CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

LA PRÉSIDENTE DE LA XV^e^ CHAMBRE SIÉGEANT EN RÉFÉRÉ

A R R Ê T

n^o^ 260.405 du 5 juillet 2024

A. 240.807/XV-5719

En cause :

EUROPÉEN

1. **l'association sans but lucratif GROUPE D'ANIMATION DU QUARTIER DE LA VILLE DE BRUXELLES**,
2. **l'association sans but lucratif ASSOCIATION DU QUARTIER LÉOPOLD**,
3. **l'association sans but lucratif ASSOCIATION DES COMMERCANTS DU CARREFOUR JEAN MONNET**,
4. **M.M.**,
5. **C.M.**,
6. **la société privée à responsabilité limitée NOA**,
7. **la société privée à responsabilité limitée CASA ITALIANA**,
8. **la société privée à responsabilité limitée NORYEL**,
9. **la société privée à responsabilité limitée JOHMURIEL**,

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

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^es^ Dominique VERMER,
Cindy MOPALANGA
et Basile PITTIE, avocats,
avenue Tedesco, 7
1160 Bruxelles.

Partie intervenante :

le Service Public Fédéral MOBILITÉ ET TRANSPORTS – BELIRIS,
ayant élu domicile chez
M^e^ Frédéric VAN DEN BOSCH, avocat,
rue du Panier Vert, 70
1400 Nivelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite, par la voie électronique, le 23 décembre 2023, les parties requérantes demandent, d'une part, la suspension de l'exécution du permis d'urbanisme délivré par le fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale à Bruxelles Mobilité pour « réaménager la voirie de façade à façade de la rue de la Loi entre le parc du Cinquantenaire et le rond-point Schuman » et, d'autre part, l'annulation de ce permis.

II. Procédure

Par une requête introduite le 30 janvier 2024, le SPF Mobilité et Transports – BELIRIS demande à être reçu en qualité de partie intervenante.

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

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

Par une ordonnance du 25 avril 2024, l'affaire a été fixée à l'audience du 28 mai 2024 et le rapport a été notifié aux parties.

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

M^e^ Sacha Gruber, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, M^e^ Basile Pittie, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et M^e^ Frédéric Van den Bosch, avocat, comparaissant pour la partie intervenante, ont été entendus en leurs observations.

M. Laurent Jans, premier auditeur, a été entendu en son avis conforme.

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

III. Faits

1. Le 26 avril 2019, le Service Public Régional de Bruxelles (Bruxelles Mobilité) dépose une demande de permis d'urbanisme ayant pour objet de :

« - Réaménager la voirie de façade à façade de la rue de la Loi entre le parc du Cinquantenaire et le rond-point Schuman ;
- Aménager les trottoirs de la rue de la Loi devant les bâtiments du Conseil européen et le Charlemagne ;
- Démolir le garde-corps du pont de la chaussée d'Etterbeek en direction de l'avenue des Arts et élargir le tablier du pont jusqu'à l'alignement ;
- Modifier le régime de circulation ;
- Abattre et planter des arbres ;
- Installer un auvent sur le rond-point Schuman ;
- Placer du mobilier urbain ».

2. Une enquête publique est organisée du 16 septembre au 15 octobre 2020, en application de la prescription 7.4 du PRAS (modification des caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations en zone administrative), de la prescription 25.1 du PRAS (actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun) et de l'article 147 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) (demande accompagnée d'un rapport d'incidences). Elle donne lieu à de nombreuses réclamations, notamment une émanant de la cinquième partie requérante.

3. Le 17 novembre 2020, la commission de concertation émet un avis favorable à condition :

« 1. d'apporter des précisions quant à la garantie de pérennité du revêtement de sol du rond-point Schuman ;
2. d'apporter les détails de raccord des revêtements aux limites de la demande de permis ;
3. d'apporter des précisions quant au choix retenu concernant la matérialité du revêtement de sol lors des divergences entre les plans et la note explicative/rapport d'incidence ;
4. d'étudier la possibilité de créer davantage de places assises au centre de la place ;
5. d'apporter des informations complémentaires en ce qui concerne la gestion des chaises placées sous l'auvent lors des évènements ;
6. d'apporter des détails techniques quant à l'intégration, raccordement, entretien, résistance de l'éclairage prévu dans le plenum ;
7. d'apporter les détails techniques relatifs à la structure de l'auvent (la stabilité, l'épaisseur du revêtement réfléchissant, comment est-il assemblé, son entretien, sa réverbération de la lumière, sa mise en lumière la nuit, sentiment lorsqu'on se trouve dessous l'auvent, …) ;
8. d'apporter les détails techniques (plans/coupes) de raccordement du réseau

d’eau de pluie tant au niveau des jardinières de pleine terre que pour celles posées sur les ouvrages d’art souterrains ;
9. d’apporter les détails techniques relatifs à la toiture verte prévue sur l’auvent (de type d’espèce, type de substrat, méthode d’entretien, …) ;
10. de renforcer la présence du végétal dans le respect du concept du projet tout en respectant les contraintes techniques du sous-sol ;
11. d’apporter des précisions sur le système de gestion des eaux de pluie à l’échelle du périmètre de la demande en mettant en relations entre eux les différents systèmes prévus (réseau de tuyaux, raccordement des eaux aux jardinières, toiture végétale, jardinière avec réserve d’eau, …) ;
12. d’apporter des précisions quant à la réflexion du bruit sur l’auvent (rassemblement de foule) ;
13. de préciser les dispositifs type bornes de sécurité, leur mode de gestion, par qui, quels seront les autorisations, en coordination avec les acteurs publics concernés ;
14. de revoir la position de certaines bornes de manière à garantir la continuité confortable des piétons et cyclistes ;
15. de préciser comment s’organisent les entrées et sorties depuis/vers les accès des bâtiments ainsi que préciser comment fonctionne la circulation des véhicules autorisés en particulier du côté du Juste Lipse (accès depuis rond-point Schuman ? et puis boucle ?) ;
16. de raccorder la piste cyclable de la rue Stevin à celle de l’avenue de Cortenbergh ;
17. d’apporter plus de garantie quant à l’efficacité de la gestion des feux de signalisation sur Cortenbergh ;
18. de justifier la validité des données de comptage utilisées en comparant le contexte durant lequel ces comptages ont eu lieu avec le contexte actuel ».

4. La commune d’Etterbeek émet un avis défavorable minoritaire en raison des incertitudes quant aux effets des aménagements projetés sur le trafic.

5. Le 23 avril 2021, le fonctionnaire délégué impose le dépôt d’une demande modifiée sur la base de l’article 191 du CoBAT.

6. Les documents modifiés sont déposés les 4 août et 19 octobre 2021.

7. Le 21 décembre 2021, le fonctionnaire délégué délivre à Bruxelles Mobilité le permis sollicité.

8. L’annulation de cet acte est demandée par les parties requérantes (recours enrôlé sous le numéro A. 235.817/XV-4999).

9. Le 30 septembre 2022, Bruxelles Mobilité dépose une demande de permis d’urbanisme, ayant pour objet de :

« - Réaménager la voirie de façade à façade de la rue de la Loi entre le parc du Cinquantenaire et le rond-point Schuman ;
- Aménager les trottoirs de la rue de la Loi devant les bâtiments du Conseil Européen et le Charlemagne ;
- Démolir le garde-corps du pont de la chaussée d’Etterbeek en direction de

l’avenue des Arts et élargir le tablier du pont jusqu’à l’alignement ;
- Réaménager de façade à façade l’avenue de Cortenbergh entre le rond-point Schuman et la rue le Corrège ;
- Aménager les trottoirs, une piste cyclable et une bande de bus sur l’avenue de Cortenbergh.
- Réaménager les trottoirs et les bandes de circulation sur l’avenue de la Joyeuse Entrée entre le parc du Cinquantenaire et l’avenue de Cortenbergh ;
- Réaménager une partie de l’avenue d’Auderghem ;
- Modifier le régime de circulation ;
- Abattre et planter des arbres ;
- Installer un auvent sur le rond-point Schuman ;
- Placer du mobilier urbain ».

Il n’y est pas précisé s’il s’agit d’une demande de permis modificatif (en application de l’article 102/1 du CoBAT) ou d’une nouvelle demande.

10. Divers avis sont sollicités et obtenus.

11. Une enquête publique est organisée du 12 avril au 11 mai 2023, en application de la prescription 7.4 du PRAS (modification des caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations en zone administrative) et de l’article 175/20 du CoBAT (projet soumis à rapport d’incidences).

12. Elle donne lieu à 81 réclamations, dont celles des troisième et cinquième parties requérantes.

13. Le 29 août 2023, la commission de concertation donne un avis favorable à condition de :

« - Revoir l’aménagement de la rue cyclable à double sens à hauteur de l’avenue de la Joyeuse Entrée afin d’éviter les conflits entre les cyclistes et le volume de trafic important ;
- Préciser l’aménagement à la hauteur du débouché Petite rue de la Loi/Joyeuse Entrée et adapter les plans en fonction de l’aménagement prévu (aménagement d’une voirie à double sens et non en sens unique avec piste cyclable) ;
- Intégrer des dalles podotactiles au niveau des traversées de l’avenue de la Joyeuse Entrée (croisement avec la petite rue de la Loi) et de l’avenue de Cortenbergh (à la hauteur du n° 43) ;
- Revoir la disposition du stationnement des taxis pour limiter leur impact visuel dans le paysage urbain ;
- Revoir l’aménagement de la rue Cortenberg et remettre le tronçon de la rue à une bande, entre la rue Stevin et la place Schuman, préservant ainsi les alignements de platanes existants dans ce long tronçon ;
- Proposer une alternative à “la tête d’épingle” rue Froissart, destinée à permettre la manœuvre de demi-tour au bout de la rue ».

14. Le 5 septembre 2023, le demandeur notifie à la partie adverse sa volonté d’introduire d’initiative des plans modificatifs (sur la base de l’article 177/1 du CoBAT).

15. Les plans et documents modifiés sont déposés le 25 octobre 2023.

16. Le lendemain, le fonctionnaire délégué délivre le permis d'urbanisme sollicité.

Il s'agit de l'acte attaqué.

IV. Intervention

Le SPF Mobilité et Transports – BELIRIS expose dans sa requête introduite le 30 janvier 2024 qu'en vertu des accords de coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale, il est désigné pour la reprise de la maîtrise d'ouvrage des travaux autorisés par l'acte attaqué.

Il s'ensuit qu'il dispose de l'intérêt requis pour intervenir et qu'il y a lieu d'accueillir sa requête en intervention.

V. Conditions de la suspension

Conformément à l'article 17, § 1er, 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. Absence de résumé des moyens

En application de l'article 2, § 1er, alinéa 3, du règlement général de procédure, « si le moyen nécessite des développements, la requête comprend un résumé du grief allégué ». En l'espèce, la requête unique ne contient pas de résumé des griefs alors que les quatre moyens font l'objet d'une trentaine de pages de développements. Ainsi que le prévoit la disposition précitée, « l'absence de résumé du grief ne peut conduire à l'irrecevabilité du moyen ». Cette absence de résumé des moyens ne participe toutefois pas à une bonne administration de la justice. Les griefs allégués, lesquels font l'objet, à ce stade de la procédure, d'un examen *prima facie*, sont exposés succinctement dans le présent arrêt.

VII. Premier moyen

VII.1. Thèse des parties requérantes

Les parties requérantes prennent un premier moyen formulé comme suit :

« Le premier moyen est pris de la violation de l'article 102/1 du CoBAT, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du principe selon lequel tout acte administratif doit reposer sur des motifs exacts, pertinents et admissibles, de la violation de l'effet utile de l'enquête publique, ainsi que de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir.

En ce que, en réponse à une réclamation relative au manque de clarté quant au statut de la demande de permis, modificative ou nouvelle, la partie adverse a répondu, de manière manifestement erronée, que la demande de permis modifiait le précédent permis obtenu pour le même projet tout en étant une nouvelle demande globale ;

Alors qu'il est constant que tout acte administratif doit reposer sur des motifs matériels exacts, pertinents et admissibles en droit ».

Elles citent le motif suivant de l'acte attaqué :

« Considérant que la demande modifie le permis d'urbanisme délivré en date du 21/12/2021 et référencé 04/PFD/1710911 ; qu'elle constitue néanmoins une nouvelle demande globale ».

Elles sont d'avis qu'à lire ce considérant, le permis attaqué est à la fois un permis nouveau, global et un permis modificatif, soit un permis « hybride », ce qui ne se peut.

Elles ajoutent que cette erreur a une incidence très concrète puisqu'un recours a été introduit à l'encontre du permis initial et que si le permis ici attaqué est modificatif, l'annulation du permis initial impliquera, *ipso facto*, la perte d'objet de ce second permis et l'impossibilité de le mettre en œuvre, tandis que si le permis ici attaqué remplace le permis initial, la procédure pendante doit aboutir à un arrêt constatant la perte d'objet du premier recours, aux torts de la partie adverse.

VII.2. Examen

Bien qu'il soit indiqué dans le motif relevé par les parties requérantes que le projet « modifie » le permis initial, il ne ressort ni de l'acte attaqué ni du dossier de demande de permis et de son instruction que cette mention a pu

sérieusement induire l'administration, les instances consultées ou le public en erreur quant au fait que la nouvelle demande de permis d'urbanisme introduite le 30 septembre 2022 porte sur un projet global et ne sollicite pas des modifications au permis obtenu le 21 décembre 2021 avec un maintien de droits acquis à des aspects de ce dernier.

En effet, son objet couvre tous les aspects du projet, les plans joints représentent toute la zone et les aménagements visés et, enfin, la note explicative et le rapport d'incidences sur l'environnement témoignent de la volonté du demandeur de solliciter un nouveau permis pour un projet global dont le périmètre est analogue à celui du permis précédent et non pour certains aspects modifiés de ce dernier. Les instances consultées et le public ont d'ailleurs pu faire valoir leurs observations sur l'intégralité du projet.

Prima facie, le premier moyen n'est pas sérieux.

VIII. Deuxième moyen

VIII.1. Thèse des parties requérantes

Les parties requérantes exposent un deuxième moyen comme suit :

« Le deuxième moyen est pris de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de la violation du principe de bonne administration et, plus particulièrement, du devoir de minutie, ainsi que du principe de légitime confiance, de l'erreur dans les motifs, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir.

En ce que la partie adverse accepte aujourd'hui (second permis) un aménagement qu'elle a refusé hier (premier permis), sans motiver, tant en droit qu'en fait, les raisons de cette appréciation modifiée ;

Alors que tout revirement d'attitude doit reposer sur des motifs qui permettent de comprendre pourquoi l'autorité administrative, dans l'exercice de son pouvoir d'appréciation, opère un tel revirement ».

Elles reprochent, en substance, à la partie adverse d'avoir opéré un revirement d'attitude non motivé quant à l'aménagement apporté à l'avenue de la Joyeuse Entrée vers et depuis l'avenue de Cortenbergh/rue de la Loi, en la mettant en double sens alors qu'elle avait autorisé un sens unique inversé dans le cadre du permis accordé le 21 décembre 2021.

VIII.2. Examen

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

Une autorité administrative demeure libre, dans le cadre de l'exercice de son pouvoir discrétionnaire d'appréciation, de changer de point de vue à condition d'exposer spécifiquement les raisons de ce changement. Il n'y a de revirement appelant une motivation spécifique que si le projet autorisé par le permis d'urbanisme attaqué est similaire à un projet précédent et que l'autorité a adopté deux attitudes apparemment contradictoires pour une affaire déterminée, attitudes se succédant dans un délai rapproché, dans un même contexte et alors que les circonstances de l'affaire n'ont pas évolué de manière significative et que n'apparaît aucun élément nouveau expliquant la contradiction.

En l'espèce, dans le permis accordé le 21 décembre 2021, la partie adverse a imposé la circulation à sens unique, inversée par rapport à la situation existante jusque-là, de l'avenue de la Joyeuse Entrée, entre l'avenue de Cortenbergh et la petite rue de la Loi, en indiquant que cela « permet de diminuer le trafic dans l'avenue de la Joyeuse Entrée par rapport au projet initial », lequel prévoyait la mise à double sens, que cela « permet également de proposer une vraie piste cyclable bidirectionnelle tout en maintenant les circulations piétonnes » et « améliore considérablement les traversées piétonnes sur tout le large carrefour Stevin–Cortenbergh et Renaissance–Joyeuse Entrée », ainsi que « pour les traversées cyclistes à ces mêmes carrefours ». Elle a également indiqué que la modification du sens unique « implique un report de trafic qui remonte le long de la trémie vers la chaussée d'Auderghem […] estimé à 350 evp à l'heure de pointe du soir (cas le plus pessimiste) » mais qu'elle « présente l'avantage de compenser l'augmentation du trafic qui était dévié dans l'avenue de la Joyeuse Entrée et dès lors provoque une diminution estimée à 350 evp dans l'avenue de la Joyeuse Entrée ».

Dans le permis ici attaqué, elle valide la mise à double sens demandée, dont la justification fait l'objet de développements dans la note explicative jointe à la demande ainsi que dans le rapport d'incidences. La commission de concertation, dont l'avis est repris dans l'acte attaqué, a tout d'abord considéré ce qui suit :

« Considérant cependant, que la mise en double sens de l'avenue de la Joyeuse Entrée ne permet pas d'intégrer ces mêmes mesures, en ce que cet aménagement vise à offrir une plus grande capacité d'accueil des véhicules sur cette voirie ;

Considérant que le demandeur a procédé à des analyses, comptages et modélisation (MUSTI) en ce qui concerne le report de trafic ; que les analyses sont exposées dans le rapport d'incidences ;

Considérant que le projet prévoit pour l'axe Nord-Sud un report de trafic estimé à 90 % sur l'axe de l'avenue de la Joyeuse Entrée par sa mise en double sens ; que cet axe n'est pas visé par les mesures précédemment énoncées en ce que cet aménagement vise à offrir une plus grande capacité d'accueil des véhicules sur cette voirie ; qu'il serait pertinent de préciser cela ;
Considérant qu'il en ressort en particulier que le report du trafic Sud-Nord ne devrait à terme plus se faire via la chaussée d'Etterbeek mais principalement par la rue de la Loi (via la bretelle de tunnel Auderghem-Loi), petite Ceinture et chaussée de Louvain (bords de maille Ambiorix-Plasky) ; que le constat démontre pour l'axe Sud-Nord que les reports de trafic longue distance se feront exclusivement via les bords de mailles ».

À la suite de la note complémentaire déposée par le demandeur de permis, la partie adverse considère ce qui suit dans le permis attaqué :

« En ce qui concerne les motivations relatives au projet modifié :

Considérant que le demandeur a introduit des plans complémentaires ainsi qu'une note pour répondre aux craintes et remarques évoquées lors de la commission de concertation et de l'enquête publique ;

[…]

Considérant que cette note précise également les chiffres repris dans le rapport d'incidences en ce qu'elle apporte comme donnée supplémentaire le flux moyen journalier (repris par heure dans le rapport d'incidences de la demande initiale) et des précisions quant au report de trafic depuis et vers l'avenue de la Joyeuse Entrée ;

Considérant que le flux journalier moyen est de 4.400 evp depuis l'avenue de Cortenbergh vers l'avenue de la Joyeuse Entrée (sud-nord) et de 4.100 evp depuis l'avenue de la Joyeuse Entrée vers l'avenue de Cortenbergh (nord-sud) ; que le rapport d'incidences précisait que le report de trafic identifié en heure de pointe du matin et en heure de pointe du soir est similaire ;

Considérant que les 90 % de report de trafic évoqué dans le rapport d'incidences (fourni dans la demande initiale) concernent uniquement le flux dévié vers l'avenue de la Joyeuse Entrée, soit l'axe nord-sud et représente en réalité 19,8 % du trafic qui fréquente le rond-point Schuman ;

Considérant que cette donnée précise que le report de trafic en heures de pointe (matin et soir) est acceptable, qu'elle ne représente pas un report de 90 % du trafic total, mais du trafic fréquentant le rond-point Schuman, soit une augmentation de +/- 20% du trafic ;

[…]

Considérant que le projet modifié intègre l'aménagement du débouché petite rue de la Loi / avenue de la Joyeuse Entrée, prévu en une rue à double sens et défini comme "rue cyclable" ;

Considérant que si l'avis de la commission de concertation mentionne que la rue cyclable ne serait peut-être pas le meilleur aménagement à réaliser, il s'avère que, compte tenu de l'espace disponible, limité par la présence des trémies, la séparation de la circulation des cyclistes [et] des automobiles est impossible ;

Considérant qu'il a fallu appliquer le principe STOP en offrant des trottoirs d'une largeur confortable, que la fermeture de l'avenue de la Joyeuse Entrée à la circulation automobile n'est pas envisageable (voir rapport d'incidences), la seule option actuelle reste la rue cyclable ;

Considérant que cette option permet une flexibilité d'usage, si le trafic automobile venait à diminuer, ou le flux des cyclistes à augmenter ; que la rue cyclable, définie désormais comme une zone cyclable, est réglementée par l'article 22*novies* du Code de la route ».

Par ces considérants, la partie adverse explicite les raisons pour lesquelles elle accepte la mise à double sens de cette portion de l'avenue de la Joyeuse Entrée dans l'objectif d'augmenter la capacité de cette avenue en tant que voirie « auto-confort » de « bord de maille » dans le cadre du plan global *Good Move* et de diminuer l'impact sur les voiries de quartier et d'intérieur de maille.

Prima facie, une telle motivation, laquelle trouve appui dans la note explicative déposée par le demandeur de permis ainsi que dans le rapport d'incidences, permet de comprendre et de justifier le changement d'attitude opéré par la partie adverse à l'égard de la mobilité sur le tronçon visé de l'avenue de la Joyeuse Entrée.

Le deuxième moyen n'apparaît pas sérieux.

IX. Troisième moyen

IX.1. Thèse des parties requérantes

Les parties requérantes exposent un troisième moyen comme suit :

« Le troisième moyen est pris de la violation des articles 2, 175/1, 175/16 et 175/17 du CoBAT, de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir.

En ce que le rapport d'incidences accompagnant le dossier de demande de permis n'examine pas, ou de manière trop succincte, plusieurs éléments nécessaires pour que le public et les autorités effectuent une analyse compréhensible des incidences du projet ;

Alors que le contenu du rapport d'incidences doit permettre d'éclairer l'autorité au sujet des impacts d'un projet afin de lui permettre de statuer en pleine connaissance de cause ».

Elles reprochent en particulier au rapport d'incidences d'être lacunaire dans son chapitre relatif aux aspects socio-économiques dès lors qu'il ne procède pas au recensement des commerçants et des acteurs de l'activité économique du

quartier européen environnant le rond-point Schuman qui seront impactés par les modifications du régime de circulation et qu'il n'examine pas l'organisation des livraisons et des possibilités d'accès de la clientèle. Elles estiment encore que le permis attaqué ne témoigne pas d'un examen effectif et concret de cette question socio-économique.

Elles formulent les mêmes critiques à propos des questions environnementales, reprochant à la partie adverse de n'examiner que les problèmes de mobilité, alors que les conséquences néfastes, notamment en termes de bruit et de pollution, ont été dénoncées lors de l'enquête publique.

IX.2. Examen

Pour que des griefs relatifs au contenu du rapport d'incidences puissent entraîner l'annulation d'un permis d'urbanisme, il faut que les lacunes dénoncées soient de nature à avoir faussé l'appréciation de l'autorité administrative qui délivre le permis. Il revient à celui qui dénonce les lacunes du dossier de la demande de permis de démontrer que ces manquements ont empêché l'autorité d'apprécier convenablement la demande et de statuer en connaissance de cause.

En l'espèce, il ressort du rapport d'incidences, ce qui suit :

« L'accessibilité en véhicule reste identique pour les commerces au Nord du rond-point Schuman pour le trafic en provenance du Nord (E40, moyenne ceinture, *etc.*) ; elle est modifiée par un détour via la chaussée d'Etterbeek pour le trafic en provenance du sud (Jourdan, *etc*.).

Pour les commerces situés au Sud du rond-point, l'accessibilité en véhicule reste identique pour le trafic en provenance du Sud (petite ceinture, Jourdan, *etc*.) ; elle est modifiée par un détour via l'avenue de la Joyeuse Entrée pour le trafic en provenance du nord (E40, moyenne ceinture, *etc*.).

Ces détours sont en partie compensés par le fait que ces nouveaux itinéraires se feront sur des axes fluides. Alors qu'en situation existante, la traversée du rond-point du Nord vers le Sud ou inversement, certes plus directe en distance, implique de longues pertes de temps de parcours dû à la congestion automobile du rond-point Schuman. Cette congestion est encore plus marquée durant les heures d'ouverture des commerces.

Les commerces bénéficieront en outre d'une accessibilité accrue pour les modes actifs et usagers de transports en commun ».

Par ailleurs, le permis attaqué est notamment motivé comme suit :

« Considérant que le RIE constate que le quartier européen est un quartier essentiellement tourné vers la fonction de bureau avec une population active importante ; que les bâtiments qui bordent l'espace du projet sont principalement

des institutions publiques et des immeubles de bureaux ; qu'autour de la place Schuman et dans les rues attenantes se trouvent, au rez-de-chaussée, de nombreuses activités commerciales et de restauration, surtout du côté est de la place Schuman et dans la petite rue de la Loi ; que, sur cette même place, un stand de fleurs et un stand de fruits et légumes sont actuellement implantés de manière peu harmonieuse dans l'espace public ;

Que l'espace public est une destination importante et un nœud de transit où se regroupent bus, métro et train ; que cela engendre une circulation piétonne intense à plusieurs moments de la journée ; que la situation centrale de l'aire piétonne entre les institutions européennes fait en sorte que l'espace public attire aussi de nombreux événements ;

Considérant que le projet permet d'allouer plus d'espaces aux modes actifs et d'améliorer le déplacement des transports publics, ce qui favorise le développement économique et permet d'accorder une plus grande attention au domaine social ; que le déblaiement et l'ouverture favorise[nt] la circulation piétonne et des cyclistes ; que les activités commerciales et restauratives aux abords de la place Schuman et de la petite rue de la Loi auront davantage d'espaces pour développer leurs activités, qu'elles ne seront pas séparées du reste de l'espace public par le trafic automobile et bénéficieront d'une accessibilité accrue des modes actifs et des usagers des transports en commun ;

Considérant que le projet a un impact positif sur l'ensemble du quartier et que son réaménagement va renforcer son attractivité ».

S'agissant du stationnement, le rapport d'incidences reprend notamment l'examen suivant :

« 3.4.2.7. Le stationnement

Rue de la Loi et place Schuman :

Il ne sera plus possible de se garer le long de la place Schuman et dans la Petite rue de la Loi. La halte ZEN-car devra être déplacée, éventuellement dans l'avenue de la Joyeuse Entrée.

Pour les taxis, 10 emplacements seront réservés au sud de la place Schuman. Les taxis pourront également utiliser (certaines ou toutes) les portes mobiles destinées aux transports publics sur la place Schuman.

Actuellement, des zones de chargement et déchargement sont aménagées dans la rue Froissart, la Petite rue de la Loi et l'avenue de Cortenbergh. La zone de chargement et déchargement dans la Petite rue de la Loi sera supprimée et peut être déplacée vers l'avenue de la Joyeuse Entrée, si possible et nécessaire. Celle dans la rue Froissart sera aussi supprimée pour céder la place à la station terminus des bus. Il est proposé de prévoir une zone partagée par les taxis, le chargement et le déchargement, en prévoyant un horaire spécifique.

Tronçon de l'avenue de Cortenbergh :

Les places de stationnement sont, à l'heure actuelle, en grande partie interdites en raison de sécurisation du périmètre. Dans le projet qui fait l'objet de cette étude, plus aucune place n'est prévue sur l'avenue sauf les places réservées aux CD qui sont maintenues à leur emplacement actuel (encadré par des potelets).

Concernant l’emplacement de stationnement devant le Carrefour Express réservé aux livraisons en matinée (du lundi au samedi), il sera privilégié d’effectuer cette livraison sur la place Schuman par la mise en place d’un système d’horaire.

Tronçon de l’avenue de la Joyeuse Entrée :

Toutes les places de stationnement, à l’exception d’une zone de livraison côté bâti et de 5 places et 1 place de 20 mètres réservée aux bus en face du parc, sont interdites en raison de sécurisation du périmètre. Seule la zone de livraison est maintenue. Les anciennes places côté parc sont supprimées au profit d’un plus grand trottoir et de zones verdurées.

Les 8 arceaux vélo situés en zone de stationnement sur l’avenue de Cortenbergh doivent être supprimés parce qu’ils se trouvent dans la zone plantée.

Mais de nombreux arceaux seront placés sur la place Schuman »

Il ressort de ces éléments que les aspects socio-économiques et les impacts en termes de stationnement ont fait l’objet d’un examen dans le rapport d’incidences et dans le permis attaqué.

Sur ce dernier point, l’appréciation du changement d’affectation des aires de stationnement opéré relève du pouvoir d’appréciation discrétionnaire de l’autorité administrative. Il n’appartient ni aux parties requérantes ni au Conseil d’État de substituer leur appréciation en opportunité à celle qui a été portée par l’autorité chargée de la délivrance du permis. Les parties requérantes restent en défaut de démontrer que celle-ci serait entachée d’une erreur manifeste.

Les critiques formulées par les parties requérantes sont générales et abstraites et ne permettent pas de comprendre en quoi la partie adverse n’a pu statuer en toute connaissance de cause à propos des impacts socio-économiques du projet. Les études micro- et macroéconomiques qu’elles auraient souhaité trouver dans le rapport d’incidences dépassent ce qui est exigé en la matière par la réglementation, la demande portant sur un permis d’urbanisme.

Enfin, il ressort de ce rapport d’incidences qu’il examine les impacts projetés en termes d’urbanisme et de patrimoine (pages 44 et s.), d’être humain (pages 100 et s.), de faune et flore (pages 101 et s.), de microclimat urbain (pages 109 et s.), d’énergie (pages 117 et s.), de qualité de l’air (pages 123 et s.), d’environnement sonore et vibratoire (pages 124 et s.), de sol, eaux souterraine et eaux de surface (pages 129 et s.), d’eaux usées, eaux pluviales et eaux de distribution (pages 130 et s.) et de déchets (pages 137 et s.).

En ce qui concerne les alternatives de circulation sur le tronçon de l'avenue de la Joyeuse Entrée visées par les critiques des parties requérantes, il convient de renvoyer à l'examen du deuxième moyen.

Par conséquent, il résulte de ce qui précède qu'au termes d'un examen *prima facie*, le troisième moyen n'apparaît pas sérieux.

X. Quatrième moyen

X.1. Thèse des parties requérantes

Les parties requérantes exposent le moyen comme suit :

« Le quatrième moyen est pris de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de la violation de l'effet utile de l'enquête publique, de la violation du principe de bonne administration, de l'excès de pouvoir et de l'erreur manifeste d'appréciation.

En ce que la partie adverse s'est abstenue de fournir une réponse complète et adéquate à certaines problématiques soulevées à l'occasion de l'enquête publique et devant la Commission de concertation, versant à certains moments dans l'erreur manifeste d'appréciation ;

Alors que les dispositions visées au moyen obligent l'autorité administrative à répondre, par une motivation adéquate, aux réclamations pertinentes formées à l'occasion d'une consultation publique ».

Elles estiment que les problématiques suivantes, formulées dans les réclamations déposées, n'ont pas reçu de réponse, à tout le moins suffisante, dans la décision attaquée :

- Absence d'ouverture à la participation citoyenne en amont du dépôt de la demande de permis ;
- Critiques quant au contenu du rapport d'incidences, sous l'angle socio-économique ;
- Demande de subordonner les aménagements particuliers à la réalisation d'un plan de coordination général concret s'attachant à identifier les interactions et incidences dans leur ensemble ;
- Risque d'engorgement du quartier ;
- Impact sur la santé humaine ;
- Restriction de l'usage du rond-point (manifestations citoyennes et/ou culturelles) ;
- Nécessité d'une étude d'incidences.

X.2. Examen

Le droit reconnu au public d'introduire des réclamations ou des observations sur le dossier soumis à enquête entraîne pour l'autorité l'obligation d'examiner et d'apprécier la régularité et le bien-fondé de celles-ci. Un acte de l'administration active ne doit, en règle, pas répondre à toutes les objections qui ont été émises au cours de la procédure qui a conduit à son édiction. Il suffit que les motifs de l'acte rencontrent au moins globalement les réclamations et indiquent les raisons de droit et de fait qui ont conduit l'autorité à se prononcer, le degré de précision de la réponse étant fonction de celui de la réclamation. Toutefois, lorsqu'au cours de l'enquête publique, des observations précises ont été formulées, dont l'exactitude et la pertinence ne sont pas démenties par le dossier, le permis délivré ne peut être considéré comme adéquatement motivé dès lors qu'il ne permet pas de comprendre les raisons pour lesquelles l'autorité passe outre, au moins partiellement, à ces observations.

En l'espèce, s'agissant de l'« absence d'ouverture à la participation citoyenne en amont du dépôt de la demande de permis », cette remarque n'est pas pertinente et ne nécessitait donc pas une réponse de la part de la partie adverse dans le permis attaqué. Les parties requérantes ne démontrent d'ailleurs pas qu'une telle participation était prévue en l'espèce par le CoBAT ou par une autre disposition légale ayant valeur contraignante.

En ce qui concerne l'examen du contexte socio-économique, il ressort de l'examen du troisième moyen que les études micro- et macroéconomiques que les parties requérantes auraient souhaité trouver dans le rapport d'incidences dépassent ce qui est exigé en la matière par la réglementation, la demande portant sur un permis d'urbanisme. Pour le surplus, les parties requérantes estiment la motivation de l'acte attaqué trop générale et lacunaire mais sans indiquer précisément quels points pertinents de leurs réclamations n'ont pas reçu une réponse appropriée.

En ce qui concerne « la demande de subordonner les aménagements particuliers à la réalisation d'un plan de coordination général concret s'attachant à identifier les interactions et incidences dans leur ensemble », à nouveau les parties requérantes se contentent de citer le contenu de leurs réclamations sans préciser en quoi la motivation de l'acte attaqué ne leur permet pas de comprendre les raisons pour lesquelles son auteur passe outre, alors qu'il ressort de plusieurs passages de celle-ci que le fonctionnaire délégué a pu s'appuyer sur le rapport d'incidences, lequel contient une analyse détaillée des incidences du projet en termes de mobilité

dans l'ensemble des rues avoisinantes, pour appréhender les incidences du projet à cet égard.

Concernant le « risque d'engorgement du quartier », le fonctionnaire délégué, se référant notamment à la commission de concertation, a motivé sa décision comme suit :

« Considérant cependant, que les données récentes ont été collationnées afin d'établir un scénario aussi fiable que possible ; que, dans le schéma des mailles, le report du trafic Sud-Nord ne devrait plus se faire via la chaussée d'Etterbeek mais principalement à la rue de Loi (via la bretelle du tunnel Auderghem-Loi), la petite ceinture et la chaussée de Louvain (bord de maille Ambiorix-Plasky) ;

Considérant que, dans le respect du plan des mailles et la mise en œuvre des mailles apaisées, il est prévisible qu'une réduction globale du trafic à l'intérieur des mailles s'opère ; que les reports de trafic de longue distance se feront exclusivement via les bords de maille ; qu'une grande partie du trafic inter-mailles à plus courte distance peut également se reporter via d'autres itinéraires ; que les 200 evp sud-nord vers la rue de la Loi et la chaussée d'Etterbeek qui passeraient par Schuman et qui seraient effectivement reportés via la chaussée d'Etterbeek sont donc à relativiser ;

Considérant que les simulations du carrefour Belliard-Froissart présentes dans la note tiennent compte de l'actualisation 2021 réalisée en retirant les flux de Froissart sud qui est passé à sens unique (hormis pour les bus) et qui se reporte aujourd'hui vers la chaussée d'Etterbeek via la place Jourdan ou vers l'avenue d'Auderghem via la rue du Cornet et ce à l'heure de pointe du matin et du soir ;

Considérant que les conclusions de cette simulation amène à prendre en compte les reports de trafic du projet des flux sud-nord à l'heure de pointe du matin (100 evp/h) et à l'heure de pointe du soir (200 evp/h) ; qu'en étudiant le scénario le plus contraignant, le flux nord-sud de Froissart se reporte en tourne-à-gauche vers Belliard-Froissart ; que les résultats impliquent que les grilles des feux devront être adaptées afin de tenir compte de la diminution drastique des mouvements en provenance de Froissart nord et sud, ce qui permettra de dégager un temps de vert supplémentaire pour les flux de l'avenue Belliard ;

Considérant que les simulations du carrefour Belliard-chaussée d'Etterbeek présentes dans la note tiennent compte d'une mise à jour des données sur base des infos trafic disponibles et des longueurs des remontées (calculée en 2021) ; qu'il en ressort un trafic supplémentaire dans le tronçon de la chaussée d'Etterbeek le long du parc Léopold à 225 evp/h vers le nord à l'heure de pointe (soit un total de 425 evp/h) ; qu'il est supposé qu'il s'agit d'une augmentation nette et non de report de trafic de la rue Froissart ou de l'avenue d'Auderghem par rapport aux comptages de 2015 ;

Considérant, de manière plus détaillée, qu'il peut être observé que le fonctionnement du carrefour tel que programmé dans le cas le plus pessimiste, donne une capacité sortante de la chaussée d'Etterbeek vers la rue Rey et Belliard de 380 evp/h, ce qui est en sous-capacité par rapport à la demande ; qu'à l'heure actuelle, les remontées de files à l'heure de pointe sont estimées à une longueur de 200 mètres ;

Considérant que sur base de ces mises à jour du trafic, le scénario le plus pessimiste est celui qui considère que l'intégralité des 200 evp/h se reporte vers le

nord via l'avenue du Maelbeek et s'additionnerait aux files existantes le long du parc Léopold ; que ce scénario semble peu probable étant donné la grande capacité disponible en allant vers la chaussée d'Etterbeek depuis Belliard ; que ce scénario est donc écarté ;

Considérant que les conclusions de cette simulation amènent à établir qu'il n'y a pas de réelle problématique au niveau du carrefour Etterbeek/Belliard, ce qui est justifié par le fait que le scénario le plus pessimiste n'est pas crédible et qu'il reste une réserve suffisante de capacité sur Belliard en tourne-à-droite vers le nord ;

Considérant que les simulations du carrefour chaussée d'Etterbeek-Van Maerlant présentes dans la note tiennent compte des chiffres actualisés sur la chaussée d'Etterbeek et de l'hypothèse la plus pessimiste en terme de trafic, c'est-à-dire une augmentation nette sans report ; qu'il en ressort que le trafic est augmenté de 173 evp/h par rapport à la situation des comptages de 2017 (actualisation 2021 suite aux files constatées, voir *supra*) ; qu'à cela, il faut ajouter les 200 evp/h de déviation sud-nord (repris du scénario le plus pessimiste) ;

Considérant que les conclusions de cette simulation amènent à estimer la capacité sud-nord au carrefour Van Maerlant à 936 evp/h, ce qui démontre que le carrefour est en sous-capacité par rapport à la demande ; qu'il pourrait être observé jusqu'à 350 mètres de remontée de files à l'heure de pointe ; qu'il est possible cependant d'augmenter les capacités du carrefour jusque 1336 evp/h dans l'axe sud-nord en adaptant les grilles de feux ;

Considérant que les simulations du carrefour chaussée d'Etterbeek-Joseph II présentes dans la note relate[nt] une absence de comptage disponible ; que dès lors le demandeur se base sur le scénario pessimiste qui maintiendrait tout le trafic issu du carrefour précédant sur l'axe ;

Considérant que les conclusions de cette simulation amènent à estimer le maintien de 1002 evp/h jusqu'au carrefour avec la rue Joseph II ; que la capacité de ce carrefour est de 1278 evp/h ; que le carrefour est donc surcapacitaire par rapport cette demande projetée ;

Considérant tout ce qui précède, le projet, bien qu'il présente des incidences sur la mobilité, permet la mise en place de mesures de régulation du trafic telles que des modifications des grilles de feux ; que, par ailleurs, il serait souhaitable de lancer les contrats locaux de mobilité sur les mailles concernées du projet de manière à compléter les mesures déjà prises par le projet et atteindre ainsi l'objectif d'apaisement des mailles ;

[…]

Considérant qu'en matière d'accessibilité des commerces pour les véhicules, ceux qui se situent au Nord du projet restent accessibles par un détour via la chaussée d'Etterbeek (depuis le Sud) et ceux situés au Sud par un détour via l'avenue de la Joyeuse Entrée (depuis le Nord) ; que ces détours issus du nouveau régime de circulation offriront des axes plus fluides, là où initialement les itinéraires existants traversaient le rond-point sur des axes fortement congestionnés ; que l'accessibilité des modes actifs et usagers des transports en commun sera nettement améliorée au regard de la situation existante ;

Considérant que le nouveau régime de circulation projeté permet de mieux organiser la fluidité des transports publics et aura pour effet de réduire les congestions des véhicules motorisés au sein du périmètre, tout en assurant la

fluidité des flux dans les voiries adjacentes ; que ces mesures permettent en outre de réduire les congestions et donc d'améliorer la qualité de l'air ;

Considérant cependant, que la mise en double sens de l'avenue de la Joyeuse Entrée ne permet pas d'intégrer ces mêmes mesures, en ce que cet aménagement vise à offrir une plus grande capacité d'accueil des véhicules sur cette voirie ;

Considérant que le demandeur a procédé à des analyses, comptages et modélisation (MUSTI) en ce qui concerne le report de trafic ; que les analyses sont exposées dans le rapport d'incidences ;

Considérant que le projet prévoit, pour l'axe Nord-Sud, un report de trafic estimé à 90 % sur l'axe de l'avenue de la Joyeuse Entrée par sa mise en double sens ; que cet axe n'est pas visé par les mesures précédemment énoncées en ce que cet aménagement vise à offrir une plus grande capacité d'accueil des véhicules sur cette voirie ; qu'il serait pertinent de préciser cela ;

Considérant qu'il en ressort en particulier que le report du trafic Sud-Nord ne devrait à terme plus se faire via la chaussée d'Etterbeek mais principalement par la rue de la Loi (via la bretelle de tunnel Auderghem-Loi), petite Ceinture et chaussée de Louvain (bords de maille Ambiorix-Plasky) ; que le constat démontre, pour l'axe Sud-Nord, que les reports de trafic longue distance se feront exclusivement via les bords de mailles ;

[…]

Considérant que cette note précise également les chiffres repris dans le rapport d'incidences en ce qu'elle apporte comme donnée supplémentaire le flux moyen journalier (repris par heure dans le rapport d'incidences de la demande initiale) et des précisions quant au report de trafic depuis et vers l'avenue de la Joyeuse Entrée ;

Considérant que le flux journalier moyen est de 4.400 evp depuis l'avenue de Cortenbergh vers l'avenue de la Joyeuse Entrée (sud-nord) et de 4.100evp depuis l'avenue de la Joyeuse Entrée vers l'avenue de Cortenbergh (nord-sud) ; que le rapport d'incidences précisait que le report de trafic identifié en heure de pointe du matin et en heure de pointe du soir est similaire ;

Considérant que les 90 % de report de trafic évoqué dans le rapport d'incidences (fourni dans la demande initiale), concernent uniquement le flux dévié vers l'avenue de la Joyeuse Entrée, soit l'axe nord-sud et représente en réalité 19,8 % du trafic qui fréquente le rond-point Schuman ;

Considérant que cette donnée précise que le report de trafic en heures de pointe (matin et soir) est acceptable, qu'elle ne représente pas un report de 90 % du trafic total, mais du trafic fréquentant le rond-point Schuman, soit une augmentation de +/- 20 % du trafic ».

Les parties requérantes estiment que les réponses apportées dans la motivation de l'acte attaqué sont insuffisantes mais ne précisent pas en quoi. Or, dans le cadre d'un examen *prima facie*, il ressort des motifs précités que le fonctionnaire délégué a indiqué les raisons pour lesquelles la solution proposée était acceptable.

Il en va de même s'agissant de la cohabitation avec les autres usagers, la solution de la rue cyclable étant liée à la mise à double sens autorisée de l'avenue de la Joyeuse Entrée. L'acte attaqué indique, à cet égard, ce qui suit :

« Considérant que le projet modifié intègre l'aménagement du débouché petite rue de la Loi / avenue de la Joyeuse Entrée, prévu en une rue à double sens et défini comme "rue cyclable" ;

Considérant que si l'avis de la commission de concertation mentionne que la rue cyclable ne serait peut-être pas le meilleur aménagement à réaliser, il s'avère que compte tenu de l'espace disponible, limité par la présence des trémies, la séparation de la circulation des cyclistes [et] des automobiles est impossible ;

Considérant qu'il a fallu appliquer le principe STOP en offrant des trottoirs d'une largeur confortable, que la fermeture de l'avenue de la Joyeuse Entrée à la circulation automobile n'est pas envisageable (voir rapport d'incidences), la seule option actuelle reste la rue cyclable ;

[…]

Considérant que le parti pris dans l'aménagement est de favoriser la largeur des trottoirs et la présence d'arbres dans la rue Froissart au détriment d'un aménagement qui facilite les manœuvres des véhicules ; que cette réponse est acceptable, et qu'il est donc préférable de favoriser les piétons et la présence du végétal dans l'espace public au détriment d'un demi-tour occasionnel des véhicules stationnant dans la rue ;

Considérant que la demande modifiée intègre les plans adaptés en fonction des remarques qui ont été émises durant la commission de concertation ;

Considérant que le carrefour, situé à la hauteur du débouché petite rue de la Loi / avenue de la Joyeuse Entrée, a été adapté en cohérence avec l'aménagement prévu, c'est-à-dire une voirie à double sens définie en rue cyclable ;

Considérant que les plans indiquent également un plateau supplémentaire à la hauteur du passage piéton situé sur l'avenue de la Joyeuse Entrée, au croisement de la rue de la Loi ; que les dalles podotactiles sont également reprises dans ceux-ci ;

[…]

Considérant que l'installation de coussins berlinois inciterait le cycliste à se déporter vers la droite de celui-ci et inviterait l'automobiliste à se déporter vers la gauche pour doubler le cycliste ; que cet aménagement altérerait le bon fonctionnement de la rue cyclable ;

Considérant que le demandeur prévoit, pour l'aménagement de l'avenue de la Joyeuse Entrée, une bande matérialisée par un revêtement différencié (asphalte ocre) pour inciter les cyclistes à prendre possession du milieu de la voirie et éviter que les automobilistes ne les dépassent ; qu'un dévoiement est également prévu pour limiter la vitesse au début de cet axe ;

Considérant dès lors, qu'en plus des plateaux prévus aux carrefours Joyeuse Entrée / Cortenbergh et Joyeuse Entrée / Loi, il serait judicieux de créer un trottoir traversant à l'entrée de l'avenue de la Joyeuse Entrée au niveau de son croisement avec l'avenue de Cortenbergh, en remplaçant le revêtement de la

partie carrossable du plateau (asphalte) par le revêtement des trottoirs adjacents, à savoir des pavés en béton 220x220 mm avec une fondation renforcée ;

Considérant que ces aménagements sont des mesures nécessaires pour limiter autant que possible la vitesse sur l'avenue de la Joyeuse Entrée et améliorer la sécurité et la circulation des cyclistes ; qu'elles sont jugées satisfaisantes telles que complétées par la condition du présent permis ;

Considérant que la commission de concertation a émis une remarque sur la position des taxis mentionnant que l'organisation du stationnement des taxis sur deux files n'est pas optimale car elle est distribuée sur deux bandes en face des habitations ; que cependant la position des emplacements de taxis prévus à cet endroit reste la plus cohérente étant donné qu'elle permet de dégager l'axe Loi du stationnement automobile et le prévoit dans un endroit où ils seront les plus nécessaires ;

Considérant que le tronçon de l'avenue de Cortenbergh (rue Stevin vers la place Schuman) pourrait être remis à une bande pour maintenir l'alignement de platanes existant ; que cependant la double bande (vers Schuman) est une demande précise de la police et que l'aménagement projeté prévoit tout de même la plantation de plusieurs sujets d'essences différentes et un aménagement sécurisé pour les piétons et cyclistes ;

Considérant que l'aménagement projeté de l'avenue de Cortenbergh est acceptable, en ce qu'il offre des arbres d'essences variées pour renforcer la biodiversité, de l'espace suffisant pour les piétons et un axe séparé et sécurisé pour les cyclistes ; que la double bande de circulation vers Schuman permet à la police ou aux véhicules d'urgence de pouvoir circuler, même en cas de congestion automobile ;

Considérant que le Plan Régional de Mobilité recommande des dimensions préférentielles de pistes cyclables, selon la disposition des lieux ;

Considérant que ce même plan met l'accent sur le principe STOP, qui demande de penser l'espace pour l'ensemble des modes, avec une attention particulière accordée aux cheminements piétons ;

Considérant que si les pistes n'atteignent pas les recommandations du GoodMove, c'est ici à cause de la configuration des lieux : présence des trémies de tunnels et d'une volonté de préserver des cheminements piétons confortables, en accord avec le principe STOP ;

Considérant qu'au droit de la station Villo! du bâtiment Charlemagne, il reste 4 mètres de passage libre pour les piétons, ce qui permet un cheminement confortable et libre d'obstacles ;

Considérant qu'au moment de la conception du projet, peu de débats ont eu lieu sur des questions de micromobilité (stationnement de trottinettes en libre-service par exemple) ; que des zones dédiées à ce type de mobilité doivent désormais être intégrées aux projets en cours ;

Considérant que la mobilité a également évolué au niveau des types de vélos en circulation, dont les vélos cargo qui sont de plus en plus nombreux et nécessitent des emplacements où les arceaux sont plus écartés ;

Considérant qu'il y a lieu de compléter les zones de stationnement vélos avec des emplacements cargo et des zones pour la micromobilité ».

Les parties requérantes ne démontrent pas en quoi cet examen de la cohabitation des différents usagers ne serait pas suffisant.

En ce qui concerne l'impact sur la santé humaine, ces incidences du projet ont fait l'objet d'un examen dans le rapport d'incidences et les parties requérantes ne démontrent pas que celui-ci serait lacunaire ou erroné sur ce point. Par ailleurs, il ressort de la motivation de la décision attaquée que les incidences environnementales ont été jugées acceptables par le fonctionnaire délégué. Les parties requérantes se contentent à nouveau de citer leurs réclamations sans préciser en quoi les considérations du rapport d'incidences et de la décision attaquée ne leur permettraient pas de comprendre les raisons pour lesquelles il est passé outre à leurs observations.

S'agissant de la restriction de l'usage du rond-point (manifestations citoyennes ou culturelles), ce grief est étranger à la police de l'urbanisme et, partant, sa pertinence n'est pas démontrée, de sorte que le fonctionnaire délégué n'était pas tenu d'y répondre.

Concernant la nécessité d'une étude d'incidences, les parties requérantes ne démontrent pas que le projet ferait partie de ceux pour lesquels la réglementation applicable requiert une étude d'incidences sur l'environnement plutôt qu'un rapport d'incidences. Partant, elles n'établissent pas la pertinence de leur observation.

Il résulte de ce qui précède que, dans le cadre d'un examen *prima facie*, le quatrième moyen n'apparaît pas sérieux.

XI. Conclusion

L'une des conditions requises par l'article 17, § 1er, 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 1er.

La requête en intervention introduite par le SPF Mobilité et Transports – BELIRIS est accueillie.

Article 2.

La demande de suspension est rejetée.

Article 3.

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé, à Bruxelles, le 5 juillet 2024, par la XV^{e} chambre du Conseil d'État siégeant en référé, composée de :

Anne-Françoise Bolly,	présidente de chambre,
Frédéric Quintin,	greffier.

Le Greffier,	La Présidente,
Frédéric Quintin	Anne-Françoise Bolly