

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

n° 264.674 du 27 octobre 2025

A. 246.147/XV-6377

En cause : **M. C. ,**
 ayant élu domicile en Belgique,

contre :

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

Partie intervenante :

**la Société des Transports intercommunaux
de Bruxelles (STIB),**
ayant élu domicile chez
M^{es} François TULKENS
et Laura LEGARDIEN, avocats,
boulevard de l'Empereur, 3
1000 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite, par la voie électronique, le 16 octobre 2025, le requérant demande, d'une part, la suspension, selon la procédure d'extrême urgence, de l'exécution du permis d'urbanisme délivré par le fonctionnaire délégué le 21 août 2025 à la STIB pour la déconstruction du Palais du Midi dans le cadre du projet « Métro 3 – Albert – Gare du Nord » et, d'autre part, l'annulation de cette décision.

II. Procédure

Par une ordonnance du 17 octobre 2025, le calendrier de la procédure a été déterminé et l'affaire a été fixée à l'audience du 21 octobre 2025.

La note d'observations, le dossier administratif et la requête en intervention ont été déposés dans le respect du calendrier de la procédure.

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

Le requérant, M^e Frédéric De Muynck, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et M^e Laura Legardien, avocate, comparaissant pour la partie intervenante, ont été entendus en leurs observations.

M^{me} Geneviève Martou, 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 24 mai 2019, le fonctionnaire délégué délivre à la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles (STIB), partie intervenante, un permis d'urbanisme l'autorisant à :

- « - Construire en sous-sol :
 - ☐ une nouvelle station métro et tram "Constitution" ;
 - ☐ un tunnel pour métro de raccordement entre la nouvelle station de métro et le tunnel existant, passant sous le Palais du Midi ;
 - ☐ un tunnel métro entre la nouvelle station de métro et le tunnel existant passant sous la place de la Constitution et le [boulevard] Jamar ;
 - ☐ un tunnel pour trams sous l'avenue Fonsny et le [boulevard] du Midi pour relier la nouvelle station à la station Midi ;
 - ☐ un tunnel pour trams sous l'avenue Fonsny, reliant la station Midi et l'avenue Fonsny depuis la rue du Danemark (avec création d'une trémie sur Fonsny) ;
- Planter des liaisons entre l'espace public et les infrastructures souterraines, remettre certains espaces publics en pristin état, et réaménager les espaces publics suivants (avec trémies, accès, sorties de secours, ventilations, ...) :
 - ☐ le tronçon du [boulevard] de Stalingrad compris entre le Palais du Midi et la Petite Ceinture ;
 - ☐ le tronçon de l'avenue Fonsny compris entre le n° 69 et la rue Verhaegen ;
- Abattre 113 arbres et planter 79 nouveaux sujets. ».

Il fait l'objet d'un recours en annulation toujours pendant, enrôlé sous le numéro A. 228.743/XV-4174.

2. Le 13 juillet 2023, l'Atelier de Recherche et d'Actions Urbaines (ARAU) introduit une demande de classement du Palais du Midi. Le caractère complet du dossier est constaté le 18 juillet 2023 et saisie dès le lendemain d'une demande d'avis, la Commission royale des Monuments et Sites (CRMS) n'émet pas d'avis dans le délai imparti.

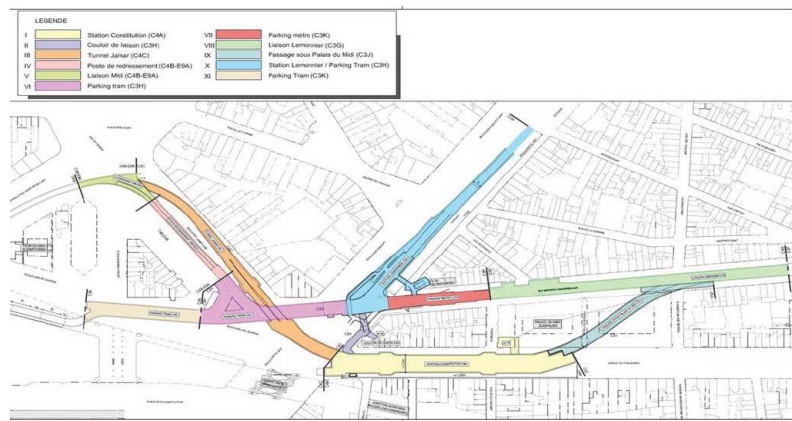
3. L'exécution du chantier lié au permis d'urbanisme précité rencontre des difficultés qui sont décrites dans l'exposé des motifs du projet d'ordonnance instituant une procédure d'instruction spécifique d'une demande de permis d'urbanisme relative à la déconstruction de l'intérieur du Palais du Midi et à la modification du permis délivré par le fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale le 24 mai 2019 à la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles (*Doc. parl. Bxl*, 2022-2023, n° A-751/1, pp. 1 à 5) de la manière suivante :

« 1. La ligne de métro Nord-Albert, en cours de construction, relie la place Albert située à Forest à la gare du Nord. Ce projet est destiné à augmenter le maillage des transports publics en Région de Bruxelles-Capitale, ce qui aura pour conséquence favorable d'améliorer la mobilité des Bruxellois.

Depuis les années 70, le prémétro bruxellois dans lequel des trams circulent en souterrain entre la station Albert et celle de la gare du Nord est susceptible d'accueillir un métro. Toutes les stations, sauf une (la station Lemonnier), peuvent en effet être adaptées à l'arrivée du métro moyennant une adaptation des quais.

C'est pourquoi, un by-pass de cette station est nécessaire et a notamment été autorisé par un permis délivré le 24 mai 2019. Une nouvelle station de métro, baptisée Toots Thielemans, est en cours de construction. En plus de cette station, des tunnels de liaison doivent être construits pour raccorder la station avec le prémétro existant. La nouvelle infrastructure passe sous des collecteurs d'égouts, sous le tunnel du tram et, en diagonale, sous le Palais du Midi.

Pour ce faire, comme il résulte de l'illustration qui suit, un tronçon de tunnel de liaison de 120 mètres doit être construit juste sous le Palais du Midi reliant la nouvelle station Toots Thielemans, sise avenue de Stalingrad, au tunnel existant du prémétro sis sous le boulevard Lemonnier.



2. Ce projet de renforcement du maillage des transports publics a été baptisé “Constitution”. Il est situé en plein centre-ville.

Le marché de travaux de ce projet a été attribué à la société momentanée Toots (ci-après SM Toots) constituée des entreprises Besix, Jan De Nul et Franki Construct, les études ayant fait l’objet d’un marché passé avec une association momentanée composée des bureaux Greish, Systra et SumProject. La technique spéciale de fondation alors retenue sous le Palais du Midi est celle dite du “jet grouting”.

Dès le départ, la STIB a dû faire face à différents problèmes dans l’exécution du marché des travaux par l’adjudicataire. Entre autres difficultés, la STIB est, depuis 2021, confrontée aux revendications de la SM Toots relatives à la mise en œuvre du jet grouting sous le Palais du Midi. L’adjudicataire a en effet dénoncé des difficultés d’exécution de cette technique et affirme que ces difficultés étaient imprévisibles.

Le chantier sous le Palais du Midi a dû être suspendu par la STIB depuis juin 2021, sous toutes réserves à l’égard de l’entrepreneur. Or, ces travaux constituent un maillon essentiel du chantier et doivent être réalisés avant de pouvoir achever le projet.

3. Malgré les nombreux essais de sols réalisés par la STIB avant le démarrage du chantier et nonobstant les discussions intervenues entre la STIB et l’adjudicataire quant au caractère prévisible ou non des problématiques rencontrées par l’adjudicataire sur le chantier, il ne peut être totalement et raisonnablement exclu que les caractéristiques des sols sous le Palais du Midi puissent être considérées comme imprévisibles. Cet état de fait a donné lieu à de nombreuses études sur lesquelles la STIB a été contrainte d’avancer seule en raison des importantes difficultés paralysantes rencontrées avec l’entrepreneur. La STIB a, fin juin 2022, adressé à la SM Toots un ordre modificatif, maintenant la technique du jet grouting mais adaptée, pour assurer la stabilité des parois étanches entourant le tunnel sous le Palais du Midi.

En réponse à cet ordre, l’adjudicataire a, fin août 2022, chiffré des surcoûts disproportionnés (pour un montant plus élevé que le prix de la totalité du marché). En outre, l’entrepreneur a annoncé initialement un délai supplémentaire de pas moins de huit ans, porté ensuite à plus de dix ans de finalisation de l’ensemble du chantier. Sa fin, prévue originellement pour 2025, n’interviendrait qu’en 2035. Cette position a été formellement contestée par la STIB.

L’ordre modificatif original a encore été amendé à certains égards et, en décembre 2022, ordre a été donné à la SM Toots de reprendre le chantier le 9 janvier 2023. Celle-ci a néanmoins, et contre toute attente, persisté dans son attitude de blocage et n’a pas déferé à l’ordre de reprise, si bien qu’un procès-verbal de manquement a été dressé à son encontre. Indépendamment du litige en cours, il

est avéré que la poursuite de la construction de la ligne de métro sous le Palais du Midi, en utilisant le jet grouting visé dans le permis initial de 2019, serait opérationnellement très compliquée, extrêmement coûteuse en suppléments, et trop longue à mettre en œuvre, au point de provoquer une prolongation excessive du chantier, ce qui est contraire à l'intérêt général. La SM Toots refuse en outre de garantir le résultat de cette technique, même adaptée (i.e. la stabilité de l'ouvrage).

Poursuivre à tout prix la technique initiale de fondation, même adaptée, risque donc de mener à une impasse contraire aux intérêts publics régionaux en jeu, qu'il s'agisse notamment de mobilité, de bon aménagement urbain, de viabilité du quartier autour du Palais du Midi, ou de budget. Pour pouvoir sortir du blocage, la Région, la Ville et la STIB doivent donc impérativement disposer d'une solution plus rapide et limiter les coûts. Le chantier est toujours à l'arrêt sous le Palais du Midi, qui, pour mémoire, se situe sur le chemin critique du projet Constitution. Ceci ne ralentit cependant pas l'avancement de ce projet sur les autres tronçons, dont la réalisation se déroule conformément aux prévisions.

4. La STIB a envisagé sur proposition de et moyennant un accord transactionnel avec la SM Toots, de mettre en œuvre une technique alternative, sans modifier le tunnel, pour réaliser les fondations de celui-ci : il s'agit de passer "par le haut" pour pouvoir appliquer la technique plus éprouvée dite des pieux sécants, plutôt que de persister à maintenir un passage par la voie souterraine initialement prévue.

Cette alternative suppose toutefois nécessairement une déconstruction de l'intérieur du Palais du Midi. La déconstruction partielle a été explorée. En raison du tracé diagonal du tunnel de métro à cet endroit, elle impliquerait de démanteler plus de la moitié de l'intérieur et dès lors de "couper" le Palais diagonalement en deux. Une reconstruction partielle par la suite risque d'aboutir à une construction disparate sur le plan des prestations énergétiques, économiquement peu rentable et urbanistiquement illisible, mettant en péril la cohérence d'un futur projet (non défini à ce jour). Dans l'intervalle, subsisterait un bâtiment à l'état de chancre, qui induirait des risques, notamment en termes de sécurité.

De plus, une demande de permis portant sur une déconstruction partielle du Palais du Midi, assortie uniquement d'un rapport sur les incidences, pourrait susciter un grief dit de "saucissonnage" vu la présence de plus de 5000 m² de commerces dans l'ensemble du Palais du Midi, dont la déconstruction requiert une étude d'incidences globale. Sur la base des éléments ainsi disponibles, la déconstruction totale de l'intérieur du Palais du Midi, au demeurant compatible avec les travaux nécessaires aux fondations du tunnel, semble donc l'option préférentielle. La mise en œuvre de cette adaptation de la technique de fondation requiert la délivrance d'un permis d'urbanisme modifiant de celui du 24 mai 2019.

Dans l'hypothèse d'une déconstruction totale [Note de bas de page : Façades exceptées donc, en ce compris les décors ayant éventuellement une valeur patrimoniale], ce permis doit être précédé d'une étude d'incidences car celle-ci portera sur plus de 5000 m² de commerces (annexe A du CoBAT, point 21).

Comme il reviendra à la Ville de Bruxelles de développer pour le Palais du Midi un nouveau projet, non connu à ce jour, la déconstruction s'accompagnerait d'un aménagement ouvert au quartier, destiné à demeurer en place dans l'attente de ce futur projet.

5. Dans l'intervalle, donc avant toute décision sur une demande de permis introduite en vue de la déconstruction, se pose toutefois la question d'une éventuelle protection patrimoniale du Palais du Midi.

À ce stade, les décors intérieurs du Palais du Midi sont en cours d'étude mais ne semblent a priori plus présenter de valeur d'ensemble. Si, localement, certains

éléments, qui ne semblent pas être légion, se révélèrent néanmoins intéressants, ils devraient sans doute être préservés en vue d'être replacés au sein d'une nouvelle construction.

Quant aux façades, elles présentent, également *a priori*, plus d'intérêt, ce qui mérite aussi d'être examiné. Si tel est le cas, avec ou sans classement ou inscription sur la liste de sauvegarde, elles seraient, dans tous les cas de figure, conservées et dûment préservées. Les études effectuées montrent que ces façades ne seraient pas mises en péril par les travaux de déconstruction.

Il faut relever à ce propos qu'une demande de classement du Palais du Midi a été introduite par l'Atelier de Recherche et d'Actions Urbaines (ci-après "l'ARAU") le 13 juillet 2023. La complétude du dossier a été constatée le 18 juillet 2023. La CRMS n'a pas émis d'avis dans le délai imparti et le Gouvernement dispose d'un délai d'ordre de 60 jours pour décider d'entamer ou non la procédure de classement.

6. Malgré toutes les précautions et les mesures d'atténuation et d'accompagnement pour le quartier prises par la STIB et la Région, il est aussi indéniable que le chantier actuel, à l'arrêt depuis juin 2021, exerce un impact certain sur le quartier. Habitants, commerçants, utilisateurs et étudiants sont notamment concernés par cette situation et la Région estime que celle-ci requiert une intervention rapide. À défaut, la situation pourrait perdurer une dizaine d'années, ce qui ne se conçoit pas. Autrement, tout doit être mis en œuvre pour permettre au quartier de retrouver au plus vite un aménagement urbain de qualité, notamment par la mobilité locale améliorée. Or, les développements figurant ci-dessus aux points 2 et 4 montrent que l'adaptation de la technique de fondation alliera rapidité (avec un gain escompté de 5 ans) et économie de budget public (surcoût nettement moindre). ».

4. Le 11 octobre 2023 est publiée au *Moniteur belge* l'ordonnance du 5 octobre 2023 instituant une procédure d'instruction spécifique d'une demande de permis d'urbanisme relative à la déconstruction de l'intérieur du Palais du Midi et à la modification du permis délivré par le fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale le 24 mai 2019 à la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles (pp. 85588 à 85595). L'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 3/2025 du 16 janvier 2025 (ECLI:BE:GHCC:2025:ARR.003) annule cette ordonnance tout en maintenant les effets.

5. Le 15 décembre 2023, conformément à l'article 9 de cette ordonnance, le comité d'accompagnement organise une première réunion afin de valider la proposition de choix du chargé d'étude d'incidences et le cahier des charges soumis par le demandeur. L'étude d'incidences est réalisée par le bureau d'études Stratec qui était déjà chargé de l'étude d'incidences relative au projet initial ayant abouti au permis du 24 mai 2019.

6. Les 12 décembre 2023 et 29 janvier 2024, conformément à l'article 16 de l'ordonnance, ont été organisées deux réunions d'information du public (RIP).

7. Le 15 février 2024, pour donner suite aux remarques formulées lors de ces deux réunions, le comité d'accompagnement amende le cahier des charges.

8. Le 18 juillet 2024, lors de sa cinquième réunion, le comité acte le caractère complet de l'étude et en prononce la clôture. Après examen du projet et des alternatives et variantes, l'étude d'incidences préconise de réaliser le scénario du projet initial sous la réserve de prévoir immédiatement la reconstruction du Palais avec un programme mixte comprenant des équipements et des commerces en lieu et place de l'installation temporaire d'un parc.

9. Le 17 janvier 2025, le dossier de demande de permis modificatif, soumis au cadre spécifique posé par l'ordonnance, est introduit et il est déclaré complet le 5 février 2025.

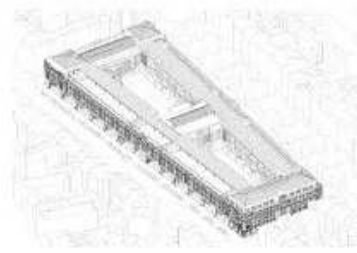
10. La demande de permis modificatif est soumise à une enquête publique organisée du 12 février au 13 mars 2025 qui donne lieu à 65 réactions.

11. le 19 février 2025, la CRMS rend l'avis suivant :

« En préambule, la CRMS rappelle qu'elle ne s'est jamais prononcée en faveur du scénario de démolition-reconstruction du Palais du Midi, qui s'apparente à une opération de façadisme. Dans sa lettre ouverte, elle a plaidé pour l'examen de scénarii alternatifs à la réalisation de parois moulées, dont la mise en œuvre implique une démolition d'une telle ampleur. Néanmoins, cette technique a été retenue. La CRMS formule donc son avis en partant du principe que [toutes] les options visant à préserver le bâtiment ont effectivement été rigoureusement étudiées et jugées impraticables ou déraisonnables.

Il est par ailleurs primordial que le projet, une fois engagé, soit bel et bien mené à son terme dans un délai raisonnable pour ne pas hypothéquer le futur du quartier, d'autant qu'à ce stade du permis, il n'est prévu qu'une livraison au stade de gros œuvre fermé, et qu'une étude programmatique vient d'être lancée. La CRMS demande dès lors que des garanties suffisantes quant à la faisabilité et au bon achèvement du projet soient apportées par les parties prenantes. L'affectation définitive du bâtiment, qui résultera vraisemblablement de l'étude programmatique lancée en janvier 2025, devra s'inscrire dans l'approche actuelle et ne pourra pas remettre en cause les partis d'aménagement définis à ce stade.

En dehors de ces impératifs, la CRMS constate que le dossier de demande est de qualité et témoigne d'une expertise patrimoniale quant à la restauration des façades à rue. Elle juge cependant que les interventions de stabilité pour maintenir les façades debout sont délicates et risquées, compte tenu notamment de la durée importante du chantier (six ans projetés pour la phase "métro", puis la durée de reconstruction du bâtiment), avec le risque de dégradation des éléments de façade. Les clauses techniques dans le dossier restent très générales et devraient, au minimum, être largement précisées, avant travaux, pour garantir des interventions de restauration adaptées, ainsi que pour assurer la conservation optimale de tous les éléments destinés à être restaurés et remontés par la suite.



*Axonométrie de la situation projetée
(document extrait du dossier)*



*Plan du rez-de-chaussée en situation projetée
(document extrait du dossier)*

Concernant la reconstruction du bâtiment, la CRMS souscrit à la proposition de revenir à la morphologie du bâtiment, dans sa phase 1922-1926, comme période de référence pour les opérations de restauration – reconstruction. Elle juge pertinent de se fonder sur la morphologie, les principes de composition et de distribution du bâtiment tel qu’il se présentait à cette époque (commerces au rez-de-chaussée organisés autour des deux cours, coursives périphériques, implantation transversale du passage du travail avec circulation verticale centrale) et qui font sens pour un bâtiment d’une telle emprise.

Pour renouer avec cette période, il ne semble toutefois pas nécessaire d’aller jusqu’à reconstruire de manière mimétique les parties historiques du bien qui auront été entièrement démolies (décors du passage du travail, charpentes en bois, escalier central en granito, façades intérieures sur cours, *etc.*). Plutôt que d’être reproduits à l’identique, la CRMS estime que ces éléments peuvent trouver une facture et une expression architecturale contemporaine dans le projet, dans le respect des principes morphologiques établis. En effet, les intérieurs ont déjà subi des transformations très importantes.

Les quelques éléments présentant une valeur patrimoniale doivent être soigneusement documentés, mais, dans la mesure où le projet vise à créer un tout nouveau bâtiment, la restitution “pastiche” ou la remise en place, ponctuellement, d’éléments anciens dans un bâtiment neuf semble inappropriée, et sans pertinence d’un point de vue patrimonial. La CRMS préfère que l’on s’en tienne au parti de rétablir-évoquer la morphologie des lieux conforme à l’état 1922-1926, ce qui s’accorde avec les caractéristiques urbanistiques, les besoins programmatiques, et la conservation des façades.

Dans une optique patrimoniale, et tenant compte des efforts consentis pour sauver les façades, le volet restauration du projet pourrait, lui aussi, se focaliser sur les parties (de l’enveloppe) qui seront matériellement conservées, de manière à rendre à ces façades toute leur cohérence. ».

12. Le 7 mars 2025, le Bouwmeester-Maître Architecte (BMA) donne un avis dont la conclusion est la suivante :

« L’avis du BMA est négatif. Le BMA ne peut en aucun cas considérer ce projet comme une proposition crédible pour la reconstruction du Palais du Midi, non seulement en raison de l’absence totale du processus habituel selon lequel les projets importants, et certainement ceux commandés par un maître d’ouvrage public, sont concertés avec le BMA avant le dépôt de la demande de permis, mais aussi au vu des informations insuffisantes sur les intentions architecturales et la matérialisation du projet dans la demande de permis déposée. Le BMA a l’impression qu’il ne s’agit là que d’une proposition de projet pro forma, dans le cadre de la demande de démolition de l’intérieur du Palais du Midi.

Par conséquent, le BMA demande :

- L'exécution de l'étude déjà entamée par la Ville de Bruxelles pour explorer le programme de la future affectation du Palais du Midi, y compris via un processus de participation.
- La définition précise d'un programme pour la future affectation du Palais du Midi sur la base de cette étude.
- La réalisation d'études plus développées sur la manière dont la démolition de l'intérieur peut être limitée aux parties affectées par la construction du métro et donc comment les autres parties du bâtiment peuvent être préservées et réutilisées.
- Élaborer un nouveau projet architectural sur la base de ces deux études. BMA est disponible pour l'accompagnement de l'organisation d'un concours d'architecture, comme il est d'usage pour un projet public de cette envergure. ».

13. Le 14 mars 2025, Bruxelles Environnement donne un avis favorable qu'il assorti des conditions suivantes :

- « • Tenir compte de la faible profondeur de la nappe phréatique sur le site. L'infiltration des eaux pluviales est compatible avec une proximité de la nappe, tant que ce risque a été pris en compte. Il faut conserver une distance de sécurité de +/- 1 m entre le fond des ouvrages GiEP [Gestion intégrée des Eaux Pluviales] et le toit de la nappe ;
- Réaliser des tests de perméabilité du sol avant le démarrage des travaux au droit des futurs ouvrages GiEP ;
 - La réutilisation de matériaux de démolition dans les massifs drainants est encouragée, tant que ces matériaux sont exempts de polluants, ce qui serait contre-indiqué vis-à-vis de l'infiltration ;
 - Envisager le déplacement de la noue afin de ne plus se situer sur le tunnel du métro ;
 - Choisir des plantations indigènes résistantes à l'ombre et à la sécheresse afin d'assurer leur pérennité ;
 - Intégrer une zone de livraison *in situ* ;
 - Proposer une majorité d'emplacements de stationnement vélo disposant d'un système d'accroche en "U inversé" ;
 - Prévoir des emplacements pour vélo cargo ;
 - Déplacer les emplacements vélo pour le personnel au rez-de-chaussée afin de rendre leur accès aisé depuis la voirie ;
 - Étudier la possibilité d'un dépose-minute et à minimum s'assurer que les arrivées et départs des équipements scolaires et de la petite enfance puissent s'effectuer de manière sécurisée ;
 - Adapter les coupes et dessins des façades afin d'avoir une cohérence des hauteurs des auvents et acrotères ;
 - Prévoir une isolation entre le tunnel et le bâtiment afin d'éviter la remontée des vibrations ;
 - Étudier les risques de surchauffe pour les équipements publics et, le cas échéant, adapter le système énergétique prévu pour permettre un refroidissement actif de ceux-ci ;
 - S'assurer que les systèmes communs soient compatibles avec l'ensemble des besoins techniques des commerces, y compris les chambres froides et les hottes ».

Il précise, en conclusion, qu'étant donné qu'il n'a pas encore auditionné les différents intervenants, il « se réserve le droit de préciser ou modifier son avis lors de la commission de concertation ».

14. Le 27 mars 2025, le Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente de la Région de Bruxelles-Capitale (SIAMU) donne son avis sur le projet. Celui-ci est favorable sous conditions.

15. Le 10 avril 2025, le collège des bourgmestre et échevins de la Ville de Bruxelles émet un avis favorable assorti des conditions suivantes :

- « - Démontrer, sur la base d'études indépendantes et objectives, l'absence d'alternatives crédibles, techniquement réalisables et économiquement avantageuses pour la construction du tunnel du métro sous le Palais du Midi sans nécessiter la démolition de son intérieur ;
- Fournir une évaluation comparative des méthodes d'exécution de la construction du tunnel et faire valider la conclusion d'optimalité technique et économique de la solution de déconstruction du Palais du Midi ;
- Ne pas diminuer la superficie plancher totale du bâtiment existant ;
- Concevoir le bâtiment pour qu'il n'y ait pas de nuisances acoustiques et vibratoires dues au bruit et aux vibrations du Métro ;
- Présenter un plan des mesures de gestion et d'atténuation des nuisances du chantier pour les riverains et les commerçants ;
- Garantir à la Ville le financement total de la reconstruction ou de la rénovation du Palais du Midi par la STIB ».

16. Le 15 avril 2025, la commission de concertation donne un avis majoritaire favorable conditionnel libellé de la manière suivante :

« Avis FAVORABLE à condition :

- de respecter les conditions émises par le SIAMU dans son avis du 27/03/2025 et/ou obtenir les dérogations aux normes de base ;
- de prendre toutes les mesures (et études préalables) pour assurer le maintien en bon état des façades ;
- de minimiser les risques de dégradation des pierres de façades et les risques liés au stockage des menuiseries et ferronneries pendant la durée des travaux ;
- de préciser les clauses techniques avant travaux, pour garantir des interventions de restauration adaptées et pertinentes ;
- d'étudier les finitions et teintes des menuiseries en façade à rue afin de déterminer une gamme chromatique pour les remises en peinture ;
- d'inclure l'école maternelle à l'école primaire dans les ailes est ou ouest et augmenter les locaux de la crèche dans l'aile nord ;
- de modifier le projet afin de supprimer les dérogations au Titre IV du RRU concernant l'accessibilité PMR des équipements d'intérêt collectif ou de service public ou justifier les dérogations ;
- de prévoir au niveau des coursives du préau de l'école des filets ou similaires pour garantir l'usage de cet espace en zone de jeu et en salle de sport extérieure (jeux de ballons) ;
- d'aménager le jardin nord et les toitures-terrasses sur les ailes est et ouest pour permettre un usage mixte pour l'école et le quartier tout en préservant la verdurisation intensive du projet ;
- de conserver une distance de sécurité de +/- 1 m entre le fond des ouvrages GiEP et le toit de la nappe phréatique ;
- de réaliser des tests de perméabilité du sol avant le démarrage des travaux au droit des futurs ouvrages GiEP ;
- de réutiliser les matériaux de démolition dans les massifs drainants tant que ces matériaux sont exempts de polluants ;

- d'envisager le déplacement de la noue afin de ne plus se situer sur le tunnel du métro ;
- de choisir des plantations indigènes résistantes à l'ombre et à la sécheresse afin d'assurer leur pérennité ;
- d'intégrer une zone de livraison in situ ;
- de proposer une majorité d'emplacements de stationnement vélo disposant d'un système d'accroche en "U inversé" ;
- de prévoir des emplacements pour vélo cargo ;
- de déplacer les emplacements vélo pour le personnel au rez-de-chaussée afin de rendre leur accès aisé depuis la voirie ;
- d'étudier la possibilité d'un dépose-minute et à minimum s'assurer que les arrivées et départs des équipements scolaires et de la petite enfance puissent s'effectuer de manière sécurisée ».

17. Le 9 mai 2025, le fonctionnaire délégué notifie à la STIB sa décision d'imposer des modifications au dossier de demande, en application de l'article 191 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT), en vue de rencontrer les conditions suivantes :

- «
- Respecter les conditions émises par le SIAMU dans son avis du 27/03/2025 et/ou obtenir les dérogations aux normes de base ;
 - Préciser le fonctionnement de l'école maternelle et de la crèche dans l'aile nord et démontrer que les superficies et aménagements prévus pour ces deux occupations sont suffisants, à défaut inclure l'école maternelle dans les ailes est ou ouest et augmenter les locaux de la crèche dans l'aile nord ;
 - Modifier le projet afin de supprimer les dérogations au Titre IV du RRU concernant l'accessibilité PMR des équipements d'intérêt collectif ou de service public ou justifier les dérogations ;
 - Prévoir au niveau des coursives du préau de l'école des filets ou similaires pour garantir l'usage de cet espace en zone de jeu et en salle de sport extérieure (jeux de ballons) ;
 - Aménager le jardin nord et les toitures-terrasses sur les ailes est et ouest pour permettre un usage mixte pour l'école et le quartier tout en préservant la verdurisation intensive du projet ;
 - Conserver une distance de sécurité de +/- 1 m entre le fond des ouvrages GiEP et le toit de la nappe phréatique ;
 - Envisager le déplacement de la noue afin de ne plus se situer sur le tunnel du métro ;
 - Intégrer une zone de livraison in situ ;
 - Adapter le projet en ce qui concerne les emplacements vélos de manière à :
 - Proposer une majorité d'emplacements de stationnement vélo disposant d'un système d'accroche en "U inversé" ;
 - Prévoir des emplacements pour vélo cargo ;
 - Déplacer les emplacements vélo pour le personnel au rez-de-chaussée afin de rendre leur accès aisé depuis la voirie ;
 - Réaliser un complément à la note explicative permettant de garantir la réalisation des conditions suivantes :
 - Prendre toutes les mesures (et études préalables) pour assurer le maintien en bon état des façades ;
 - Minimiser les risques de dégradation des pierres de façades et les risques liés au stockage des menuiseries et ferronneries pendant la durée des travaux ;
 - Préciser les clauses techniques avant travaux, pour garantir des interventions de restauration adaptées et pertinentes ;
 - Étudier les finitions et teintes des menuiseries en façade à rue afin de déterminer une gamme chromatique pour les remises en peinture ;
 - Réaliser des tests de perméabilité du sol avant le démarrage des travaux au droit des futurs ouvrages GiEP ;

- Réutiliser les matériaux de démolition dans les massifs drainants tant que ces matériaux sont exempts de polluants ;
- Choisir des plantations indigènes résistantes à l'ombre et à la sécheresse afin d'assurer leur pérennité ;
- Étudier la possibilité d'un dépose-minute et à minimum s'assurer que les arrivées et départs des équipements scolaires et de la petite enfance puissent s'effectuer de manière sécurisée ».

18. Le 27 mai 2025, la STIB dépose les documents modificatifs et le fonctionnaire délégué déclare complet le dossier modifié le 3 juin.

19. Le 19 juin 2025, la STIB envoie au gouvernement la lettre de rappel prévue à l'article 222, § 5, du CoBAT, pour faire courir un ultime délai au terme duquel, en l'absence de décision prise par le Gouvernement, la procédure de demande de classement est caduque de plein droit.

20. Le 21 août 2025, le fonctionnaire délégué délivre à la partie intervenante le permis ayant pour objet de « Déconstruire l'intérieur du Palais du Midi, reconstruire des commerces et des équipements scolaires, sportifs et culturels, aménager deux espaces publics dans les cours extérieures et rénover les façades existantes (permis modificatif 04/PFD/582158) ».

Il s'agit de l'acte attaqué.

IV. Intervention

Par une requête introduite le 20 octobre 2025, la STIB, bénéficiaire du permis d'urbanisme attaqué, demande à être reçue en qualité de partie intervenante. Il y a lieu d'accueillir son intervention.

V. Conditions de la suspension d'extrême urgence

Conformément à l'article 17, § 1^{er}, alinéa 3, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la suspension de l'exécution d'une décision administrative en extrême urgence suppose deux conditions, une urgence incompatible avec le délai de traitement de l'affaire en annulation et l'existence d'un moyen sérieux dont l'examen se prête à un traitement accéléré et qui est susceptible *prima facie* de justifier l'annulation de la décision attaquée. Le paragraphe 5 de ce même article vise l'hypothèse où l'affaire doit être traitée en extrême urgence, ce qui doit être précisé dans l'intitulé de la requête, c'est-à-dire dans un délai égal ou inférieur à quinze jours.

VI. Exposé de l'extrême urgence

VI.1. Thèse de la partie requérante

En ce qui concerne la justification de l'extrême urgence, la demande de suspension indique ce qui suit :

« XI. ACTUALITÉ PARLEMENTAIRE ET URGENCE ABSOLUE

Belga (14.10.2025) : la Cour des comptes auditionnée en commission ; des groupes demandent une commission d'enquête et l'audition de la STIB, Bruxelles Mobilité et Beliris. Le permis produit des effets irréversibles (démolition possible dès l'expiration des délais) alors même que la légalité du processus est en examen : urgence absolue à suspendre.

Les déclarations de la ministre Elke Van den Brandt (BX1, 14 octobre 2025) confirment que la viabilité du projet n'est pas assurée. Trois scénarios sont envisagés : poursuite (8 milliards €), conversion en tram (650 millions €), ou abandon (220 millions €). Ces hypothèses prouvent que le permis délivré en août 2025 l'a été sans base politique ni budgétaire, dans un contexte de vacance gouvernementale et d'absence totale de contrôle démocratique.

La STIB pourrait soutenir qu'il n'y aurait pas d'extrême urgence en invoquant des "garanties" ou "engagements" de ne pas procéder à la démolition avant 2026.

Cet argument est dénué de toute valeur juridique : aucun engagement unilatéral du bénéficiaire ne suspend un permis exécutoire.

En droit, seul un retrait de permis par l'autorité délivrante ou une ordonnance de suspension du Conseil d'État peut en neutraliser les effets.

Dès le 21 octobre 2025 à minuit, soit à l'expiration du délai de 60 jours prévu à l'article 14 des lois coordonnées sur le Conseil d'État, la STIB disposera donc du plein droit d'exécution.

Or, la perte de confiance légitime est objectivée par le rapport 2025 de la Cour des comptes, qui dénonce :

- l'opacité des marchés publics et des bureaux d'études ;
- l'absence de transparence dans la transmission de documents à la Cour ;
- la non-consultation des archives communales relatives au Palais du Midi.

Ces constats révèlent un manque de loyauté et de collaboration institutionnelle grave, rendant tout engagement de la STIB dépourvu de crédibilité.

Les photographies versées aux pièces 12 à 15 démontrent que des barrières, engins et ouvriers sont déjà mobilisés, préparant activement le chantier.

Dès lors, si le Conseil d'État n'ordonne pas la suspension avant le 21 octobre 2025, le permis permettra la destruction pure et simple du Palais du Midi, acte irréversible sur le plan patrimonial et social, dans un contexte où la Région ne dispose pas des moyens financiers pour reconstruire.

En l'absence d'intervention du Conseil d'État, le 21 octobre 2025 marquera un point de non-retour.

Le gouvernement, en affaires courantes, est juridiquement paralysé, urban.brussels est dessaisi, et la STIB détient une autorisation exécutoire.

Laisser subsister ce permis non suspendu reviendrait à conférer un pouvoir unilatéral de destruction à un opérateur dont la gestion a été publiquement mise en cause par la Cour des comptes.

Il y a donc nécessité absolue d'une mesure conservatoire immédiate.

XI bis. URGENCE EXTRÊME

Aucune autorité ne peut aujourd'hui empêcher l'exécution (gouvernement en affaires courantes, urban.brussels dessaisi, bénéficiaire seul maître du calendrier).

Le Conseil d'État est l'unique rempart contre un fait accompli au 21 octobre 2025. Hors le rapport de la Cour des comptes, rendu public le 9 octobre 2025 et largement repris par La Libre Belgique et La DH, constate que la Région bruxelloise ne dispose pas des moyens financiers nécessaires à la poursuite du chantier du Métro 3.

Ce rapport souligne un dérapage budgétaire majeur, un manque de transparence et des études insuffisantes, dénonçant en outre que la STIB n'a pas communiqué à la Cour des comptes l'ensemble des documents essentiels à l'évaluation du projet.

Autoriser la destruction du Palais du Midi dans un tel contexte reviendrait à laisser un vide urbain au cœur de Bruxelles, sans garantie de reconstruction, transformant le quartier en friche pendant des années, au mépris du patrimoine, de la sécurité publique et du cadre de vie des habitants.

L'urgence est donc immédiate, grave et objectivée par une autorité de contrôle indépendante il n'est pas concevable qu'un projet jugé non viable financièrement soit exécuté jusqu'à la démolition d'un bâtiment historique. ».

VI.2. Appréciation

Le recours à une procédure d'extrême urgence, visé à l'article 17, § 5, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, doit rester exceptionnel parce que cette procédure réduit à un strict minimum les droits de la défense et l'instruction de la cause. Un tel recours ne peut être admis que lorsque cette procédure est seule en mesure de prévenir utilement le dommage craint par le requérant alors même que le référé ordinaire, de simple urgence, ne le pourrait pas. Le requérant doit aussi avoir fait toute diligence pour prévenir le dommage et saisir le Conseil d'État dès que possible, selon la procédure adéquate. Cette double condition de diligence du requérant et d'imminence du péril sont des conditions de recevabilité de la demande de suspension d'extrême urgence.

Depuis l'entrée en vigueur, le 1^{er} janvier 2025, de l'article 5 de la loi du 11 juillet 2023 modifiant les lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, l'article 17, § 4, de ces lois prévoit qu'en cas de demande de suspension ne précisant pas dans son intitulé que l'affaire doit être traitée en extrême urgence, et par conséquent dans un délai égal ou inférieur à quinze jours, un calendrier de la

procédure est fixé dans un délai de sept jours ouvrables et l'audience doit se tenir au plus tard dans les soixante jours de la fixation de ce calendrier.

Ainsi qu'il ressort des travaux préparatoires de cette loi, l'exposé de l'urgence qui doit figurer dans la requête « [permet] à la chambre saisie de l'affaire de fixer une date d'audience en fonction du degré de cette urgence » (Doc. parl., Chambre, 2022-2023, n° 553220/1, p. 10). Le délai de soixante jours prévu par cette disposition est le délai maximum dans lequel l'affaire peut être fixée mais l'audience peut être fixée à une date plus rapprochée si la requête contient des indications suffisantes le justifiant, raison pour laquelle il est prévu que si l'auditeur ne dispose pas du délai de quinze jours ouvrables prévu à l'alinéa 2, il peut se limiter à donner un avis oral à l'audience.

Il en résulte qu'il ne suffit pas de justifier que la demande doit être traitée dans un délai inférieur à soixante jours, le recours à la procédure d'extrême urgence n'étant admis que lorsque la demande non seulement le précise dans son intitulé, mais expose également les faits qui justifient que l'affaire doive être traitée dans un délai égal ou inférieur à quinze jours.

Il faut que l'extrême urgence soit évidente pour tout le monde ou expliquée de manière incontestable par le requérant dans sa demande de suspension d'extrême urgence, ce qui implique que celui-ci montre, en se fondant sur des éléments précis et concrets, que si l'affaire était traitée dans un délai excédant quinze jours, la décision du Conseil d'État interviendrait de manière irrévocable. À partir du moment où le législateur n'exige plus qu'une demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué soit introduite en même temps que le recours en annulation, il appartient au requérant de vérifier de manière proactive si et quand le permis dont il souhaite l'annulation risque d'être mis en œuvre et, partant, d'engendrer les inconvénients graves que la demande tend à prévenir, étant entendu qu'un tel permis est en principe exécutoire dès sa délivrance.

En l'absence d'information obtenue à cet égard, le requérant est en droit d'introduire, éventuellement concomitamment à son recours en annulation, une demande de suspension selon la procédure ordinaire, quitte, si les travaux commencent avant qu'un arrêt soit rendu sur la demande de suspension, à introduire une demande de suspension selon la procédure d'extrême urgence, comme l'article 17 des lois coordonnées sur le Conseil d'État l'y autorise.

Lorsqu'il ne dispose d'aucun élément relatif au délai dans lequel le permis pourrait être mis en œuvre et qu'il n'effectue aucune démarche en vue d'obtenir cette

information, il n'agit pas avec la diligence requise en vue de prévenir utilement la survenance du dommage qu'il redoute s'il se limite à introduire une demande de suspension selon la procédure d'extrême urgence lorsque le péril devient imminent. Dans de telles conditions, admettre néanmoins la recevabilité de cette demande pourrait aboutir à ce que toute demande de suspension de l'exécution d'un permis d'urbanisme soit nécessairement introduite selon la procédure d'extrême urgence. Or, il y a lieu de rappeler que le législateur a maintenu la procédure de suspension ordinaire et que la procédure d'extrême urgence doit rester exceptionnelle.

En l'espèce, le requérant n'apporte aucune indication dans sa requête sur la date à laquelle il a pris connaissance de l'existence du permis, en manière telle qu'il ne démontre pas avoir fait preuve d'une diligence particulière. Par ailleurs, il n'a pas interrogé le bénéficiaire du permis quant à ses intentions de mettre en œuvre le permis à brève échéance. Il se fonde exclusivement sur le caractère exécutoire du permis et sur la présence de barrières, d'engins et d'ouvriers pour estimer que le chantier devrait commencer incessamment.

La partie intervenante indique, sur son site internet, que les travaux autorisés par le permis attaqué ne sont prévus qu'à partir de février 2026 (<https://metro3.be/fr/article/22-08-2025/permis-durbanisme-octroye-pour-le-palais-du-midi>). Interrogé à l'audience, le conseil de la partie adverse a confirmé que si les travaux devaient débiter plus tôt que la date annoncée sur ce site, le requérant et le Conseil d'État en seront informés officiellement.

Si la date approximative du début des travaux au mois de février 2026 pourrait, le cas échéant, être considérée comme « incompatible avec le traitement de l'affaire en annulation », elle n'implique pas une imminence du péril telle que l'affaire doive obligatoirement être traitée dans un délai égal ou inférieur à quinze jours.

La demande de suspension introduite selon la procédure d'extrême urgence ne peut en conséquence être accueillie.

**PAR CES MOTIFS,
LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :**

Article 1^{er}.

La requête en intervention introduite par la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) est accueillie.

Article 2.

La demande de suspension d'extrême urgence est rejetée.

Article 3.

Les dépens, en ce compris l'indemnité de procédure, sont réservés.

Ainsi prononcé, à Bruxelles, le 27 octobre 2025, par la XV^e chambre du Conseil d'État siégeant en référé, composée de :

Marc Joassart,
Frédéric Quintin,

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

Le Greffier,

Le Président,

Frédéric Quintin

Marc Joassart