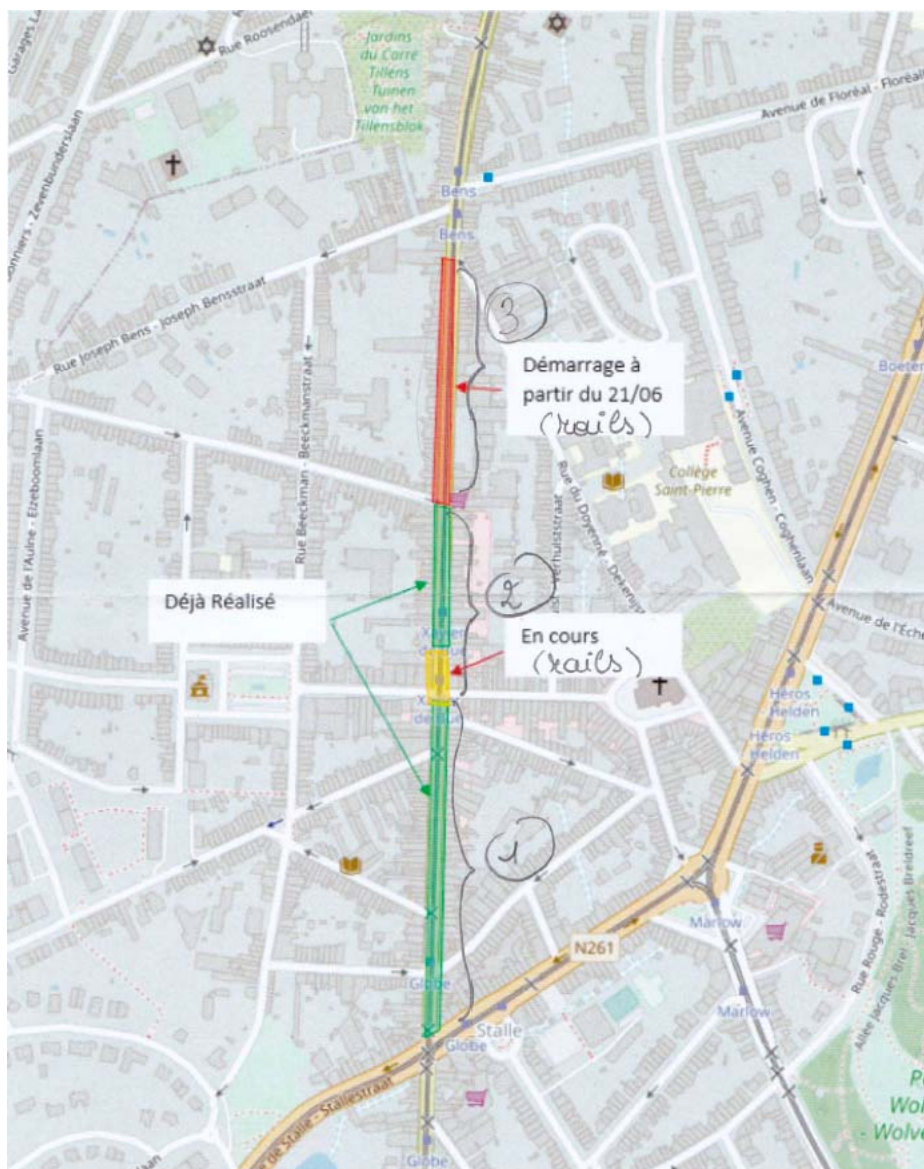
Le chantier sera scindé en 6 zones :

- **Zone 1 : De Globe à Xavier de Bue**
- **Zone 2 : De Xavier de Bue à Asselberg**
- **Zone 3 : De Asselberg à rue du Doyenné**
- **Zone 4 : De la rue du Doyenné à Avenue Messidor**
- **Zone 5 : De l'avenue Messidor à la rue de Cottages**
- **Zone 6 : De la rue des Cottages à rue Coghien.**

L'intégration de certains carrefours dans l'une ou l'autre phase sera définie lors de la préparation du chantier et en fonction de la mobilité dans le quartier.



Lors de l'audience du 15 juin 2021, le conseil de la partie intervenante a déposé un plan mentionnant les travaux déjà réalisés qui indique ce qui suit :



Ces indications sont corroborées par un courrier de la partie intervenante du 28 mai 2021, qui est déposé par les requérants, et qui donne les indications suivantes au sujet de la poursuite du chantier :

« **Le carrefour Xavier de Bue**

- Du samedi 5 au dimanche 20 juin : fermé à toute circulation, pour la pose des rails de tram. La rue Xavier de Bue restera accessible en circulation locale de part et d'autre du carrefour.
- Afin de minimiser la période de fermeture, les travaux continueront les samedis, ainsi que certains soirs jusqu'à 22-23h (planning, sous réserve : les 7, 8, 9 et 12 juin). Tout sera mis en œuvre pour en limiter les inconvénients. Nous vous remercions pour votre compréhension.

- La moitié de la zone 2 (De Bue - Asselbergs) sera libérée de barrières et le stationnement sera rétabli. L'autre moitié servira de zone de manœuvre et de stockage pour le chantier.

La zone 2 : rues Xavier de Bue - Asselbergs (ces deux carrefours exclus)

- Entre fin juin et fin août, durée prévisionnelle de 20 jours ouvrables travaux aux conduites souterraines en trottoir et/ou stationnement. La circulation sera mise en sens unique, vers Altitude Cent. Des interdictions de stationnement seront d'application.

La zone 3 : rues Asselbergs - Bens : ceci devient la rue Doyenné

- La zone est raccourcie au carrefour rue Doyenné, de laquelle on pourra sortir vers Altitude Cent.
- Du 21 juin au 15 août : pose des rails de tram. La chaussée dans cette zone sera fermée à toute circulation, celle des riverains et l'accès aux garages inclus. Les trottoirs resteront entièrement accessibles aux piétons.

Les immeubles de la première requérante, situés aux numéros 647 et 649 de la chaussée d'Alseberg, se situent dans la zone 3, tandis que ceux du second requérant, qui sont situés aux numéros 633-635 sont dans la zone 4.

Même si le chantier lié à l'exécution de l'acte attaqué est de grande ampleur, les nuisances qu'il cause sont de nature temporaire et il n'apparaît pas que la suppression de la circulation automobile dans la zone 3 pour une durée de moins de deux mois en période estivale soit à elle seule d'une gravité suffisante pour justifier l'urgence. Quant aux inconvénients qui seraient causés par le chantier dans la zone 4, les conséquences qu'ils pourraient avoir sur les activités actuellement exercées dans les immeubles appartenant au second requérant ne sont pas décrites avec précision dans la requête.

L'évaluation du nombre d'emplacements supprimés par le projet autorisé dans l'acte attaqué se fonde sur la notice explicative qui a estimé la longueur d'un emplacement de stationnement à 5,5 mètres. Les requérants ont établi une évaluation en prenant en considération une longueur de 5 mètres, sans s'expliquer sur cette différence. Selon la notice explicative, c'est dans la zone commerçante reprise en zone rouge, entre le carrefour Globe et la rue d'Asselbergs, que la réduction du nombre d'emplacements de stationnement est la plus importante puisqu'elle est évaluée à la moitié des emplacements disponibles (69) tandis que les requérants la considère comme encore plus importante. Compte tenu de l'état d'avancement des travaux, ces emplacements sont déjà supprimés en manière telle qu'une éventuelle suspension de l'exécution du permis attaqué serait impuissante à empêcher les inconvénients allégués à cet égard.

Quant aux emplacements supprimés dans la partie du tracé dans laquelle les travaux doivent encore être réalisés et notamment devant les immeubles des requérants, il ne peut être considéré d'une manière générale que l'absence d'une possibilité de stationnement devant une habitation ou un commerce rend impossible

l'accès de personnes à mobilité réduite ou les livraisons. Le quai destiné aux trams situé à proximité des immeubles de la première requérante s'implante de l'autre côté de la chaussée tandis que celui qui s'étend devant les immeubles du second requérant laisse libre l'entrée carrossable du garage situé au numéro 637 et qui est intégré aux immeubles des numéros 633-635. Les inconvénients liés à la suppression d'emplacements de stationnement doivent être relativisés en l'espèce, compte tenu du fait, non contesté, que certains emplacements actuels ne sont pas conformes aux règles urbanistiques et de sécurité routière en matière de recul en amont des carrefours et traversées piétonnes.

L'acte attaqué prévoit notamment la pose des nouvelles voies en dalle flottante sur tapis antivibratoire. Même si les véhicules qui pourront circuler sur ces voies sont plus longs et plus lourds et qu'ils circuleront à une distance légèrement plus réduite des façades, il n'est pas démontré qu'ils causeront nécessairement des nuisances sonores ou vibratoires supérieures à celles causées par les véhicules actuels.

Enfin, en ce qui concerne la demande de permis qui a fait l'objet d'un avis défavorable de la commission de concertation, il convient d'observer que le stationnement ne constitue que l'une des objections qui sont soulevées à l'encontre du projet. La suspension éventuelle de l'exécution de l'acte attaqué ne serait pas de nature à faire évoluer l'avis de la commission de concertation dans un sens favorable au second requérant et ainsi qu'il a été exposé, le quai ne s'implante pas devant l'entrée carrossable de l'immeuble située au numéro 637.

Il en résulte que les inconvénients allégués, sans être anodins, ne sont toutefois pas, compte tenu des travaux déjà réalisés, d'une gravité suffisante pour justifier l'urgence requise.

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 28 juin 2021, par :

Marc Joassart,
Frédéric Quintin,

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

Le Greffier,

Le Président,

Frédéric Quintin

Marc Joassart