

L'arrêt n° 258.179 du 8 décembre 2023 est rectifié par l'arrêt n° 258.184 du 8 décembre 2023

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

n° 258.179 du 8 décembre 2023

A. 240.145/XV-5630

En cause :

- 1. l'association sans but lucratif
COMMUNAUTÉ PORTUAIRE BRUXELLOISE,**
- 2. la société anonyme
H&H RESOURCES BRUSSELS,**
- 3. la société à responsabilité limitée
EG RETAIL, TEXACO,**
- 4. la société anonyme ZIEGLER,**
- 5. la société anonyme DE KEMPENEER,**
- 6. la société à responsabilité limitée
VTS LOGISTICS BELGIUM,**

ayant toutes les six élu domicile chez
M^{es} Joël VAN YPERSELE de STRIHOU
et Élise HECQ, avocats,
rue des Colonies, 56/6
1000 Bruxelles,

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,
représentée par son Gouvernement.

ayant élu domicile chez
M^{es} Dominique VERMER
et Marion PIRET-GERARD, avocats,
avenue Tedesco, 7
1160 Bruxelles.

Parties intervenantes :

- 1. la Société des Transports intercommunaux
de Bruxelles (STIB),**
- 2. le Service public régional de Bruxelles
– Bruxelles Mobilité**

ayant tous deux élu domicile chez
M^{es} Maxime CHOMÉ,
Anne-Charlotte EKWALLA TIMSONET
et Delphine VAN DEN EYNDE, avocats,
place Flagey, 7
1050 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite, par la voie électronique, le 23 novembre 2023, l'association sans but lucratif Communauté Portuaire Bruxelloise, la société anonyme H&H Resources Brussels, la société à responsabilité limitée Eg Retail, Texaco, la société anonyme Ziegler, la société anonyme De Kempeneer et la société à responsabilité limitée VTS Logistics Belgium demandent la suspension, selon la procédure d'extrême urgence, de l'exécution de la décision du Fonctionnaire délégué du 26 juillet 2023 octroyant au Service Public Régional de Bruxelles – Bruxelles Mobilité un permis d'urbanisme ayant pour objet de :

- « Restructurer l'axe routier R21 à Laeken/ Neder-Over-Hembeek :
 - Requalifier l'autoroute A 12 en boulevard urbain ;
 - Mettre en double sens l'avenue Van Praet ;
 - Supprimer les voies de transit sur l'avenue des Croix du Feu ;
 - Créer une promenade cyclo-piétonne sis avenue de Madrid – Autoroute A12 – Gros Tilleul – avenue Van Praet – avenue des Croix du Feu – chaussée de Vilvorde entre le pont Van Praet et l'avenue des Croix du Feu – avenue de l'Araucaria entre l'avenue des Croix du Feu et l'avenue Van Praet, et délivré sous la référence 04/PFD/1844326 ».

Par la même requête, les mêmes parties requérantes demandent également des mesures provisoires visant à maintenir les bandes en entrée de ville et les bandes en sortie de ville existantes sur l'ensemble du tronçon situé entre l'A12 et le rond-point du Gros Tilleul ainsi que le tronçon entre le rond-point du Gros Tilleul et le pont Van Praet et la chaussée de Vilvorde et plus particulièrement :

- ordonner le maintien de deux bandes en entrée de ville sur l'A12 en amont du rond-point du Gros Tilleul ;
- ordonner le maintien de la circulation de transit en deux bandes en sortie de ville sur l'avenue des Croix du Feu ;
- ordonner l'interdiction de la mise en double sens de l'avenue Van Praet et le maintien d'au moins deux bandes en entrée de ville sur cette avenue ;
- ordonner l'arrêt immédiat des travaux autour du rond-point entre l'avenue Van Praet et la chaussée de Vilvorde qui sont de nature à induire une réduction de nombre de bandes en entrée de ville et de nombre de bandes en direction de la chaussée de Vilvorde ;
- ordonner la suppression des éventuelles infrastructures provisoires de chantier faisant obstacle à la mise en œuvre de ces mesures et/ou les adapter en conséquence.

II. Procédure

Par une requête introduite, par la voie électronique, le 27 septembre 2023, soit antérieurement à la présente requête en extrême urgence et de mesures provisoires d'extrême urgence, les mêmes parties requérantes demandent, d'une

part, la suspension de l'exécution et, d'autre part, l'annulation de cette même décision.

La partie adverse a déposé le dossier administratif et une note d'observations dans le cadre de la demande de suspension ordinaire.

Par une ordonnance du 24 novembre 2023, l'affaire a été fixée à l'audience du 7 décembre 2023.

La partie adverse a déposé une note d'observations dans le cadre de la procédure d'extrême urgence.

Par deux requêtes introduites, par la voie électronique, le 4 décembre 2023, la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) et le Service public régional de Bruxelles – Bruxelles Mobilité demandent à être reçus en qualité de parties intervenantes.

M^{me} Anne-Françoise Bolly, présidente de chambre, a exposé son rapport.

M^{es} Joël Van Ypersele de Strihou et Élise Hecq, avocats, comparaissant pour les parties requérantes, M^{es} Dominique Vermer, Marion Piret-Gérard et Basile Pittie, avocats, comparaissant pour la partie adverse, et M^e Maxime Chomé, avocat, et M. Hugues Convent, chef de projet à Bruxelles Mobilité, comparaissant pour les parties intervenantes, ont été entendus en leurs observations.

M^{me} Isabelle Leysen, premier auditeur chef de section au Conseil d'État, 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 3 juin 2022, Bruxelles Mobilité introduit une demande de permis d'urbanisme ayant pour objet la restructuration de l'axe routier R21 à Laeken/Neder-Over-Heembeek et plus particulièrement i) la requalification de l'autoroute A12 en boulevard urbain, ii) la mise en double sens l'avenue Van Praet, iii) la suppression des voies de transit sur l'avenue des Croix du Feu, iv) le renforcement de l'infrastructure RER vélo et v) la création d'une promenade cyclo-piétonne.

Le projet se situe dans des axes qui sont repris dans le plan GoodMove comme « Poids Lourds Plus » et qui se situent à proximité du pôle Canal, « lieu stratégique défini par le PRDD comme Zone d’industries urbaines et zones d’activités portuaires, destinés à être un pôle de renforcement pour l’économie de la Région de Bruxelles-Capitale ».



(Plan Goodmove – Réseau Poids Lourds Plus)

Selon le résumé non technique, la demande forme une interaction avec une future demande de permis visant la restructuration du tronçon de l’autoroute A12 par une nouvelle liaison routière avec le plateau du Heysel.

2. L’accusé de réception complet de la demande de permis est délivré le 18 juillet 2022.

3. Une première enquête publique se déroule du 7 septembre au 6 octobre 2022 et donne lieu à 57 réclamations.

Dans le cadre de l’enquête publique, la Communauté Portuaire Bruxelloise – première partie requérante et dont font partie les deuxième à sixième parties requérantes – introduit, le 3 octobre 2022, une réclamation accompagnée d’une note technique.

Cette réclamation portait notamment sur :

- Le saucissonnage du permis et le manque de vision d’ensemble ;
- Déploire l’abandon du projet P+R ;
- La contradiction du projet avec les prescriptions du PRAS et la réglementation GoodMove (qui prévoit l’amélioration de l’accessibilité des poids lourds) ;
- L’impact négatif sur le pôle d’activités économiques du canal ;

- Les critiques relatives aux aspects économiques et portuaires dont le manque de fluidité et la désertification des pôles économiques ;
- L'absence d'analyse de l'impact du projet pour les poids lourds ;
- La crainte d'une congestion du R21 et d'un report sur la chaussée de Vilvorde ainsi qu'une absence de solution en cas d'accident ou de panne sur la seule bande d'accès ;
- L'absence d'étude de l'impact de la réduction de l'entrée Poids Lourds Plus située avenue de Tyras et la fermeture du pont Buda.

4. La demande de permis est soumise aux avis des instances suivantes :

- Avis de Bruxelles Mobilité du 16 août 2022 ;
- Avis du Service d'Incendie et d'Aide médicale urgente de la Région de Bruxelles-Capitale (SIAMU) du 4 août 2022 ;
- Avis de Bruxelles environnement du 17 août 2022 ;
- Avis d'AccessAndGo du 26 août 2023 ;
- Avis conditionnel de De Lijn du 31 août 2023 ;
- Avis conditionnel de la Commission royale des Monuments et Sites (CRMS) du 25 août 2022 ;
- Avis conditionnel de la STIB du 27 septembre 2022 ;
- Avis conditionnel du collège des bourgmestre et échevins de la ville de Bruxelles du 14 novembre 2022.

Dans son avis favorable sous conditions, le collège des bourgmestre et échevins relève notamment ce qui suit :

« il convient pour BM d'ajouter des alternatives et déviations possibles en cas d'incidents majeurs en coordination avec les services de police. Il convient de bien vérifier si ces flux déviés pourraient être absorbés sur des itinéraires secondaires, que ce soit directement sur l'avenue Van Praet ou via d'autres axes structurants » ;

et indique la condition suivante:

« revoir le profil sur avenue Van Praet tenant en compte le statut Auto-Plus et Poids Lourds-Plus au niveau de la spécialisation multimodale des voiries de GoodMove pour assurer l'accueil des flux de véhicules existants, dont notamment les poids lourds et les convois exceptions : veiller que la circulation qui emprunte la voirie locale est vraiment une circulation de destination et que les bandes de circulation sur Van Praet jouent leur rôle prévu dans le plan GoodMove (Auto-Plus et Poids lourds-Plus) - prévoir 2 bandes de circulation dans le sens sortant de la ville afin de garantir la fluidité sur base des flux actuels sortant ville, - prévoir dans chaque sens au moins une bande avec une largeur suffisante pour permettre un passage aisé des poids lourds (mini 3,20 m si seule bande et minimum 3 m si combiné avec autres bandes de circulations dans le même sens) [...] ».

Il demande également de « vérifier que le rond-point du Gros Tilleul puisse fonctionner avec la restructuration évoquée ci-dessus ainsi que les futures connexions lors de la phase 2 liée au projet de l'A12 garantissant une gestion optimale des flux automobile y passant » et « s'assurer que le réaménagement permette d'assurer les flux logistiques nécessaires au maintien de l'activité économique ».

5. Le 16 novembre 2022, la Commission de concertation émet un avis unanime sous réserve des conditions suivantes (extrait) :

- « - revoir la structure de la voirie Van Praet et maintenir 3 bandes de circulation en revoyant le profil de l'avenue Van Praet prenant en compte le statut Auto Plus et Poids lourds Plus au niveau de la spécialisation multimodale des voiries de GoodMove pour assurer l'accueil des flux de véhicules existants, dont notamment les poids lourds et les convois exceptionnels ;
- s'assurer, au travers d'une étude complémentaire, de l'accessibilité de la région et de ses zones d'activités portuaires et d'industries aux poids lourds comme le recommande GoodMove ;
- adapter le projet de façon à limiter les conflits pour les véhicules de transports publics et poids lourds ».

6. Le 5 décembre 2022, Bruxelles Mobilité notifie son intention de modifier le projet sur la base de l'article 177/1 du Code bruxellois de l'Aménagement du territoire (CoBAT).

Les plans modifiés sont déposés le 1^{er} février 2023.

Le dossier modificatif est jugé complet le 1^{er} mars 2023.

Les documents complémentaires reprennent les plans modifiés, une analyse VIAPASS, un rapport de micro-simulation et une note explicative modifiée.

Les modifications ont notamment trait à maintenir 3 bandes sur l'avenue Van Praet (une entrante et deux sortantes) et à mettre en œuvre un rond-point entre l'avenue Van Praet et la chaussée de Vilvorde.

7. Une nouvelle enquête publique est organisée du 7 avril au 6 mai 2023.

Lors de cette seconde enquête publique, 53 réclamations sont déposées. La première requérante introduit une réclamation le 4 mai 2023 dans laquelle elle soutient les éléments suivants :

- Le rapport d'incidence est erroné et ne représente pas la réalité (études incomplètes et peu compréhensibles) ;
- Le saucissonnage du dossier ;

- L'étude d'incidences n'étudie pas l'ensemble des projets en cours et leur impact cumulatif (tram NOH, Parking P+R, ...) ;
- L'impact sur l'accessibilité à la zone du canal n'est pas étudié ;
- Absence de prise en considération des conséquences négatives (cumulées à d'autres projets) sur la mobilité et à l'accessibilité à la zone portuaire ;
- Absence de prise en compte du plan GoodMove quant au renforcement de la voie d'eau et des réflexions sur le transbordement nécessaire lié à l'usage de la voie d'eau.

8. Les plans modifiés sont soumis aux avis des instances suivantes :

- Avis du SIAMU du 30 mars 2023 qui renvoie à son avis du 4 août 2022 ;
- Avis conditionnel de la CRMS du 14 mars 2023 ;
- Avis conditionnel de la STIB du 22 mars 2023 ;
- Avis de Vivaqua du 12 mai 2023 ;
- Avis de Bruxelles Environnement du 12 mai 2023.

Les avis de De Lijn, d'AccessAndGo et de Bruxelles Mobilité sont transmis hors délai.

9. La Commission de concertation donne un avis favorable unanime et conditionnel le 20 juin 2023.

Cet avis émet notamment la condition suivante : « Prolonger, si possible, le 'voorsorteerstrook' pour emprunter le rond-point afin d'éviter des files sur la voie tout droit ».

10. Le collège des bourgmestre et échevins de la ville de Bruxelles donne son avis le 12 juillet 2023 et indique notamment ce qui suit :

« Considérant que l'A12 joue néanmoins le rôle de porte d'entrée pour les flux logistiques de marchandises à destination de la zone portuaire.

Considérant aussi l'importance pour la Ville de maintenir sur l'avenue Van Praet un accès important pour les flux logistiques de marchandises, tel que le préconise GoodMove.

Considérant dès [lors] l'importance qu'il soit démontré que les aménagements de l'A12 en amont et en aval du [rond-point du] Gros Tilleul permettent de garantir la vitalité économique de la zone portuaire et de son bassin d'emploi.

Considérant à cet effet, qu'il devra être procédé à une évaluation complète du nouveau schéma de mobilité 1 an après la mise en œuvre du plan.

[...]

Considérant qu'il serait nécessaire pour renforcer la robustesse de l'aménagement de l'avenue Van Praet :

- d'étudier la mise en place des bandes intelligentes sur Van Praet pour permettre par exemple une circulation à double bande, alternée le matin et le soir, pour entrer ou sortie de la ville.
- de réaménager l'accotement de l'avenue Van Praet (le long du mur du palais), pour permettre aux véhicules en difficulté de se rabattre et, le cas échéant, prévoir des aires de secours.

Considérant que sur le tronçon en entrée de Ville avant le rond-point du Gros Tilleul, l'assiette de voirie ne sera pas modifiée et pourrait permettre un retour à la situation existante ».

Il émet les conditions suivantes :

- « Qu'il soit démontré que les aménagements de l'A12 en amont et en aval du [rond-point] du Gros Tilleul permettent de garantir la vitalité économique de la zone portuaire et de son bassin d'emploi.

À cet effet, il est demandé à la Région de :

- procéder à une évaluation complète du nouveau schéma de mobilité 1 an après la mise en œuvre du plan.
- effectuer, sans délai et sans attendre la date anniversaire, toute adaptation nécessaire en cas de constatation de problème majeur.
- Étudier la mise en place de bandes intelligentes sur Van Praet pour permettre par exemple une circulation à double bande, alternée le matin et le soir, pour entrer ou sortir de la ville.
- Réaménager l'accotement de l'avenue Van Praet (le long du mur du Palais), pour permettre aux véhicules en difficulté de se rabattre et, le cas échéant, prévoir des aires de secours.
- Dans le cadre du réaménagement du rond-point du Gros Tilleul, garantir sur la voirie centrale une assiette de voirie qui permettrait, le cas échéant, d'ajouter une bande supplémentaire. Si ce n'était pas réalisable pour des raisons budgétaires, réévaluer la nécessité de disposer d'un feu de signalisation à cet endroit.
- Adapter en concertation avec la STIB la traversée de l'avenue de Meysse afin que son implantation ne soit pas conflictuelle avec la disposition de l'aiguillage des voies de tram ;
- Supprimer la traversée piétonne sur l'avenue Van Praet, à la pointe de l'îlot de la Fontaine de Neptune ;
- Clarifier le cheminement cycliste depuis Van Praet vers Araucaria et inversement ;
- Prolonger, si possible, la bande de présélection pour emprunter le rond-point afin d'éviter des files sur la voie qui continue tout droit ».

11. Le 26 juillet 2023, le permis d'urbanisme est délivré à Bruxelles Mobilité par le fonctionnaire délégué sous la référence 04/PFD/1844326, sous conditions portant sur l'urbanisme, l'environnement, l'urbanisme et le paysage.

Il s'agit de l'acte attaqué.

12. Le 30 août 2023, des travaux préparatoires débutent en vue de la mise en œuvre de l'acte attaqué.

13. Le 4 septembre 2023, des travaux d'aménagement sont mis en œuvre, par la création d'un nouveau rond-point au carrefour entre l'avenue Van Praet et la chaussée de Vilvorde. Leur achèvement est prévu pour fin décembre 2023.

IV. Interventions

1. Par une requête introduite, par la voie électronique, le 4 décembre 2023, le Service public régional de Bruxelles – Bruxelles Mobilité demande à être reçu en qualité de partie intervenante.

En tant que bénéficiaire du permis litigieux, il a intérêt à intervenir dans la procédure. Il y a dès lors lieu d'accueillir sa requête en intervention.

2. Par une requête introduite, par la voie électronique, le 4 décembre 2023, la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) demande à être reçue en qualité de partie intervenante.

Elle expose en quoi la suspension de l'exécution du permis impacterait négativement son projet « *Move NOhW* » portant sur la réalisation de la nouvelle ligne de tram 10 qui relie Neder-Over-Heembeek à la ville de Bruxelles, pour lequel un permis d'urbanisme a été obtenu le 10 novembre 2022, en le privant de certaines améliorations importantes, en particulier au niveau du pôle Heembeek et de ses environs. Il ressort de ces éléments qu'elle a intérêt à intervenir dans la procédure et qu'il y a lieu d'accueillir sa requête en intervention.

V. Recevabilité

1. La partie adverse soulève une exception d'irrecevabilité du recours en ce qui concerne les deuxième, cinquième et sixième parties requérantes. Elle constate que leurs sièges d'activité se situent à plus d'un kilomètre du projet et estime qu'elles ne peuvent dès lors être considérées comme des voisines immédiates de celui-ci. Elles considèrent que ces parties requérantes n'apportent pas d'éléments suffisamment étayés pour démontrer que le permis attaqué leur cause personnellement et directement grief.

2. Dès lors que ces trois parties requérantes indiquent utiliser des poids lourds pour exercer leurs activités, elles sont recevables à contester un permis qui a pour objet de modifier la circulation sur des voiries que leurs poids lourds sont amenés à emprunter pour rejoindre ou quitter leurs entreprises. À ce stade de la

procédure, *prima facie*, ces parties requérantes semblent justifier d'un intérêt au recours. L'exception n'est pas accueillie.

VI. Conditions de la suspension d'extrême urgence

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. Le paragraphe 4 de ce même article vise l'hypothèse d'un recours en suspension d'extrême urgence qui doit indiquer en quoi le traitement de l'affaire est incompatible avec le délai de traitement de la demande de suspension visée au paragraphe 1^{er}.

VII. Exposé de l'extrême urgence

VII.1. Thèse des parties requérantes

VII.1.1. À propos de la diligence à agir

Les parties requérantes exposent tout d'abord avoir fait diligence. Elles rappellent que l'acte attaqué a été adopté le 26 juillet 2023. Elles affirment en avoir pris connaissance le 22 août 2023 et avoir ensuite reçu un courriel le 30 août 2023 de Bruxelles Mobilité les informant que les travaux allaient débuter le 4 septembre 2023 avec un basculement définitif de la circulation de l'avenue des Croix du Feu vers Van Praet en décembre 2023 – soit une exécution du permis à bref délai.

Elles insistent sur le fait qu'il s'agissait de « travaux préparatoires » à la construction du rond-point, qui ne sont eux-mêmes pas soumis à permis et n'emportent pas de préjudice irréversible. Elles en veulent pour preuve la publication au Bulletin des Adjudications d'un avis de marché pour « Parkway 21 Requalification du R21 à Laeken/Neder-Over-Hembeek et aménagement d'un espace de parc », indiquant que les offres devaient être déposées pour le 12 septembre 2023.

Elles en déduisent ce qui suit :

« Il était donc peu probable que le marché soit exécuté encore cette année malgré l'annonce d'un début de chantier en décembre. L'exécution de ce marché devant

commencer en décembre au plus tôt, comme annoncé, une demande de suspension ordinaire devait être suffisante pour empêcher le risque de préjudice grave et difficilement réparable.

Ce n'est en effet que le début du chantier pour la création du 'Parkway' (chemin de promenade) – soit décembre 2023 – qui induira d'importants problèmes de mobilités, l'avenue Van Praet étant réduite de 3 bandes à 1 bande dès cette date et l'avenue [des Croix] du Feu rendue inaccessible.

Il est apparu que les travaux préparatoires avaient en réalité pour objet de réaliser le rond-point, qui ne cause aucun grief aux requérantes puisqu'il a été intégré au projet attaqué suite aux réclamations introduites par celles-ci afin de faciliter la circulation des poids lourds vers la chaussée de Vilvorde, en leur évitant de devoir faire le détour via le rond-point de Dockx ».

Elles indiquent avoir dès lors introduit une requête unique en suspension et annulation le 27 septembre 2023.

Elles exposent ensuite avoir déduit de la lecture du rapport de la Commission Mobilité du 7 novembre 2023 publié le 11 novembre 2023 « que le marché semble déjà avoir été attribué [et] que les entrepreneurs ont dû recevoir pour instruction de commencer les travaux au plus vite » et que « la Ministre n'entend pas attendre l'issue de la demande de suspension ordinaire pour mettre en œuvre le marché public annoncé qui semble avoir été entre-temps attribué ».

Elles affirment que le début des travaux – qui auront pour conséquence des préjudices importants dans leur chef – est fixé pour fin décembre 2023. Elles constatent que si la partie adverse a déposé une note d'observations le 24 octobre 2023, « l'Auditorat n'a cependant pas encore déposé de rapport au jour de la présente requête ». Elles soutiennent avoir fait preuve de toute la diligence requise en contactant le greffe – notamment le 13 novembre 2023 – afin de connaître à quel stade en était la procédure de suspension et ensuite l'Auditeur, le 15 novembre 2023, afin de connaître la date du dépôt de son rapport et de la fixation de l'audience. Elles ajoutent que « l'Auditeur a répondu le 16 novembre 2023 [...] que le rapport sera déposé dans les meilleurs délais, sans qu'il n'existe de certitude quant à la fixation de l'audience de plaidoirie ».

Elles concluent que « la présente demande de mesures provisoires en extrême urgence déposée le 23 novembre 2023 est recevable », dès lors qu'elles ont fait preuve de toute la diligence requise dès qu'elles « ont pris conscience de ce que le traitement de la demande de suspension ordinaire ne permettrait plus, en raison de la durée de la procédure, de prévenir le dommage dans leurs chefs ».

VII.1.2. À propos de l'imminence du péril

En ce qui concerne l'imminence de leur péril, elles estiment qu'« à défaut d'un arrêt de suspension, le chantier va être mis en œuvre dès la fin décembre et est donc imminent ». Selon elles, les aménagements aux abords du rond-point, « qui ont pour but de réduire les bandes d'accès et de créer les étranglements préjudiciables à l'accessibilité poids lourds, vont être effectués dans le courant du mois de décembre 2023 », de sorte que « dès fin décembre, la mise en double sens sur l'avenue Van Praet sera mise en place », « les bandes de la chaussée de Vilvorde seront également déjà réduites » et, « soi-disant pour effectuer les travaux du tram NOH, la fermeture de [l'avenue des] Croix du Feu enduira d'importantes files », les bandes de sorties se faisant sur l'avenue Van Praet « avec un système de baïonnette très préjudiciable pour les poids lourds ». Elles affirment que cette urgence est incompatible avec le délai de traitement d'un recours en suspension ordinaire, « le dossier n'étant toujours pas fixé pour plaidoirie, l'arrêt prononçant l'éventuelle suspension ordinaire et annulation ne pourra en effet intervenir dans un délai utile pour prévenir des inconvénients décrits ci-dessous ».

VIII.1.3. À propos de la gravité du dommage

VIII.1.3.1. Dommages liés au chantier

Elles développent tout d'abord leurs arguments relatifs à la gravité des inconvénients liés au chantier dont la durée est évaluée, selon le rapport d'incidences, à 24 ou 30 mois, soit presque 3 ans, ce qui constitue une période suffisante pour subir des inconvénients graves dans leur chef.

Elles relèvent tout d'abord les inconvénients graves relatifs au chantier lié au rond-point, au cours duquel « l'avenue Van Praet était temporairement réduite de trois bandes à une bande avec le maintien des deux bandes sortie de ille de l'avenue [des] Croix du Feu ». Elles affirment que « ces travaux partiels ont créé d'importants embarras de circulation » et constatent « un allongement du temps de parcours de 20 minutes à presque 1h30 de temps de trajet » comme le relève leur expert en mobilité dans le rapport annexé à leur demande de suspension d'extrême urgence. Elles soutiennent que ce temps de trajet sera encore rallongé par la poursuite des travaux et le basculement des bandes de sortie sur l'avenue Van Praet.

Elles font ensuite état de « la problématique de baïonnette », en indiquant que lors de la seconde phase des travaux, la solution trouvée pour la sortie de ville est fortement préjudiciable pour les poids lourds. Citant le rapport de leur expert en mobilité, elles affirment que cette solution n'est pas acceptable pour « les entreprises de la zone portuaire qui souffriront énormément des congestions que causera ce mouvement en baïonnette et les ralentissements qu'il va induire ».

Elles ajoutent que « ces travaux étant imminents, les mesures provisoires doivent être ordonnées afin de préserver les intérêts des parties » et qu'il « s'agit d'un élément nouveau justifiant la demande de mesures provisoires en extrême urgence ».

VIII.1.3.2. Dommage lié au projet autorisé

Elles écrivent que, « compte tenu de la nature des travaux autorisés par le permis attaqué (restructuration de l'entrée principale des poids lourds à la zone Canal), il est incontestable qu'au moment où un arrêt statuant sur l'annulation et la suspension ordinaire sera émis », leur préjudice « sera substantiel – ce qui constitue un acte irréversible ».

Elles estiment que la mise en œuvre de la restructuration de l'A12 et du R21/Van Praet occasionnera, dans leur chef, des inconvénients indéniables, dès décembre 2023 et d'une gravité suffisante pour que l'on ne puisse attendre l'issue de la procédure en annulation.

Elles expliquent que les activités des entreprises requérantes situées le long du canal sont principalement des activités de livraisons, de transport et de logistique, de sorte que le temps de trajet et l'accessibilité forment des éléments essentiels pour elles qui ont choisi de s'implanter dans cette zone industrielle et logistique – « d'ailleurs poussées par la Région elle-même qui a à cœur de développer les activités portuaires ».

Elles considèrent que « le projet et son chantier ont pourtant pour objectifs de réduire l'accessibilité [à leurs] terrains d'exploitation [...] et, *de facto*, d'allonger le temps de trajet pour l'approvisionnement des marchandises – « spécifiquement protégé par le Plan Régional de Mobilité qui vise justement à améliorer cet approvisionnement et faciliter l'accès pour les poids lourds ».

Concrètement, elles exposent tout d'abord que, d'un point de vue général, 60 % du flux d'accueil des voiries sera disponible compte tenu des goulots d'étranglement qui vont créer un effet d'accordéon (1^{er} obstacle), des feux de circulation (cycle permettant 68 secondes de feu vert sur un cycle de 90 secondes – 2^e obstacle) et des éventuels accidents (3^e obstacle). Elles s'appuient, à cet égard, sur le rapport de leur expert en mobilité.

Elles soutiennent que cette réduction de l'accessibilité et l'allongement du temps de parcours induiront pour elles d'importantes pertes financières, allant jusqu'à 73.000,00 euros par jour pour les différentes entreprises et risquent de leur causer une perte de chiffre d'affaires, une perte de clients, voire la faillite.

Pour se convaincre des importants ralentissements induits par la réduction des bandes d'accès de la zone du Canal, elles sont d'avis qu'il suffit d'extrapoler la situation actuelle et temporaire présente durant les travaux préparatoires du rond-point et se réfèrent, à cet égard, au rapport de leur expert en

mobilité. Elles estiment que cette situation temporaire démontre qu'en situation projetée, c'est-à-dire, avec une seule bande entrante sur l'avenue Van Praet, et contrairement aux conclusions de l'acte attaqué, il n'est pas possible d'accueillir le flux poids lourds (réduction de 60 %) et d'améliorer l'accessibilité aux zones logistiques comme prévu dans le Plan Régional de Mobilité qui prévoit que les réseaux Poids lourds Plus améliorent l'accessibilité.

Elles développent ensuite les dommages particuliers à chacune.

S'agissant de la première partie requérante, elles invoquent l'atteinte portée à son objet social en ce que l'acte attaqué entrave de façon importante le bon développement des activités dans la zone du canal et la viabilité financière des entreprises située le long du canal.

S'agissant de la deuxième partie requérante qui indique exploiter un terrain le long du canal et qui y stocke et livre différents matériaux (sable, ciment, recyclage, ...), elles évaluent l'impact financier à 167.325 euros par mois, soit 7 % de ses revenus annuels et détaillent les données de leur calcul. Elles ajoutent que les investissements qu'elle envisageait risquent d'être mis à mal par cette baisse de chiffre d'affaires.

S'agissant de la troisième partie requérante qui indique exploiter une pompe Express Texaco située à la limite du périmètre de l'acte attaqué, elles précisent que celle-ci dispose d'une concession renouvelée le 1^{er} janvier 2019 pour une durée de 9 ans, consentie pour un loyer annuel de 31.000 euros, établi en fonction de son chiffre d'affaires. Elles affirment qu'une fois le rond-point terminé (avec basculement de la circulation sortante sur Van Praet), au plus tard en décembre 2023, la clientèle de transit (qui veut rejoindre l'A12) n'aura plus du tout accès à sa pompe, ce qui représente près de 40 % de sa clientèle. Elles évaluent sa perte de chiffre d'affaires à 1.876.435 euros.

S'agissant de la quatrième partie requérante, laquelle indique distribuer des marchandises avec une flotte de poids lourds très importante, elles affirment qu'au lieu de faire vingt livraisons par jour, celle-ci ne pourra en faire que dix, ses poids lourds perdant trop de temps dans les bouchons. Elles évaluent l'impact du projet et de son chantier à une perte de 400.000 euros de chiffre d'affaires par mois, soit 4,8 millions par an. Elles indiquent qu'elle envisage un déménagement de son siège social et qu'elle craint une perte de réputation.

S'agissant de la cinquième requérante, laquelle indique transporter des matériaux de construction et exploiter une centrale à béton (chaussée de Vilvorde,

n° 35), elles invoquent également un impact sur son rendement en raison des pertes de fréquence que le projet et son chantier induisent.

Enfin, s'agissant de la sixième partie requérante, laquelle indique être spécialisée dans le transport de médicaments et de produits de premiers soins à destination des hôpitaux (produits pharmaceutiques à température contrôlée), elles font valoir que si les temps de parcours sont allongés, celle-ci ne sera plus en mesure de transporter ses produits vers certains hôpitaux.

VIII.2. Examen

1. En ses paragraphes 1^{er} et 4, l'article 17 des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, est libellé comme suit :

« § 1^{er}. La section du contentieux administratif est seule compétente pour ordonner par arrêt, les parties entendues ou dûment appelées, la suspension de l'exécution d'un acte ou d'un règlement susceptible d'être annulé en vertu de l'article 14, §§ 1^{er} et 3, et pour ordonner toutes les mesures nécessaires afin de sauvegarder les intérêts des parties ou des personnes qui ont intérêt à la solution de l'affaire.

Cette suspension ou ces mesures provisoires peuvent être ordonnées à tout moment :

1° s'il existe une urgence incompatible avec le traitement de l'affaire en annulation ;

2° et si au moins un moyen sérieux susceptible *prima facie* de justifier l'annulation de l'acte ou du règlement est invoqué.

Par dérogation aux alinéas 1^{er} et 2, la suspension ou les mesures provisoires ne peuvent être demandées après le dépôt du rapport visé à l'article 24. Toutefois, toute partie qui y a un intérêt peut dans ce cas adresser au président de la chambre saisie de la requête, une demande motivée en vue d'obtenir la fixation de l'affaire en urgence. La demande de suspension ou de mesures provisoires introduite entre le dépôt du rapport et sa notification est assimilée à la demande motivée. Le président se prononce par ordonnance sur cette demande. Si l'urgence paraît justifiée, il fixe l'affaire à brève échéance et au plus tard dans les deux mois de la réception de la demande, et peut aménager les délais pour le dépôt des derniers mémoires ;

[...]

§ 4. Dans les cas d'extrême urgence incompatibles avec le délai de traitement de la demande de suspension ou de mesures provisoires visées au paragraphe 1^{er}, la suspension ou des mesures provisoires peuvent être ordonnées, même avant l'introduction d'un recours en annulation, selon une procédure qui déroge à celle qui s'applique pour la suspension et les mesures provisoires visées au paragraphe 1^{er}.

Le cas échéant, cette suspension ou ces mesures provisoires peuvent même être ordonnées sans que toutes les parties aient été convoquées. Dans ce cas, l'arrêt qui ordonne la suspension provisoire ou les mesures provisoires convoque les parties à bref délai devant la chambre qui statue sur la confirmation de la suspension ou des mesures provisoires.

La suspension et les mesures provisoires qui ont été ordonnées avant l'introduction de la requête en annulation de l'acte ou du règlement seront

immédiatement levées s'il apparaît qu'aucune requête en annulation invoquant des moyens qui les avaient justifiées n'a été introduite dans le délai prévu par le règlement de procédure ».

2. L'urgence requise en vertu de l'article 17, § 1^{er}, alinéa 2, 1^o, suppose qu'il y ait une crainte sérieuse d'un dommage grave, voire irréparable, que subirait le requérant s'il devait attendre l'issue de la procédure en annulation. Cette crainte doit porter sur une atteinte aux intérêts dont le requérant se prévaut. Il faut, en outre, que le requérant ait fait toute diligence pour saisir le Conseil d'État afin de prévenir utilement le dommage qu'il craint.

3. La condition d'urgence ainsi imposée ne peut être reconnue que lorsque le requérant établit, dans sa requête, que la mise en œuvre de l'acte attaqué présenterait des inconvénients d'une gravité suffisante pour qu'on ne puisse les laisser se produire en attendant l'issue de la procédure au fond.

4. Par ailleurs, le recours à la procédure d'extrême urgence visée à l'article 17, § 4, précité, qui réduit à un strict minimum l'exercice des droits de la défense et l'instruction de la cause, doit rester exceptionnel, et ne peut être admis qu'en cas d'imminence du péril que la procédure de suspension a pour objet de prévenir, et à la condition que la partie requérante ait fait toute diligence pour saisir le Conseil d'État.

5. En l'espèce, il n'est pas contestable que les parties requérantes ont été informées par un courriel de Bruxelles Mobilité du 30 août 2023, les renvoyant à un avis publié sur son site internet, que les travaux d'aménagement du rond-point de l'avenue Van Praet allaient débuter le 4 septembre 2023 pour se terminer en décembre 2023.

6. Il n'est pas non plus contestable que la construction de ce rond-point est autorisée par le permis attaqué, de sorte que les travaux d'aménagement précités constituent la première phase de la mise en œuvre de celui-ci.

7. Constatant ce début de mise à exécution effective du permis accordé, les parties requérantes ne peuvent être suivies en ce qu'elles allèguent avoir pu penser que « les travaux proprement dits » ne seraient exécutés qu'à partir du mois de décembre 2023 au plus tôt, sur la seule base d'un avis de marché public qui portait notamment sur le réaménagement de plusieurs voiries et tronçons (avenues des Croix du Feu et Van Praet, chaussée de Vilvorde, *etc.*) et prévoyait le dépôt des offres pour le 12 septembre 2023.

8. Par ailleurs, la thèse des parties requérantes selon laquelle les travaux d'aménagement du rond-point ne leur causent pas grief en manière telle qu'elles n'ont pas fait le choix, lors du dépôt de leur demande de suspension le 27 septembre 2023, de la procédure d'extrême urgence, pose question au vu de leur exposé de l'urgence dans lequel elles font notamment valoir les embarras de circulation engendrés par le chantier de construction de ce même rond-point et les retards qui ont impacté leurs activités respectives, lesquels constituent les dommages graves allégués pour justifier leur demande que l'exécution du permis attaqué soit suspendue.

9. Toutefois, dès lors que les parties requérantes insistent sur le fait que les préjudices importants qu'elles redoutent sont relatifs au basculement des voies de sorties sur l'avenue Van Praet et la fermeture de l'avenue des Croix du Feu, lesquels devraient avoir lieu à la fin de décembre 2023, il ne peut leur être fait grief d'avoir espéré que le Conseil d'État serait pourvu des moyens nécessaires pour être en mesure de se prononcer en temps utile, soit avant que ces préjudices ne deviennent imminents, sur leur demande de suspension ordinaire introduite le 27 septembre. Dans cette mesure, il y a lieu de considérer que les conditions de diligence et d'imminence sont remplies.

10. S'agissant de la gravité de ces dommages, les parties requérantes font tout d'abord valoir des inconvénients liés au chantier du rond-point et à la problématique de « la baïonnette ».

11. S'agissant des travaux de construction du rond-point, il n'est pas contesté qu'ils sont en cours de finalisation de sorte que les inconvénients allégués qui y sont relatifs sont quasi consommés. L'affirmation que les embarras de circulation que les parties requérantes auraient subis à l'occasion de ce chantier de construction augmenteront au cours des phases suivantes d'exécution du permis attaqué n'est pas étayée et ne tient pas compte du fait que l'ouverture du rond-point à la circulation est de nature à améliorer la situation présente.

12. En ce qui concerne la problématique de la « baïonnette », la partie adverse indique qu'il s'agit d'une déviation de circulation qui est temporairement prévue et qui est indépendante du permis attaqué. Cette affirmation se vérifie à la lecture du rapport de l'expert en mobilité des parties requérantes, lequel indique également que cette déviation est prévue dans le cadre de l'aménagement du tram 10 à Heembeek. Si cet aménagement peut, semble-t-il, présenter certaines difficultés pour la circulation des poids lourds à l'endroit où il est prévu, la gravité de ces inconvénients temporaires n'est pas démontrée.

13. Les parties requérantes font ensuite valoir des dommages liés au projet autorisé. Elles estiment, en substance, que le permis attaqué autorise des aménagements de voirie qui vont occasionner pour elles un allongement important du temps de parcours pour leurs poids lourds, ce qui va impliquer un coût financier conséquent dans leur chef et risque de remettre en question leur viabilité financière. À l'appui de leur thèse, elles produisent un rapport rédigé par un expert en mobilité et reprennent des extraits de celui-ci.

14. L'affirmation des parties requérantes selon laquelle les modifications apportées par le projet auraient pour effet de diminuer la capacité d'absorption des véhicules sur les voiries concernées avec pour conséquence un allongement considérable des temps de parcours pour les poids lourds est contredite par le rapport d'incidences et l'*addendum* à celui-ci dont il ressort notamment ce qui suit :

- « Les modifications apportées au projet renforcent les statuts Auto plus et Poids lourds Plus de l'avenue Van Praet, conformément à la spécialisation multimodale des voiries du plan "Good Move". Le dossier de demande de permis, à l'appui de l'expertise du bureau Tractebel Engineering et de micro-simulations dynamiques de trafic, fait la démonstration du maintien de la capacité actuelle d'accueil des flux de véhicules existants sur toutes les voiries concernées par le projet : A12 ; R21 (Van Praet et Croix du Feu) ; chaussée de Vilvorde ; av. du Parc Royal ; rond-point du Gros Tilleul ; av. Mutsaard ; av. de Madrid » ;
- « Le projet prévoit de réduire la vitesse de circulation autorisée :
 - Elle sera de 90 et 70 km/h au lieu de 120 km/h sur le tronçon de l'A12 ;
 - Elle sera de 50 km/h au lieu de 70 km/h sur le tronçon de l'avenue Van Praet (et 50 sur le tronçon Croix du Feu pour le sens sortie de ville).

Ces réductions de vitesse seront défavorables au temps de parcours. Toutefois, la suppression de nombreux feux de circulation sera favorable au temps de parcours et surtout à la fluidité du trafic routier.

En effet, le projet prévoit de la suppression des feux de circulation actuellement présents pour 2 carrefours et 4 traversées sur l'avenue des Croix du Feu.

Le trafic en entrée ville bénéficiera quant à lui de la suppression du feu de circulation situé au croisement avec la chaussée de Vilvorde ainsi que celui de la traversée piétonne située au niveau du Jardin du Pavillon chinois.

Un nouveau feu de traversée piétonne fonctionnant uniquement à la demande sera néanmoins installé pour traverser le boulevard urbain à hauteur du chemin du Boxer ».

15. Par ailleurs, la partie adverse produit également un rapport d'analyse de l'impact du chantier sur le trafic à l'aide des données FCD (Inrix Roadway Analytics), soit les temps de parcours, daté du 4 décembre 2023, qui conclut à un impact positif du chantier sur les flux de trafic et estime que, la situation future étant similaire à celle des phases 1 et 2, le trafic ne devrait pas être affecté négativement.

16. Le rapport d'expertise produit par les parties requérantes arrive à la conclusion inverse. Toutefois, d'une part, il se base sur l'impact actuel cumulé avec d'autres travaux indépendants de l'exécution du permis attaqué et, d'autre part, il ne comporte aucune donnée objective et quantifiable, les constats de ralentissement opérés pour un jour X à une heure X à partir de données de trajet du site *Google Maps* pouvant difficilement suffire à extrapoler des conséquences générales à long terme et à remettre en cause les résultats du rapport d'incidences, de son addendum et du rapport d'analyse précité. Par conséquent, il n'apparaît pas suffisant pour étayer l'affirmation de celles-ci que le flux d'accueil des poids-lourds sera réduit de 60 % à la suite des aménagements autorisés par le permis attaqué en manière telle que les temps de parcours de ces véhicules vont considérablement augmenter.

17. Au vu de ces différents éléments, les parties requérantes restent en défaut de démontrer concrètement que l'exécution du permis attaqué engendrera un allongement des temps de trajets des poids lourds tel qu'il impliquera un coût financier important pour elles de nature à présenter un risque réel pour leur viabilité économique.

18. 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.

IX. Demande de mesures provisoires

IX.1. La requête

À titre subsidiaire, les parties requérantes sollicitent que les mesures provisoires suivantes, qui « visent à maintenir les bandes en entrée de ville et les bandes en sortie de ville existantes sur l'ensemble du tronçon situé entre l'A12 et le rond-point du Gros Tilleul ainsi que le tronçon entre le rond-point du Gros Tilleul et le pont Van Praet et la chaussée de Vilvorde », soient ordonnées :

- ordonner le maintien de deux bandes en entrée de ville sur l'A12 en amont du rond-point du Gros Tilleul ;
- ordonner le maintien de la circulation de transit en deux bandes en sortie de ville sur l'avenue des Croix du Feu ;
- ordonner l'interdiction de la mise en double sens de l'avenue Van Praet et le maintien d'au moins deux bandes en entrée de ville sur cette avenue ;

- ordonner l'arrêt immédiat des travaux autour du rond-point entre l'avenue Van Praet et la chaussée de Vilvorde qui sont de nature à induire une réduction de nombre de bandes en entrée de ville et de nombre de bandes en direction de la chaussée de Vilvorde ;
- ordonner la suppression des éventuelles infrastructures provisoires de chantier faisant obstacle à la mise en œuvre de ces mesures et/ou les adapter en conséquence.

IX.2. Examen

Depuis la loi du 20 janvier 2014 portant réforme de la compétence, de la procédure et de l'organisation du Conseil d'État, la demande de mesures provisoires ne doit plus être l'accessoire de la demande de suspension, mais il demeure que ces mesures ne peuvent être ordonnées que dans les conditions où la suspension peut l'être aussi.

Dès lors que – comme cela ressort des précédents motifs du présent arrêt – la demande de suspension doit être rejetée parce qu'il n'est pas satisfait à la condition d'urgence, il ne peut être fait droit à la demande de mesures provisoires.

PAR CES MOTIFS, LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1^{er}.

Les requêtes en intervention introduites par la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) et par le Service public régional de Bruxelles – Bruxelles Mobilité sont accueillies.

Article 2.

La demande de suspension d'extrême urgence est rejetée.

Article 3.

La demande de mesures provisoires d'extrême urgence est rejetée.

Article 4.

L'exécution immédiate du présent arrêt est ordonnée.

Article 5.

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, le 8 décembre 2023, par la XV^e chambre du Conseil d'État siégeant en référé, composée de :

Anne-Françoise Bolly,
Frédéric Quintin,

présidente de chambre,
greffier.

Le Greffier,

La Présidente,

Frédéric Quintin

Anne-Françoise Bolly

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

XV^e CHAMBRE

ARRÊT RECTIFICATIF

n° 258.184 du 8 décembre 2023

A. 240.145/XV-5630

En cause :

1. l'association sans but lucratif
COMMUNAUTÉ PORTUAIRE BRUXELLOISE,
2. la société anonyme
H&H RESOURCES BRUSSELS,
3. la société à responsabilité limitée
EG RETAIL, TEXACO,
4. la société anonyme ZIEGLER,
5. la société anonyme DE KEMPENEER,
6. la société à responsabilité limitée
VTS LOGISTICS BELGIUM,

ayant toutes les six élu domicile chez
M^{es} Joël VAN YPERSELE de STRIHOU
et Élise HECQ, avocats,
rue des Colonies, 56/6
1000 Bruxelles,

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,
représentée par son Gouvernement.

ayant élu domicile chez
M^{es} Dominique VERMER
et Marion PIRET-GERARD, avocats,
avenue Tedesco, 7
1160 Bruxelles.

Parties intervenantes :

3. la Société des Transports intercommunaux
de Bruxelles (STIB),
4. le Service public régional de Bruxelles
– Bruxelles Mobilité

ayant tous deux élu domicile chez
M^{es} Maxime CHOMÉ,
Anne-Charlotte EKWALLA TIMSONET
et Delphine VAN DEN EYNDE, avocats,
place Flagey, 7
1051 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite, par la voie électronique, le 23 novembre 2023, l'association sans but lucratif Communauté Portuaire Bruxelloise, la société anonyme H&H Resources Brussels, la société à responsabilité limitée Eg Retail, Texaco, la société anonyme Ziegler, la société anonyme De Kempeneer et la société à responsabilité limitée VTS Logistics Belgium demandent la suspension, selon la procédure d'extrême urgence, de l'exécution de la décision du Fonctionnaire délégué du 26 juillet 2023 octroyant au Service Public Régional de Bruxelles – Bruxelles Mobilité un permis d'urbanisme ayant pour objet de :

- « Restructurer l'axe routier R21 à Laeken/ Neder-Over-Hembeek :
 - Requalifier l'autoroute A 12 en boulevard urbain ;
 - Mettre en double sens l'avenue Van Praet ;
 - Supprimer les voies de transit sur l'avenue des Croix du Feu ;
 - Créer une promenade cyclo-piétonne sis avenue de Madrid – Autoroute A12 – Gros Tilleul – avenue Van Praet – avenue des Croix du Feu – chaussée de Vilvorde entre le pont Van Praet et l'avenue des Croix du Feu – avenue de l'Araucaria entre l'avenue des Croix du Feu et l'avenue Van Praet, et délivré sous la référence 04/PFD/1844326 ».

Par la même requête, les mêmes parties requérantes demandent également des mesures provisoires visant à maintenir les bandes en entrée de ville et les bandes en sortie de ville existantes sur l'ensemble du tronçon situé entre l'A12 et le rond-point du Gros Tilleul ainsi que le tronçon entre le rond-point du Gros Tilleul et le pont Van Praet et la chaussée de Vilvorde et plus particulièrement :

- ordonner le maintien de deux bandes en entrée de ville sur l'A12 en amont du rond-point du Gros Tilleul ;
- ordonner le maintien de la circulation de transit en deux bandes en sortie de ville sur l'avenue des Croix du Feu ;
- ordonner l'interdiction de la mise en double sens de l'avenue Van Praet et le maintien d'au moins deux bandes en entrée de ville sur cette avenue ;
- ordonner l'arrêt immédiat des travaux autour du rond-point entre l'avenue Van Praet et la chaussée de Vilvorde qui sont de nature à induire une réduction de nombre de bandes en entrée de ville et de nombre de bandes en direction de la chaussée de Vilvorde ;
- ordonner la suppression des éventuelles infrastructures provisoires de chantier faisant obstacle à la mise en œuvre de ces mesures et/ou les adapter en conséquence.

II. Procédure

Un arrêt n° 258.179 du 8 décembre 2023 a accueilli les requêtes en intervention introduites par la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) et par le Service public régional de Bruxelles – Bruxelles Mobilité, a rejeté la

demande de suspension d'extrême urgence et la demande de mesures provisoires d'extrême urgence et a réservé les dépens.

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. Rectification d'une erreur matérielle

Une erreur matérielle s'est glissée dans l'arrêt n° 258.179, précité.

Il convient de la rectifier comme indiqué au dispositif.

PAR CES MOTIFS, LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1^{er}

L'article 2 du dispositif de l'arrêt n° 258.179 du 8 décembre 2023 qui est ainsi formulé :

« Article 2.

La demande de suspension d'extrême urgence est rejetée »,

est remplacé par ce qui suit :

« Article 2.

Les demandes de suspension, introduites respectivement selon la procédure ordinaire et selon la procédure en extrême urgence, sont rejetées ».

Ainsi prononcé à Bruxelles, le 8 décembre 2023, par la XV^e chambre du
Conseil d'État siégeant en référé, composée de :

Anne-Françoise Bolly,
Frédéric Quintin,

présidente de chambre,
greffier.

Le Greffier,

La Présidente,

Frédéric Quintin

Anne-Françoise Bolly