CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 73.501 du 6 mai 1998

A.63.841/XIII-126

En cause : 1. **l'Association sans but lucratif «COMITE DE QUARTIER LONGCHAMP-MESSIDOR»,**

2. **MALDAGUE** Pierre,

ayant élu domicile chez
Me Jean-Paul LAGASSE, avocat,
avenue Adolphe Lacomblé 8/6
1030 Bruxelles,

contre :

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

ayant élu domicile chez
Me Vincent DE WOLF, avocat,
avenue de la Toison d'Or 68/9
1060 Bruxelles.

LE CONSEIL D'ETAT, XIII^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 26 mai 1995 par l'association sans but lucratif «COMITE DE QUARTIER LONGCHAMP-MESSIDOR» et Pierre MALDAGUE qui demandent l'annulation de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mars 1995 arrêtant le plan régional de développement en tant qu'il concerne le quartier formé par l'avenue Winston Churchill, l'avenue de Messidor et les artères adjacentes à Uccle et notamment en tant qu'il inscrit l'avenue Winston Churchill en voie principale aux cartes 6 («les voiries») et 7 («affectation du sol») et dans la liste des «parcours transversaux et

boulevards de grande ceinture» et qu'il prescrit des dispositions relatives à la circulation aux points 13.2 de l'annexe I («Lignes forces») et 2.5.1 de l'annexe II («Mise en oeuvre»);

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu le rapport de M^me^ VOGEL, auditeur adjoint au Conseil d'Etat;

Vu l'ordonnance du 3 juillet 1997 ordonnant le dépôt au greffe du dossier et du rapport;

Vu la notification du rapport aux parties et les derniers mémoires;

Vu l'ordonnance du 12 février 1998, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 19 mars 1998, date à laquelle elle a été mise en continuation pour avis à l'audience du 26 mars 1998;

Entendu, en son rapport, M. LEROY, conseiller d'Etat;

Entendu, en leurs observations, Me LAGASSE, avocat, comparaissant pour les requérants et Me DE WOLF, avocat, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis, M. QUINTIN, premier auditeur au Conseil d'Etat;

Vu le titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 août 1991 organique de la

planification et de l'urbanisme prévoit, en son article 2, l'adoption des instruments de planification suivants :

1° le plan régional de développement;
2° le plan régional d'affectation du sol;
3° le plan communal de développement;
4° le plan particulier d'affectation du sol;

que la même disposition porte que le développement de la Région «est conçu tant au point de vue économique, social et esthétique que dans le but de préserver et d'améliorer l'environnement de la Région, et de gérer son sol avec parcimonie»;

Considérant qu'au cours de l'enquête publique préalable à l'adoption du projet de plan régional de développement, la première requérante a introduit une réclamation contre le projet de classer l'avenue Winston Churchill comme axe de circulation faisant partie de la grande ceinture ouest, vers lequel serait dirigé le trafic des voiries locales; que cette réclamation exposait des arguments de fait (le gabarit de la voirie ne permettrait pas d'absorber l'accroissement de trafic qui résulterait du «rabattement» du trafic des voies locales; le classement comme axe de grande circulation serait incompatible avec le caractère résidentiel reconnu jusque-là à l'avenue par les pouvoirs publics; l'augmentation du trafic et l'accroissement de la pollution qui en résulteraient entraîneraient des nuisances considérables) et de droit (la contradiction avec les instruments juridiques antérieurs qui avaient consacré l'affectation de l'avenue Winston Churchill à l'habitat, l'absence d'études préalables d'incidences, la contradiction entre les différents classements dont l'avenue faisait l'objet dans le projet, défaut de motivation et violation des articles 23, 10 et 11 de la Constitution); que la première requérante proposait des aménagements destinés à réduire les nuisances liées à la circulation automobile dans l'avenue Winston

Churchill; que près de six cents riverains ont introduit des réclamations identiques;

Considérant que la commission régionale de développement a donné sur le projet de plan régional de développement un avis qui, au sujet des options du projet relatives au système de voiries, comporte les passages suivants :

« Les réclamations introduites tant par des particuliers que par des communes confirment la nécessité de revoir complètement la carte n° 6 en tenant compte des autres objectifs poursuivis par le plan (protection des quartiers résidentiels (...)).

L'optique de la C.R.D. est de lutter contre le trafic de transit et de diminuer la vitesse de circulation automobile.

(...)

Suivant l'enquête publique, il conviendrait de mettre en place non pas un système compliqué de niveaux de voiries qui en sacrifie certaines au profit d'autres comme le fait la carte n° 6 et comme le ferait de toute manière une hiérarchie de voiries même plus affinée, mais bien de mettre en place un système de degrés d'intervention et de priorité d'intervention sur les voiries»;

Considérant que, par arrêté du 3 mars 1995, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a arrêté le plan régional de développement (P.R.D.); qu'il s'agit de l'acte qui est partiellement attaqué;

Considérant que, selon l'article 1er de cet arrêté, le P.R.D. comporte :

- un document intitulé «Lignes forces», à valeur indicative;

- un document intitulé «Mise en oeuvre», également à valeur indicative;

- et un document intitulé «Dispositions relatives à l'affectation du sol», ayant force obligatoire et valeur réglementaire;

que le document intitulé «Lignes forces» présente «une analyse des atouts et des faiblesses de la Région et des tendances d'évolution du système urbain dont la Région constitue le noyau, les défis à relever par la Région et le parti de développement adopté, les politiques prioritaires à suivre»; que ce document comprend un point 13.2.1 qui fait partie des dispositions attaquées et qui est rédigé comme suit :

« 13.2.1. Spécialisation des voiries et réhabilitation des espaces publics

La spécialisation des voiries doit répondre à un double objectif :

- contribuer à l'inversion du processus de fuite des habitants par la réduction des nuisances et la restauration de la qualité de la vie et de l'environnement des quartiers résidentiels;

- améliorer l'accessibilité de la ville en favorisant l'accroissement de la vitesse commerciale et la régularité des transports publics et en encourageant les déplacements des cyclistes et des piétons par des aménagements adéquats.

Ce double objectif peut parfois nécessiter des arbitrages que la spécialisation des voiries contribue à régler. II implique cependant une constante, valable pour toutes les voiries : l'allégement du poids de la voiture dans la ville.

Concrètement, ceci implique que lors des réaménagements à réaliser, le nombre de bandes de circulation ne soit pas augmenté à l'exception des voiries suivantes du réseau régional pour lesquelles des élargissements sont envisagés :

(...)

En fonction des besoins en matière d'accessibilité, l'allégement du poids de la voiture dans la ville ne peut cependant être appliqué linéairement, avec les mêmes moyens sur toutes les voiries.

La maîtrise de la circulation requiert une gestion différenciée du trafic en fonction du type de voiries,

induisant naturellement un classement en différents réseaux.

Cette spécialisation des voiries permet de déterminer pour chaque type de voiries, des caractéristiques :

- de gestion de l'infrastructure;
- de fonction des trafics;
- de partage de la voirie entre les différents usagers;
- de protection de la fonction de séjour.

Par protection de la fonction de séjour, il faut entendre l'ensemble des mesures d'aménagement qui visent à réduire :

- la vitesse des automobilistes et à rendre leur comportement plus convivial envers les autres usagers;

- les nuisances sonores et polluantes mais aussi fonctionnelles et visuelles dues à la forte pression de la circulation (utilisation de matériaux atténuant le bruit, réduction de l'impact visuel de la signalisation, agrandissement et protection des espaces réservés aux piétons,...).

La spécialisation proposée distingue trois réseaux qui comprennent chacun un ou plusieurs types de voiries.

Le réseau de quartier

Le réseau de quartier est organisé en aires de trafic local, délimitées par des axes du réseau interquartier ou du réseau régional.

Ce réseau est le lieu du trafic de proximité, de faible débit, calme et sécurisant. II représente la plus grande partie des voiries bruxelloises. Sur ce réseau, le trafic de transit doit être dissuadé et la vitesse limitée à 30 km/h. Ce réseau comprend deux types de voiries : les collecteurs de quartier qui drainent la circulation d'accès dans un quartier et l'amènent sur une voirie des réseaux supérieurs, et les rues locales qui assurent la desserte des riverains.

Sur ce réseau, la fonction de séjour doit prédominer sur la fonction de circulation.

Le réseau interquartier

Les voies du réseau interquartier assurent la circulation urbaine à courte ou moyenne distance.

Bien que parcourues par un trafic nettement moins dense que les voiries du réseau régional, les voies interquartiers jouent un rôle très important dans l'organisation

urbaine. Elles assurent l'unité de la ville en reliant entre eux les différents quartiers. Le réseau interquartier ne comprend qu'un seul type de voiries : les voies interquartiers. Celles-ci ont pour fonction de relier entre eux les quartiers voisins, d'assurer l'irrigation de ces quartiers et d'en rabattre la circulation sur les voies du réseau régional.

La fonction de séjour prime sur la fonction de circulation.

Le réseau régional

Ce réseau est le vecteur des déplacements à longue distance. II comporte trois types de voiries :

- les voies principales complètent le réseau de voies métropolitaines pour assurer les grands mouvements dans la ville; la fonction de séjour y est aussi importante que la fonction de circulation;

- les voies métropolitaines assurent l'accès aux principaux équipements métropolitains. Ces voies comportent au moins 2 X 2 bandes. Bien que la fonction de circulation y soit prédominante, des mesures compensatoires en faveur des riverains doivent rendre ces voies compatibles avec la fonction de séjour qu'elles abritent;

- les autoroutes existantes assurent les liaisons routières rapides entre les villes, ou le contournement du trafic de transit. Leur impact sur les quartiers proches doit être maîtrisé.

Sur les voies métropolitaines et principales, des mesures compensatoires doivent être accordées aux riverains telles que primes à l'isolation acoustique des logements lorsque les nuisances dépassent certains seuils déterminés, ceci afin d'améliorer la viabilité des grandes voiries.

Ces grandes voiries doivent également être réhabilitées, selon un programme de priorités à établir, de manière à concilier circulation, sécurité et vie locale.

En particulier des mesures devront être prises pour réduire la vitesse de circulation.

Nouvelles voiries à l'étude :

(...)

Les zones à l'étude

Le Pentagone et le Bois de la Cambre ont des caractéristiques propres qui exigent une profonde réorganisation de la circulation afin de réduire les nuisances dans ces zones sensibles.

Dans ces deux zones, la spécialisation des voiries sera déterminée par la Ville de Bruxelles, en collaboration avec la Région et les communes voisines.

Schéma et plan de circulation

A l'occasion de l'établissement des plans communaux de développement, les communes détermineront en concertation avec la Région, les objectifs et principes généraux en matière de circulation et de stationnement et établiront un schéma général de circulation mentionnant les collecteurs de quartiers et ce, en concertation avec les communes voisines et la Région.

En aval des plans communaux de développement, des plans de circulation et de stationnement devront être établis par aire de trafic local.

La mise en oeuvre de ces plans s'effectuera de manière progressive»;

Considérant que le document intitulé «Mise en oeuvre» expose les grandes options de la Région en matière de développement régional (carte 1 traduisant de manière schématique les dix principes du «projet de ville», c'est-à-dire de la ville telle qu'on la veut à l'horizon 2005), concernant les grands territoires urbains (carte 2), la protection de la diversité économique (carte 3), les patrimoines et l'embellissement de la ville (carte 4), les transports publics (carte 5) et les voiries (carte 6); qu'en son point 2.5.1, qui constitue une des parties attaquées, il est rédigé comme suit :

« 2.5.1. L'organisation générale de la circulation en trois réseaux

2.5.1.1. Le réseau de quartier :

Ce réseau est le lieu du trafic de proximité, de faible débit, calme et sécurisant, il représente la plus grande partie des voiries bruxelloises.

Sur ce réseau, le trafic de transit doit être dissuadé et la vitesse limitée à 30 km/h.

Le réseau de quartier comprend deux types de voiries :

- Rues locales :

  Fonction :

  Assurer la desserte des riverains.

  Qualités de l'espace public :

  - la fonction de circulation, réduite à son minimum, est subordonnée à la fonction de séjour;

  - l'aménagement exprime cette subordination;

  - la vitesse est limitée à 30 km/h, voire à 20 km/h dans les zones résidentielles au sens du Code de la route;

  - il y a priorité de modification de la gestion de la circulation et/ou de réaménagement de la voirie dès que les principes ci-dessus sont transgressés.

- Collecteurs de quartier :

  Fonctions :

  - le collecteur de quartier draine la circulation d'accès dans un quartier et l'amène sur une voirie des réseaux supérieurs;

  - le trafic de transit interquartier doit y être dissuadé.

  Qualités de l'espace public :

  - la fonction de séjour prédomine sur la fonction de circulation;

  - l'aménagement doit être conçu pour assurer cette priorité à la fonction de séjour, tout en assurant une certaine aisance à la circulation;

  - la vitesse est limitée à 30 km/h;

  - il y a priorité de modification de la gestion de la circulation et/ou de réaménagement de la voirie dès que les principes ci-dessus sont transgressés.

- Gestion du réseau de quartier :

  Les communes gèrent les voiries de quartier, à l'exception des principaux axes de transports publics (lignes de tramways et axes principaux de bus), qui sont gérés par la Région.

Les communes auront la mission de définir les collecteurs de quartier dans les plans communaux de développement, en concertation avec les communes voisines et la Région.

2.5.1.2. Le réseau interquartier :

Les voies du réseau interquartier assurent la circulation urbaine à courte ou moyenne distance. Bien que parcourues par un trafic nettement moins dense que les voiries du réseau régional, les voies interquartiers jouent un rôle très important dans l'organisation urbaine.

Elles assurent en effet l'unité de la ville en reliant entre eux les différents quartiers.

Le réseau interquartier ne comprend qu'un seul type de voiries :

- Voies interquartiers :

Fonction :

Les voies interquartiers ont pour fonction de relier entre eux les quartiers voisins, d'assurer l'irrigation de ces quartiers et d'en rabattre la circulation sur les voies du réseau régional.

Voiries types :

Rues, chaussées ou avenues comportant une seule bande de circulation par sens.

Exemples : rue Hôtel des Monnaies, avenue Deschanel, avenue Woeste, chaussée de Gand.

Qualités de l'espace public :

La fonction de séjour prime sur la fonction de circulation.

Malgré la nécessité de maintenir une fonction de circulation d'une certaine importance, l'aménagement doit être conçu de manière à assurer une bonne qualité à l'environnement des riverains.

II y a priorité de modification de la gestion de la circulation et/ou de réaménagement de la voirie lorsque les nuisances dues au trafic dégradent le caractère résidentiel des quartiers traversés.

- Gestion du réseau interquartier :

Les communes gèrent les voiries interquartiers, à l'exception des principaux axes de transports

publics (lignes de tramways et axes principaux de bus), qui sont gérés par la Région.

2.5.1.3. Le réseau régional :

Ce réseau est le vecteur des déplacements à longue distance.

Le trafic est guidé sur le réseau primaire par le fléchage directionnel.

Le réseau régional comporte trois types de voiries :

- Voies principales :

Fonctions :

Les voies principales complètent le réseau des voies métropolitaines pour assurer les grands mouvements dans la ville.

Les voies principales sont parcourues par une circulation importante

Voiries types :

Avenues ou boulevards à deux bandes par sens au maximum.

Exemples : avenue Brugmann, avenue d'Auderghem, avenue Houba de Strooper, avenue Fonsny.

Qualités de l'espace public :

La fonction de séjour est aussi importante que la fonction de circulation.

L'aménagement doit assurer la protection de la fonction de séjour lorsque la gêne due à la fonction de circulation devient excessive.

Dans ce cas, la voirie doit être réhabilitée, selon un programme de priorités à établir, de manière à concilier circulation, sécurité et vie locale.

Des mesures compensatoires aux riverains, telles que primes à l'isolation acoustique des logements sont à envisager lorsque les nuisances dépassent des seuils déterminés et qu'elles ne peuvent être réduites par un réaménagement de l'espace public ou par la gestion du trafic.

- Voies métropolitaines :

Fonctions :

Ces grandes voiries assurent l'accès aux principaux équipements métropolitains.

Tronçons de ceintures ou voiries radiales situés dans le prolongement des autoroutes, les voies métropolitaines sont le siège d'une circulation intense.

Voiries types :

Soit une artère équipée de tunnels routiers, soit des voiries d'un minimum de deux bandes de circulation par sens.

Exemple : avenue Louise, rue Belliard, avenue Charles-Quint, boulevard de la Woluwe.

Qualités de l'espace public :

La fonction de circulation est plus importante que la fonction de séjour.

L'aménagement doit toutefois assurer le maintien de la fonction de séjour, malgré la gêne due à la fonction de circulation.

A défaut, la voirie doit être réhabilitée, selon un programme de priorités à établir, de manière à concilier circulation, sécurité et vie locale.

Des mesures compensatoires aux riverains, telles que primes à l'isolation acoustique des logements sont à envisager lorsque les nuisances dépassent des seuils déterminés et qu'elles ne peuvent être réduites par un réaménagement de l'espace public ou par la gestion du trafic.

Chaussées de surface :

Lorsqu'une voie indiquée métropolitaine sur la carte est divisée en plusieurs chaussées ou est équipée d'un tunnel routier, la spécialisation des diverses chaussées est établie suivant les principes suivants :

- voies métropolitaines pour les chaussées centrales d'un tronçon sans tunnel, ou pour les chaussées souterraines;

- voies principales ou interquartiers pour la chaussée centrale au-dessus d'un tunnel routier ou pour les chaussées d'accès à un tunnel;

- réseau de quartier (collecteur de quartier ou voie locale) pour les chaussées latérales.

- Autoroutes existantes :

  Fonction :

  Les autoroutes existantes assurent les liaisons routières rapides entre les villes ou le contournement du trafic de transit.

  Qualités de l'espace public :

  La fonction de séjour est inexistante, du fait de l'absence de riverains directement branchés sur l'autoroute.

  L'impact de l'autoroute sur les quartiers proches doit être maîtrisé.

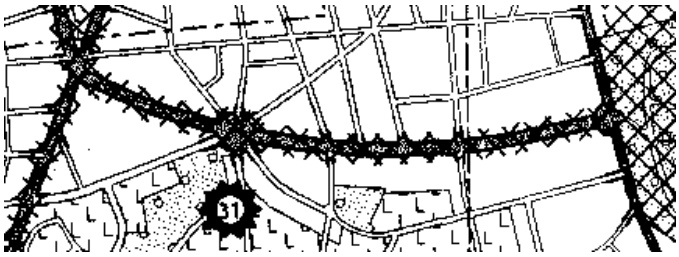
  Des mesures de lutte contre le bruit (revêtements, écrans antibruit, mesures d'aménagement) sont prises lorsque le niveau sonore dépasse des seuils déterminés.

- Gestion du réseau régional :

  La Région gère toutes les voiries du réseau régional, y compris les chaussées latérales classées dans le réseau de quartier»;

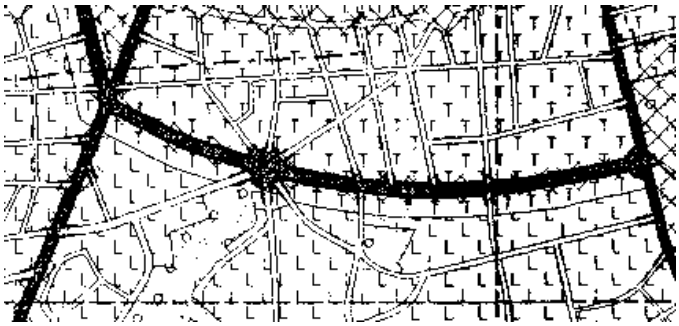
Considérant que le point 7 «annexes» du même document énumère, en «annexe I», «Les espaces structurants et le programme de leur aménagement», et mentionne, en son point 1.2 «espaces structurants de première et de seconde couronnes», parmi les «parcours transversaux et boulevards de grande ceinture», la «grande ceinture ouest et limite sud de la première couronne» dont fait partie l'avenue Winston Churchill; en cela, il est également attaqué;

Considérant que la carte 4, intitulée «Les patrimoines et l'embellissement de la ville», planches 4e et 4f, où le grisé représente les «espaces structurants» et les croisillons les périmètres d'intérêt culturel, historique ou esthétique ou d'embellissement, figure l'avenue Churchill comme suit :



Considérant que, toujours dans le même document «Mise en oeuvre», la carte 6, consacrée aux voiries, planches 6h et 6i, figure l'avenue Churchill comme une voirie principale du réseau régional; qu'il s'agit là également d'un des objets du recours;

Considérant que le document intitulé «Dispositions relatives à l'affectation du sol» contient notamment une carte 7 qui, en ses planches 7h et 7i, représente l'avenue Churchill de la manière suivante, où le grisé représente l'«espace structurant», la zone marquée de «T», le «périmètre de protection accrue du logement» et la zone marquée de «L», le «périmètre de protection du logement» :



qu'en tant qu'elle concerne l'avenue Churchill, cette carte est également attaquée;

Considérant que la partie adverse conteste la recevabilité du recours au motif que les actes attaqués sont dépourvus de valeur réglementaire; qu'elle rappelle que l'article 23 de l'ordonnance organique définit comme suit la force obligatoire des dispositions du plan régional de développement :

« Le plan a force obligatoire et valeur réglementaire dans ses dispositions relatives à l'affectation du sol, mentionnées dans le plan comme ayant cette force et cette valeur.

Le plan est indicatif dans ses autres dispositions»;

qu'elle rappelle aussi qu'en vertu de l'article 1er de l'arrêté du 3 mars 1995 arrêtant le plan régional de développement, les documents intitulés respectivement «Lignes forces» et «Mise en oeuvre» n'ont qu'une valeur indicative, tandis que le document intitulé «Dispositions relatives à l'affectation du sol» (qui comprend la carte 7) a force obligatoire et valeur réglementaire; qu'elle relève que toutes les dispositions attaquées, à l'exception de la carte 7, sont indicatives, et que la carte 7, qui a valeur réglementaire et force obligatoire, concerne l'affectation du sol et non le réseau des voiries et est donc étrangère à l'objet du recours;

Considérant que les requérants répliquent que les voiries litigieuses (avenues Winston Churchill et de Messidor) sont visées par des dispositions réglementaires du plan régional de développement «telles que celles relatives aux espaces structurants» (carte 7 et prescriptions urbanistiques), et que le recours dirigé contre ces dispositions réglementaires est recevable; qu'ils soutiennent que le recours est également recevable en tant qu'il est dirigé contre des dispositions dites indicatives du plan régional de développement; qu'ils font valoir qu'il résulte des travaux préparatoires de l'ordonnance que ces dispositions indicatives imposent au pouvoir public qui les arrête une ligne de conduite contraignante, que celles qui sont relatives aux conditions requises pour que les

plans inférieurs puissent déroger au plan régional de développement ne font aucune distinction selon que ces dérogations porteraient sur des dispositions obligatoires ou indicatives du plan supérieur, avec cette conséquence que, sous peine de commettre un excès de pouvoir, l'autorité adoptant un plan inférieur dérogatoire doit se soumettre aux conditions strictes auxquelles sont subordonnées les dérogations, quelle que soit la disposition du plan supérieur à laquelle il est proposé de déroger; qu'ils soutiennent également qu'il ressort de l'article 23, alinéa 3, de l'ordonnance organique que les dispositions indicatives du plan régional de développement ont une portée directe à l'égard des tiers et que, plus généralement, le plan régional de développement énonce les options à suivre par les autorités locales et encourage celles-ci à oeuvrer dans le sens indiqué par toutes ses dispositions, même indicatives, lesquelles sont donc de nature à faire grief; qu'ils relèvent qu'en l'espèce, les voiries concernées sont classées dans le réseau régional, géré par la Région, de sorte que c'est l'auteur même de l'acte attaqué qui est appelé à mettre en oeuvre les dispositions critiquées; qu'ils indiquent que peu de temps après l'entrée en vigueur du plan régional de développement, les services de la Région ont posé des panneaux directionnels à l'entrée de l'avenue Winston Churchill (côté Bois de la Cambre) renseignant le Ring et l'autoroute, drainant par là le trafic à destination de ces axes autoroutiers; qu'à titre surabondant, ils se fondent sur le texte de l'article 23, alinéa 4, de l'ordonnance organique pour montrer que l'acte attaqué produit des effets juridiques même en ses parties purement indicatives;

Considérant que les effets du plan régional de développement sont déterminés par l'article 23 de l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme, rédigé comme suit :

« Le plan a force obligatoire et valeur réglementaire dans ses dispositions relatives à l'affectation du sol, mentionnées dans le plan comme ayant cette force et cette valeur.

Le plan est indicatif dans ses autres dispositions.

L'octroi d'aides par l'Exécutif à des personnes physiques ou morales, privées ou publiques, ne peut s'effectuer que dans le respect des dispositions du plan, même indicatives.

A l'exception des dispositions relatives à l'affectation du sol visées au premier alinéa, le plan régional de développement cesse de produire ses effets dès que l'Exécutif a approuvé le nouveau plan régional de développement, conformément à la procédure prévue aux articles 18 et 19, ou à défaut, au terme de l'année qui suit l'installation du nouveau conseil de la Région de Bruxelles-Capitale»;

Considérant que l'alinéa 3 de cet article interdit au Gouvernement d'accorder des aides autrement que «dans le respect des dispositions du plan, même indicatives»; que, ce faisant, il attribue aux dispositions qualifiées d'indicatives une force obligatoire à l'égard des décisions d'octroi d'aides; que ces dispositions reçoivent ainsi, nonobstant leur dénomination, un caractère réglementaire, quand bien même celui-ci est de portée restreinte; qu'il s'ensuit que ces dispositions «indicatives» constituent des règlements qui sont susceptibles de faire l'objet d'un recours au Conseil d'Etat dans la mesure où leur contenu est normatif;

Considérant que la partie adverse conteste la recevabilité du recours dans le chef de la première requérante, au motif que son assemblée générale n'en aurait pas délibéré;

Considérant que les pièces déposées en annexe au mémoire en réplique établissent que le recours a été régulièrement décidé par le conseil d'administration et approuvé par l'assemblée générale de la première requérante, conformément à l'article 12 de ses statuts;

Considérant que les requérants prennent un moyen, le deuxième de la requête, de l'excès de pouvoir, de la violation du principe général de l'administration raisonnable, de l'absence de motivation légalement admissible ou de la contrariété dans les motifs et de la violation de l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme et notamment de son article 3, en ce que l'acte attaqué place l'avenue Winston Churchill avec le statut de voirie principale dans le cadre d'une hiérarchisation accrue des voiries, notamment à la carte 6, alors que, première branche, l'acte attaqué classe par ailleurs l'avenue Winston Churchill et l'avenue de Messidor à la carte 1 en zone de protection accrue du logement, en carte 7 en périmètre de protection accrue du logement et en carte 4 en périmètre d'intérêt culturel, historique ou esthétique ou d'embellissement, commettant une contradiction qui n'est pas justifiée dans l'acte attaqué;

Considérant que, selon l'article 2 de l'ordonnance du 29 août 1991, le développement de la Région de Bruxelles-Capitale est conçu tant au point de vue économique, social et esthétique que dans le but de préserver et d'améliorer l'environnement de la Région, et de gérer son sol avec parcimonie; que l'article 3 impose de concilier le progrès social et économique et la qualité de la vie en garantissant aux habitants de la Région le respect d'un aménagement harmonieux; que l'objectif de cette législation et des dispositions qui pourvoient à son application est de ménager la cohabitation aussi harmonieuse que possible des différents activités qui doivent trouver place dans l'espace urbain; que le logement et les déplacements sont deux de ces activités;

Considérant qu'en ce qui concerne les périmètres de protection du logement, le document «Mise en oeuvre» du P.R.D. expose ce qui suit :

« Les périmètres de protection accrue du logement sont des périmètres où les bureaux nouveaux sont limités à 500 m²

par immeuble, dans le respect des rapports planchers/sol de 0,1 et 0,2 prévus au plan de secteur. Toutefois, en zone mixte et moyennant P.P.A.S., le rapport 0,2 peut être dépassé pour autant que les bureaux soient bien desservis par les transports en commun.

Les périmètres de protection du logement admettent le bureau nouveau, dans le tissu résidentiel, jusqu'à 500 m² ou 1500 m² par immeuble selon la zone du plan de secteur.

Moyennant P.P.A.S., les rapports planchers/sol 0,1 et 0,2 peuvent être dépassés pour autant qu'il existe une bonne desserte par transport en commun.

(...)

Dans les quartiers résidentiels, il s'agit aussi d'empêcher le trafic de transit. La réduction de la pression automobile y permet la réhabilitation des espaces publics et accroît ainsi leur attractivité»;

Considérant que ce passage n'assimile pas le «quartier résidentiel» aux zones de protection du logement; qu'il ressort de la confrontation des cartes 1 et 6 que toutes les zones de protection du logement et de protection accrue du logement de la carte 1 sont traversées de voies métropolitaines ou de voies principales, et que certaines d'entre elles sont même bordées ou traversées d'une autoroute; que les dispositions du P.R.D. relatives aux voiries principales, selon lesquelles «la fonction de séjour est aussi importante que la fonction de circulation, l'aménagement doit assurer la protection de la fonction de séjour lorsque la gêne due à la fonction de circulation devient excessive», et celles qui prévoient «des mesures compensatoires aux riverains, telles que primes à l'isolation acoustique des logements», établissent que le passage de telles voiries à proximité immédiate de zones de logement est possible; que le classement de l'avenue Winston Churchill en voie principale n'est pas en contradiction avec celui des immeubles qui la bordent en zone de protection accrue du logement;

Considérant que les périmètres d'intérêt culturel, historique ou esthétique ou d'embellissement sont caractérisés par le P.R.D. de la manière suivante :

« La protection du patrimoine, prévue par la prescription ZICHE du plan de secteur, est étendue dans une perspective globale qui inclut une définition plus large de la notion de patrimoine, la politique d'embellissement des espaces structurants, la protection et la création des espaces verts.

Cette substitution permet d'appliquer à des quartiers ou des espaces aujourd'hui très abîmés (dans la zone industrielle du canal par exemple) les mêmes critères de qualité qu'aux quartiers de grande valeur patrimoniale et esthétique, dans une perspective globale d'embellissement et de requalification de la Région.

C'est ainsi que la carte réglementaire reprend en PICHEE, outre l'ensemble du Pentagone :

- les ZICHE du plan de secteur, étendues par la prise en considération du patrimoine industriel et social ainsi que du patrimoine archéologique. Elles recouvrent principalement les ensembles urbanistiques répertoriés par l'A.S.B.L. Sint-Lukasarchief, une partie du patrimoine industriel et social retenu par l'A.S.B.L. La Fonderie et de nombreux ensembles de logements sociaux;

- les espaces structurants, en ce compris les entrées de ville.

Les communes seront encouragées à réaliser des règlements d'urbanisme pour les périmètres.

Ces règlements doivent comporter les prescriptions spécifiques nécessaires pour respecter et valoriser le patrimoine et dès lors protéger l'ambiance urbaine propre à chaque quartier»;

Considérant que ces dispositions concernent essentiellement la conservation et la mise en valeur du bâti, et ne sont pas incompatibles avec la présence de voies de communication importantes;

Considérant qu'en sa première branche, le moyen n'est pas fondé;

Considérant qu'il y a lieu de poursuivre l'instruction et d'examiner la seconde branche du deuxième moyen et les autres moyens,

D E C I D E :

Article 1er.

Les débats sont rouverts.

Article 2.

Le membre de l'auditorat désigné par M. l'auditeur général est chargé de poursuivre l'instruction.

Article 3.

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIIIe chambre, le six mai 1900 nonante-huit par :

MM.	HANOTIAU,	président de chambre,
	LEROY,	conseiller d'Etat,
	QUERTAINMONT,	conseiller d'Etat,
Mme	MALCORPS,	greffier.

Le Greffier, Le Président,

M.-Chr. MALCORPS. M. HANOTIAU.