

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

n^o 256.225 du 6 avril 2023

A. 236.892/XV-5141

En cause :

- 1. LEWANDOWSKI** Patricia,
- 2. VERTONGEN** Dirk,
- 3. la société privée à responsabilité limitée**
PHARMACIE KASSAR,

ayant tous élu domicile chez
M^e Sacha GRUBER, avocat,
avenue Louise 140/4
1050 Bruxelles,

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^{es} Frédéric VAN DE GEJUCHTE et
Gaëtan VANHAMME, avocats,
place de Jamblinne de Meux 41
1030 Bruxelles.

Partie intervenante :

la Société des Transports Intercommunaux
de Bruxelles (STIB),

ayant élu domicile chez
M^e Isabelle COOREMAN, avocat,
avenue Charles Quint 586/9
1082 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite, par la voie électronique, le 9 décembre 2022, Patricia Lewandowski, Dirk Vertongen et la société privée à responsabilité limitée (SPRL) Pharmacie Kassar demandent la suspension de l'exécution du « permis d'urbanisme délivré par le fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale à la STIB pour "réaménager les espaces publics de façade à façade de l'avenue Princesse Élisabeth à Schaerbeek et remplacer les infrastructures de lignes aériennes sur l'avenue Princesse Élisabeth, la place Verboekhoven et la place de la Gare/place Princesse Élisabeth" ».

Par une requête introduite, par la voie électronique, le 25 juillet 2022, soit antérieurement à l'introduction de la demande de suspension, les mêmes requérants ainsi que l'association sans but lucratif (ASBL) Droit de rouler et de parquer avec un véhicule automobile et Ayat Elkholti demandent l'annulation du même acte.

II. Procédure

Par une requête introduite, par la voie électronique, le 6 septembre 2022, la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) demande à être reçue en qualité de partie intervenante.

Cette intervention a été accueillie provisoirement par une ordonnance du 14 septembre 2022.

Le dossier administratif a été déposé.

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

La demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué a été notifiée aux parties adverse et intervenantes.

Les parties adverses et intervenante ont déposé une note d'observations.

M^{me} Isabelle Leysen, 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 14 février 2023, l'affaire a été fixée à l'audience du 4 avril 2023 et le rapport a été notifié aux parties.

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

M^e Sacha Gruber, avocat, comparaisant pour les parties requérantes, M^e Gaëtan Vanhamme, avocat, comparaisant pour la partie adverse, et M^e Isabelle Cooreman, avocat, comparaisant pour la partie intervenante, ont été entendus en leurs observations.

M^{me} Isabelle Leysen, premier auditeur chef de section, a été entendue en son avis conforme.

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

III. Faits

1. Le 1^{er} mars 2021, la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) introduit auprès du fonctionnaire délégué une demande de permis d'urbanisme dont l'objet est décrit comme suit :

« [...] le réaménagement des espaces publics de façade à façade de l'avenue Princesse Élisabeth à Schaerbeek et remplacement des infrastructures de lignes aériennes sur l'avenue Princesse Élisabeth, mais aussi sur la Place Verboekhoven et la Place de la Gare/ Place P. Élisabeth.
Le projet prévoit de renouveler l'ensemble des voies de tram, d'adapter les arrêts aux nouveaux gabarits de tram/bus des lignes 92, 56, 58, 59, de mettre aux normes d'accessibilités ces arrêts, de créer des pistes cyclables, de créer des espaces verts et des alignements d'arbres.
Trois arbres seront abattus afin de permettre un aménagement de la placette de l'intersection av. Albert Giraud compatible avec la création d'une piste cyclable et d'un itinéraire piéton plus ».

La note explicative accompagnant la demande de permis renseigne notamment ce qui suit :

« La demande de permis porte sur le réaménagement des espaces publics de façade à façade sur l'avenue Princesse Élisabeth à Schaerbeek et sur le remplacement des infrastructures de lignes aériennes sur l'avenue Princesse Élisabeth, mais aussi sur la Place Verboekhoven et la Place de la Gare/ Place P. Élisabeth.

La STIB prévoit de renouveler les voies de tramway de la ligne 92 en raison de leur état d'usure critique et cela sur l'ensemble de l'avenue Princesse Élisabeth. Ce projet de maintenance et de sécurisation des infrastructures offre l'opportunité de revoir complètement le profil de l'avenue et ouvre des réflexions sur un réaménagement de façade à façade des espaces publics.

En effet, l'avenue Princesse Élisabeth constitue un véritable point noir pour la circulation des bus mais aussi des tramways. Les infrastructures liées aux arrêts sont inadaptées et incompatibles avec les normes en vigueur.
Malgré le caractère patrimonial de l'avenue, l'espace public est peu avenant et peu propice aux déplacements actifs et à la flânerie des chalands or elle constitue un axe emblématique de la commune.

Le projet vise donc un réaménagement complet afin de donner un nouveau visage à cette avenue, ceci dans le respect des plans régionaux, de la volonté du Collège communal et des objectifs poursuivis par la STIB, qui sont les suivants :

- assurer la vitesse commerciale et la régularité de ses bus et trams ;
- améliorer les "arrêts Princesse Élisabeth" bus et tram, et garantir une accessibilité PMR ;

- dynamiser, voire améliorer, l'activité commerciale de l'avenue ;
- organiser les livraisons des commerces de l'avenue de façon à ce qu'elles ne perturbent pas le passage des trams et des bus ;
- améliorer la sécurité des piétons et la cyclabilité de l'avenue ;
- conserver le caractère patrimonial de l'avenue ;
- végétaliser et enrichir en biodiversité cet axe structurant afin de lui redonner une nouvelle vocation urbaine.
- améliorer les infrastructures STIB : renouvellement du réseau de lignes aériennes.

Ce projet a été mené conjointement avec :

- les différents services communaux (mobilité, travaux publics, service plantations, ...)
- les différents services régionaux (Urban.brussels, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement, ...)
- le facilitateur eau de Bruxelles Environnement ;
- la cellule 'Développement Urbain' de la STIB ».

2. Le 2 juillet 2021, la demande de permis est jugée recevable et complète.

3. Une enquête publique est organisée du 7 septembre 2021 au 6 octobre 2021. Elle suscite 72 lettres de réclamations et/ou demandes d'audition.

4. Le 19 octobre 2021, le collège des bourgmestre et échevins de la commune de Schaerbeek émet un avis favorable conditionnel sur le projet.

5. Le 4 novembre 2021, la commission de concertation émet un avis favorable conditionnel sur la demande.

6. Le 25 février 2022, la demanderesse de permis introduit une demande de permis modificative dans le cadre de l'article 177/1 du CoBAT, réceptionnée complète le 28 mars 2022.

7. Le 27 mai 2022, le fonctionnaire délégué délivre le permis sollicité.

Il s'agit de l'acte attaqué.

IV. Intervention

En tant que bénéficiaire du permis attaqué, la STIB a intérêt à intervenir dans la présente procédure. Sa requête en intervention doit être accueillie.

V. Conditions de la suspension

Conformément à l'article 17, § 1^{er}, alinéa 2, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la suspension de l'exécution d'une décision administrative suppose deux conditions, une urgence incompatible avec le délai de traitement de l'affaire en annulation et l'existence d'au moins un moyen sérieux susceptible, *prima facie*, de justifier l'annulation de cette décision.

VI. Exposé de l'urgence

VI.1. Thèse des parties requérantes

Les trois parties requérantes en suspension dénoncent divers inconvénients de nature à conduire à une perte d'attractivité de leurs commerces (un salon de coiffure, une boucherie et une pharmacie) ainsi que des autres commerces de la rue.

Elles dénoncent, en premier lieu, des difficultés de stationnement pour leurs clients résultant de la suppression de 57 emplacements de parking (soit plus de la moitié des emplacements existants). Elles font état de difficultés pour décharger les animaux des clients de la première partie requérante ainsi que les marchandises de leurs fournisseurs.

Elles exposent qu'à l'heure actuelle, les fournisseurs sont en mesure de s'arrêter pour livrer devant, ou tout près, des commerces de l'avenue Princesse Élisabeth (33 commerces actifs) en stationnant le long du trottoir ou, à défaut (les emplacements étant souvent occupés), en s'arrêtant en double file sur la bande carrossable entre le trottoir, et le site propre du tram. Elles observent que, dans le projet, la zone de stationnement située le long du trottoir sera amputée de plus de la moitié des emplacements et que les voies carrossables seront déplacées sur le site propre des trams. Elles dénoncent l'inadéquation et l'insuffisance des deux zones de livraison (une par tronçon) prévues dans le projet. Elles relèvent qu'il y a au total environ 30 livraisons par jour selon des plages horaires souvent similaires.

Selon elles, les compensations à la perte d'emplacements de parking annoncées dans le permis ne sont ni effectives, ni réelles, le dossier administratif ne comportant aucune précision quant au coût, aux modalités ou à la localisation précise des emplacements sur le site de la SNCB. Elles soutiennent qu'aucune suite n'a été réservée à l'observation de la commission de concertation qui estimait qu'il convenait « d'évaluer les besoins en termes de livraison et étudier la possibilité

d'aires de livraisons supplémentaires sur l'avenue ou à proximité immédiate de celle-ci », alors que l'acte attaqué indique pourtant que la demande modifiée répond aux conditions émises par cette commission. Elles ajoutent que les deux zones de livraison prévues sont insuffisantes et que l'acte attaqué se contente de reprendre la réponse de la STIB qui indique que « après avoir consulté les services communaux, il nous est revenu qu'il n'y avait pas de besoin supplémentaire aux deux zones de livraison déjà présentes sur l'avenue et que, si cela devait évoluer il serait toujours possible d'en créer sur les places de stationnement prévues dans le projet (86 places au total) ».

Elles font ensuite état d'un allongement du trajet (d'environ 700 mètres) entre la gare de Schaerbeek et le boulevard du Lambertmont résultant de la mise à sens unique de la voirie, qui va occasionner une perte de temps ainsi qu'une complication de l'accès aux commerces avec le risque que les fournisseurs renoncent à l'avenir aux livraisons. Elles considèrent que ces divers inconvénients auront un impact négatif sur leurs activités, leur rentabilité, voire leur viabilité, et produisent à l'appui de leur requête des comptes d'exploitation, des avertissements-extraits de rôle et des bilans comptables.

VI.2. Appréciation

L'urgence requiert, d'une part, la présence d'un inconvénient d'une certaine gravité causé à la partie requérante par l'exécution immédiate de l'acte attaqué et, d'autre part, la constatation que le cours normal de la procédure au fond ne permet pas qu'un arrêt d'annulation puisse utilement prévenir cet inconvénient. La condition de l'urgence présente ainsi trois aspects : une immédiateté suffisante, une gravité suffisante et une irréversibilité des conséquences dommageables de la situation créée par la décision attaquée. Il revient à la partie requérante d'identifier *ab initio*, dans sa requête, les éléments qui justifient concrètement l'urgence. La démonstration de celle-ci ne peut se réduire à de simples considérations d'ordre général ou à de simples affirmations dépourvues de l'indication d'éléments précis et concrets de nature à établir l'urgence. La charge de la preuve des conditions de l'urgence incombe à la partie requérante.

En l'espèce, la partie intervenante a déposé le 27 mars 2023 sur la plateforme électronique du Conseil d'État une note sur la progression du chantier à laquelle est annexée une lettre de son directeur adressée le 16 mars 2023 à la directrice générale de Urban.brussels qui indique ce qui suit au sujet de l'acte attaqué :

« Je souhaite par la présente revenir sur la mise en œuvre du permis susmentionné.

Si nous avons bien entamé l'exécution de ce permis depuis le 9 janvier 2023, compte tenu du vote par le conseil communal du 21 décembre 2022 qui est jointe à la présente, la STIB a décidé de surseoir à la mise en œuvre de la partie Nord de ce projet, entre le boulevard Lambermont et la gare de Schaerbeek. Les commandes de matériaux et d'entreprise de pose des voies n'ont pas été notifiées à nos fournisseurs et adjudicataires pour cette partie du chantier.

En conséquence, compte tenu des délais nécessaires à la tenue du dialogue demandé par le conseil communal et le collège de Schaerbeek, l'établissement d'une éventuelle demande de modification du permis délivré qui résulterait de ce dialogue, l'obtention de ce permis modifié, et la commande des matériaux et travaux, ceux-ci ne pourront être replanifiés avant 2025.

Dès lors, dans cet intervalle, en dehors des interventions techniques dispensées de permis et liées au renouvellement à l'identique de nos infrastructures dans le carrefour avec le boulevard Lambermont durant l'été prochain, aucune intervention n'impactera cette partie de l'avenue avant cette date ».

Selon la note précitée, les deux tronçons du chantier relatif à l'exécution de l'acte attaqué sont délimités de la manière suivante :



Il n'est pas contesté que les commerces exploités par les trois parties requérantes en suspension sont situés le long du tronçon Nord et que tous les inconvénients décrits dans la demande de suspension concernent les aménagements situés dans cette partie de l'avenue Princesse Élisabeth tandis que les travaux n'ont débuté qu'en ce qui concerne le tronçon Sud. Le conseil de la partie intervenante a confirmé lors de l'audience que les travaux concernant le tronçon Nord ne débiteront pas avant deux ans au minimum.

Dans ces conditions, compte tenu du délai dans lequel les travaux concernant le tronçon Nord sont censés débiter, il n'est pas établi que le cours normal de la procédure au fond ne permettrait pas qu'un arrêt d'annulation puisse utilement prévenir les inconvénients craints par les parties requérantes en suspension.

La condition de l'urgence n'est pas remplie.

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 STIB est accueillie dans la présente procédure.

Article 2.

La demande de suspension est rejetée.

Article 3.

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^e chambre siégeant en référé, le 6 avril 2023, par :

Marc Joassart,
Caroline Hugé,

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

Le Greffier,

Le Président,

Caroline Hugé

Marc Joassart