

CONCLUSIONS PRINCIPALES

POUR **LA VILLE DE BRUXELLES**, représentée par son Collège des Bourgmestres et Echevins, dont les bureaux sont situés Grand Place 1 à 1000 Bruxelles,

Défenderesse originaire,
Appelante,
Intimée sur incident,

Ayant pour conseils Marc UYTTENDAELE (m.uyttendaele@ugka.be) et Patricia MINSIER (p.minsier@ugka.be), avocats dont le cabinet est situé rue de la Source 68 à 1060 Bruxelles.

CONTRE **1. LA COMMUNE D'UCCLE**, représentée par son Collège des Bourgmestre et Échevins, dont les bureaux sont situés à l'Hôtel de Ville, place Jean Van Der Elst 29 à 1180 Bruxelles,

Demanderesse originaire,
Première intimée,
Appelante sur incident,

Ayant pour conseil Michel KAISER, avocat dont le cabinet est situé Boulevard Louis Schmidt 56, à 1040 Bruxelles.

2. Madame Hélène DELAGNEAU, domiciliée avenue Casalta n° 2, à 1180 Uccle (RN: 65.10.28-498.97)

3. Monsieur Antoine CHARIOT, domicilié avenue de la Clairière, n° 3 à 1000 Bruxelles (RN: 60.01.14-407.52)

4. La sa VILLA LORRAINE, dont le siège social est situé rue Bollinckx, n° 45 à 1070 Anderlecht (BCE 0414.370.934)

5. La sprl B 19, dont le siège social est situé rue Van Bever, n° 19 à 1180 Uccle (BCE 880.116.632)

6. La sprl DAVID LLOYD LEISURE OPERATIONS, dont le siège social est situé Drève de Lorraine, n° 41 à 1180 Uccle (BCE 0809.815.089)

7. La sa CHARIOT IMMOBILIER & ADMINISTRATION, dont le siège social est situé avenue de la Clairière, n° 3 à 1000 Bruxelles (BCE 0634.717.025)

Premières parties intervenantes originaires,
Deuxièmes parties intimées,
Appelantes sur incident,

Ayant tous pour conseil Jacques SAMBON, avocat dont le cabinet est situé rue des Coteaux 227 à 1030 Bruxelles.

8. La sprl MICHEL SEBAHAT, dont le siège social est situé à 1180 Uccle, chaussée de Waterloo, 782-786, enregistrée à la banque carrefour des entreprises sous le numéro 0676.383.968,

9 La sprl DAVIDTS LIGHTING, dont le siège social est situé à 1180 Uccle, chaussée de Waterloo, 852-854, enregistrée à la banque carrefour des entreprises sous le numéro 0865.559.803,

10. Monsieur Serge STASSART, domicilié à 1180 Uccle, chaussée de Waterloo, 854,

11. La sprl C.B. CONSULTING, dont le siège social est situé à 1180 Uccle, chaussée de Waterloo, 866, enregistrée à la banque carrefour des entreprises sous le numéro 0877.385.586,

12. La s.a. SOCIETE BELGE DE MECANIQUE AUTOMOBILE (en abrégé : SOBEMA), dont le siège social est situé à 1180 Uccle, chaussée de Waterloo, 959, et enregistrée à la banque carrefour des entreprises sous le numéro 0465.223.183,

13. La s.a. PNEU EXPRESS, dont le siège social est situé à 1180 Uccle, chaussée de Waterloo, 914, enregistrée à la banque carrefour des entreprises sous le numéro 0427.893.328,

14. Monsieur Michal TRYPUC, domicilié à 1180 Uccle, chaussée de Waterloo, 1417,

15. Monsieur Benoît STEVENS, domicilié à 1090 Jette, avenue de l'Arbre Ballon, 120,

Deuxièmes parties intervenantes originaires.

Troisièmes parties intimées.

Appelantes sur incident.

Ayant tous pour conseil Dominique LAGASSE, avocat dont le cabinet est situé chaussée de La Hulpe 187 à 1170 Bruxelles.

16. La COMMUNE DE RHODE-SAINT-GENESE, représentée par son Collège de Bourgmestre et Echevins, dont les bureaux sont établis à 1640 Rhode-Saint-Genèse, Rue du Village 46,

Troisième partie intervenante originaire.

Quatrième partie intimée.

Appelante sur incident.

Ayant comme conseil Me. Christiaan LUYCKX, avocat dont le cabinet est établi à 1000 Bruxelles, Rue Antoine Dansaert 92,

17. L'ASBL Mauto défense, inscrite à la BCE sous le numéro 0744.419.570, dont le siège social est situé Avenue du Lycée Français 5B Plan de ville Boîte 7, à 1180 Uccle, représentée par son gérant statutaire ;

18. Monsieur Luigi CICIRIELLO, n° d'identification au registre national 52.02.05-119.61, domicilié Bois des Mayeurs 11A à 1332 Genval

19. Madame Nathalie DIDISHEIM, n° d'identification au registre national 58.04.16-091.93, domiciliée Chaussée de la Hulpe 184, boîte 5 à 1170 Watermael-Boitsfort ;

Quatrièmes parties intervenantes originaires,

Cinquièmes parties intimées,

Appelantes sur incident

Ayant pour conseils Me Laurent VERBRAKEN et Maître Jean LAURENT, Avocats au Barreau de Bruxelles, dont les bureaux sont établis Avenue Louise, 250 à 1050 Bruxelles (jean.laurent@cew-law.be).

EN PRESENCE DE 1. **LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**, représentée par son Gouvernement, en la personne de la Ministre chargée de la Mobilité et des Travaux Publics et de la Sécurité routière, dont le cabinet est situé rue Ducale 7-9 à 1000 Bruxelles.

Seconde défenderesse originaire.

Appelante.

Intimée sur incident.

Ayant pour conseils Timothy BAETE et Alexei LOUBKINE, avocats dont le cabinet est situé avenue Louise 221 à 1050 Bruxelles.

1.	<u>L'ORDONNANCE A QUO</u>	5
2.	<u>FAITS PERTINENTS</u>	6
3.	<u>PRÉTENTIONS DES PARTIES</u>	26
1.	PRETENTIONS DE LA VILLE DE BRUXELLES	26
2.	PRETENTIONS DE LA COMMUNE D'UCCLE	26
3.	PRETENTIONS DE MADAME DELAGNEAU ET CONSORTS	28
4.	PRETENTIONS DE LA SPRL MICHEL SEBAHAT ET CONSORTS	28
5.	PRETENTIONS DE LA COMMUNE DE RHODE-SAINT-GENESE	30
6.	PRETENTIONS DE L'ASBL MAUTO DEFENSE ET CONSORTS	31
4.	<u>DISCUSSION- SUR L'APPEL DE VILLE DE BRUXELLES</u>	32
1.	INTERET ET URGENCE DANS LE CADRE DE L'APPEL	32
2.	PREMIER MOYEN – LE JUGE DES REFERES EST SANS POUVOIR DE JURIDICTION.....	32
3.	DEUXIEME MOYEN- LA DEMANDERESSE ET LES PARTIES INTERVENANTES ORIGINAIRES N'ONT PAS INTERET A AGIR 37	
4.	TROISIEME MOYEN- L'URGENCE N'EST PAS ETABLIE	37
5.	QUATRIEME MOYEN – LES APPARENCES DE DROIT NE SONT PAS ETABLIES	42
1.	LA VIOLATION DES PRINCIPES DE BONNE ADMINISTRATION, DE PROPORTIONNALITE ET DU RAISONNABLE, COMBINES AVEC LE PRINCIPE DE LOYAUTE ET DE L'ABUS DE DROIT.....	42
2.	L'ERREUR MANIFESTE D'APPRECIATION RESULTAT DE LA MISE EN PLACE D'UN TEST DE MOBILITE DURANT LA CRISE SANITAIRE	46
3.	LA VIOLATION DE GOOD-MOVE ET DU PRINCIPE DU RAISONNABLE	47
4.	LA PRETENDUE VIOLATION DU DROIT A LA PROTECTION D'UN ENVIRONNEMENT SAIN	47
5.	LA PRETENDUE VIOLATION DES ANNEXES AUX COBAT ET DE L'ORDONNANCE DU 1 ^{ER} MARS 2012 RELATIVE A LA CONSERVATION DE LA NATURE	49
6.	L'ABSENCE DE PARTICIPATION ET D'INFORMATION ADEQUATE DU PUBLIC	50
7.	LA PRETENDUE VIOLATION DU PRINCIPE DE BONNE ADMINISTRATION ET DE MOTIVATION MATERIELLE	52
6.	CINQUIEME MOYEN – LE JUGE A QUO EST INCOMPETENT POUR PRONONCER LA MESURE « PROVISoire »	53
5.	<u>DISCUSSION – SUR LES APPELS INCIDENTS</u>	53
1.	L'URGENCE	53
2.	LES APPARENCES DE DROIT.....	55
3.	SUR LES MESURES SOLLICITEES	55

1. L'ORDONNANCE A QUO

- 1. C'est à tort que l'ordonnance du 12 novembre 2020 déclare les demandes des intervenants originaires recevables et la demande de la commune d'Uccle recevable et partiellement fondée et prononce en conséquence les condamnations suivantes :

Ecartons l'application de l'ordonnance temporaire de police des 3 et 10 septembre 2020 adoptée par la Ville de Bruxelles, représentée par son Collège des Bourgmestre et échevins, en ce qu'elle prévoit de fermer à la circulation la boucle dit « sud » du Bois de la Cambre, autorisant toutefois le passage du bus 41 de la STIB, des véhicules prioritaires, de transport organisé et des bus scolaires;

Condamnons la Ville de Bruxelles, représentée par son Collège des Bourgmestre et Echevins, à prendre toutes les mesures qu'elle estimera appropriées pour mettre un terme à la situation d'illégalité apparente relative à la fermeture à la circulation de la boucle dit « sud » du Bois de la Cambre, autorisant toutefois le passage du bus 41 de la STIB, des véhicules prioritaires, de transport organisé et des bus scolaires et ce, dans un délai maximal de trente jours calendriers à dater de la signification de la présente ordonnance, ceci sous peine d'une astreinte de 2.500 € par jour de retard, avec un maximum de 100.000,00 €, les astreintes commençant à courir dès l'expiration du délai précité;

Condamnons la Ville de Bruxelles, représentée par son Collège des Bourgmestre et Echevins, et la Région de Bruxelles-Capitale, représentée par son Gouvernement, à payer à la Commune d'Uccle les frais de citation de 214,55€ TVAC en ce compris les frais de contribution forfaitaire au Fonds d'aide juridique de 20 € et l'indemnité de procédure de base pour les affaires non évaluables en argent de 1.440,00 €;

Condamnons la Ville de Bruxelles, représentée par son Collège des Bourgmestre et Echevins, et la Région de Bruxelles-Capitale, représentée par son Gouvernement, à payer une indemnité de procédure de base pour les affaires non évaluables en argent de 1.440,00 € à Madame Hélène DELAGNEAU, monsieur Antoine CHARIOT, la S.A. VILLA LORRAINE, la S.P.R.L. B 19, la S.P.R.L. DAVID LLOYD LEISURE OPERATIONS et la S.A. CHARIOT IMMOBILIER et & ADMINISTRATION ;

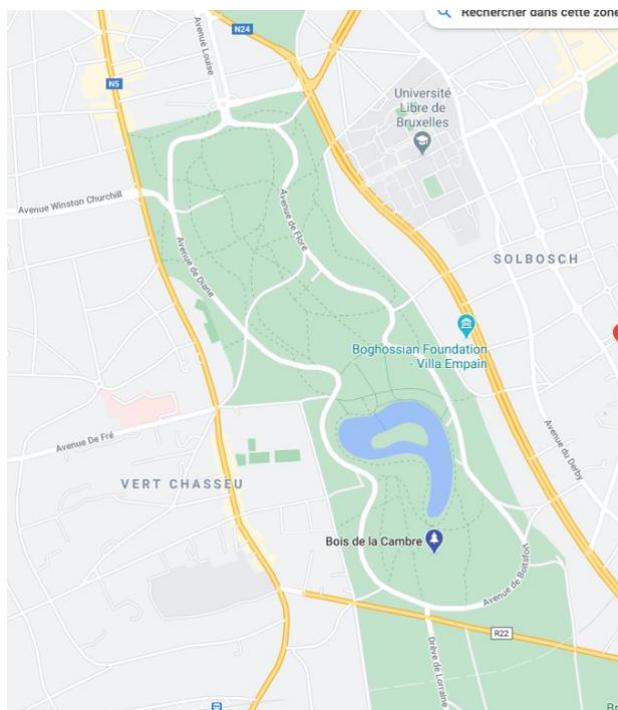
Condamnons la Ville de Bruxelles, représentée par son Collège des Bourgmestre et Echevins, et la Région de Bruxelles-Capitale, représentée par son Gouvernement, à payer une indemnité de procédure de base pour les affaires non évaluables en argent de 1.440,00 € à S.P.R.L. MICHEL SEBHAT, la S.P.R.L. DAVIDTS LIGHTING, monsieur Serge STASSART, la S.P.R.L. C.B. CONSULTING, la S.A. SOCIETE BELGE DE MECANIQUE AUTOMOBILE (en abrégé SOBEMA), la S.A. PNEU EXPRESS, monsieur Michal TRYPUC et monsieur Benoît STEVENS ;

Condamnons la Ville de Bruxelles, représentée par son Collège des Bourgmestre et Echevins, et la Région de Bruxelles-Capitale, représentée par son Gouvernement, à payer une indemnité de procédure de base pour les affaires non évaluables en argent de 1.440,00 € à la Commune de Rhode-Saint-Genèse, représentée par son Collègue des Bourgmestre et Echevins ;

2. FAITS PERTINENTS

- 2. « Après l'indépendance de 1830, Bruxelles est devenue une ville en pleine expansion. Le Bois de la Cambre n'était alors pas aménagé, loin et difficile d'accès. Deux particuliers, Jean-Philippe De Joncker et Jean-Baptiste Jourdan, créèrent en 1838 le quartier Louise, du nom de la reine. Six ans plus tard, ils proposèrent d'aménager une promenade publique reliant le boulevard principal du quartier directement au Bois de la Cambre, afin de le rendre plus accessible. Le gouvernement confia l'exécution des travaux à la ville de Bruxelles et dénomma la promenade l'avenue Louise.
- En 1822, le roi des Pays-Bas, Guillaume I^{er}, fit apport de la forêt de Soignes à la Société Générale. Le domaine fut divisé en triages ou cantons, et le futur Bois de la Cambre fut dénommé triage de Vleurgat, remplacé plus tard par « Bois de la Cambre ». En 1843, la Société Générale céda la forêt à l'État. L'accès y était long et peu commode et le bois était alors peu fréquenté. L'avenue Louise permit de résoudre le premier problème, mais il existait une nécessité d'appropriier la forêt, de la transformer fortement.
- En 1861, lors de la construction de l'avenue Louise, la Ville obtint le Bois de la Cambre, contenant plus de 106 hectares, pour le transformer, à ses frais, en parc public¹.
- Plusieurs architectes de jardins envoyèrent à la Ville un projet d'aménagement du bois. Les consignes étaient de réduire les dépenses au maximum et de garder au plus possible les arbres et les taillis. C'est le projet d'aménagement de type paysager d'Edouard Keilig qui fut retenu et adopté en 1862 » ².
- En 1991, la Région de Bruxelles – Capitale reçoit la propriété du Bois. Sa gestion incombe toutefois toujours à la Ville³.

- 3. Le Bois de la Cambre se présente comme suit :



1 Loi autorisant le Gouvernement à céder le Bois de la Cambre à la Ville de Bruxelles, n°155 du 2 juin 1961 et la loi du 21 avril 1864 incorporant le Bois de la Cambre et l'avenue Louise au territoire de la Ville de Bruxelles.

2 <https://www.boisdelaambre.brussels/le-bois/histoire/>

3 Arrêté royal du 20 septembre 1991 organisant le transfert de la propriété de parcs et bois à la Région de Bruxelles-Capitale.

Traditionnellement, on y distingue deux boucles. La boucle nord, composée de l'avenue de Diane, l'avenue de Flore et du carrefour des Attelages et la boucle sud, composée de l'avenue de la Sapinière, de Boitsfort, de Groenendael du Panorama et des Genets.

- 4. Depuis 2012, certaines artères (dont déjà la boucle sud) sont fermées à la circulation automobile le weekend et les jours fériés. L'accès au bois est également fermé en cas d'intempéries.
- 5. La crise sanitaire du Covid-19 a fait apparaître, plus clairement encore, l'important besoin d'espaces verts et de détente des citoyens de la Ville de Bruxelles et, de manière plus générale, de la Région de Bruxelles-Capitale.

Au mois de mars 2020, en plein confinement, le Bois est ainsi intégralement fermé à la circulation automobile, afin des permettre aux citoyens d'en profiter en toute quiétude.

- 6. Dès le printemps et le début du déconfinement, la Ville a fait part de sa volonté de pérenniser la limitation de l'accès des voitures au Bois de la Cambre et de se concerter pour ce faire avec la Commune d'Uccle et les autres communes limitrophes du Bois.
- 7. Par une ordonnance du 28 mai 2020, adoptée après concertation avec la Commune d'Uccle, la Ville de Bruxelles ordonne la fermeture partielle du Bois de la Cambre à la circulation routière, suite aux mesures adoptées par l'autorité fédérale en raison de la pandémie de COVID-19 (pièce A 1 – annexe 1 et annexe 11bis) 4. :

« Article 1.a

Du lundi au samedi :

- Est fermée à la circulation routière la partie sud du Bois de la Cambre autour du lac, comme indiqué en rouge sur le plan ci-annexé ;
- La partie nord du Bois de la Cambre est laissée ouverte à la circulation routière, comme indiqué en vert sur le plan ci-annexé ;
- l'avenue Cérès est fermée à la circulation routière;
- Le stationnement est autorisé sur les zones indiquées en bleu sur le plan ci-annexé, afin de garantir un accès à tous les visiteurs et aux commerces dans le Bois ;

Article 1.b

Du lundi au vendredi :

- Le bus 41 de la STIB est autorisé à emprunter l'avenue de Boitsfort, comme indiqué en orange sur le plan ci-annexé.

Article 1.c

Le dimanche :

- Toutes les rues du Bois de la Cambre sont fermées à la circulation

Article 2

Les mesures prévues à l'article 1.a à 1.c de la présente ordonnance sont d'application jusqu'au 15 septembre 2020.

Article 3

La présente ordonnance entre en vigueur immédiatement ».

- 8. En vue d'une prise de décision pour la période postérieure au 15 septembre 2020, la Ville de Bruxelles organise une concertation avec les communes limitrophes.

4 <https://www.bruxelles.be/sites/default/files/bxl/boisdelacambrevf.pdf>

Le 8 juillet 2020, la Ville de Bruxelles organise une réunion avec les Bourgmestres des communes limitrophes (Uccle, Ixelles, Watermael-Boitsfort, Rhode-Saint-Genèse, Linkebeek), la Ministre de la mobilité, Bruxelles-Mobilité et la STIB (pièce A 1 -annexe 2).

La Ville de Bruxelles y rappelle sa volonté de redonner l'espace public aux piétons, de rendre au Bois sa fonction originelle et de conjuguer au mieux les intérêts de la circulation automobile des travailleurs, l'accès au commerce et l'accès aux espaces verts et récréatifs.

Bruxelles-Mobilité présente par ailleurs des comptages du flux de circulation et une comparaison des temps de parcours pré-covid et au 25 juin 2020, soit à un moment où la boucle sud est fermée. Il en résulte que les temps de trajets sont en moyenne inchangés.

La commune d'Uccle conteste la date du 25 juin 2020 choisie, parce qu'il s'agit de la fin de l'année scolaire.

Un scénario de mobilité est envisagé, présenté par la Ville et adressé en copie aux personnes présentes. Il s'agit de l'option qui apparaît la plus raisonnable aux yeux de la Ville de Bruxelles et qui permet de réaliser la meilleure balance entre mobilité et fonction récréative du Bois.

A la demande des communes limitrophes, un accord est néanmoins trouvé sur le fait de présenter et d'analyser cinq autres scénarios lors de la prochaine réunion (pièce A 1 – annexe 2bis).

- 9. Le 15 juillet 2020, la Ville de Bruxelles organise une deuxième réunion avec les Bourgmestres des communes concernées, la Ministre de la mobilité et la STIB (pièce A 1 -annexe 3).

Les résultats de l'analyse qualitative comparative des cinq scénarios, réalisée sur base des critères et non remis en question, sont présentés. Un tableau résume les avantages et désavantages de chaque scénario.

Sur la base de cette analyse, le scénario originellement proposé (scénario 3) (avec une augmentation de la capacité de trafic vers le centre plus importante-deux bandes au lieu d'une) est privilégié par la Ville de Bruxelles, au regard de ses incidences sur les espaces verts et leurs fonctions, les modes actifs de transports, la sécurité routière, les transports en commun, la circulation automobile, le transit et l'accès au commerce et au stationnement. Les communes d'Ixelles et Watermael-Boitsfort sont du même avis. La Commune d'Ixelles constate d'ailleurs que depuis la fermeture du Bois, la circulation s'est fortement apaisée sur son territoire.

Les parties sont informées des principes de l'évaluation de la phase test, des « parcours » utilisés pour les comptages des temps de parcours et des points de comptage.

Les communes limitrophes demandent d'étudier un scénario supplémentaire (accès automobile au bois sur la base d'horaires limités) (pièce A 1 – annexe 3bis).

- 10. Le 5 août 2020, la Ville de Bruxelles organise une troisième réunion avec les Bourgmestres des communes concernées, la Ministre de la mobilité et la STIB (pièce A 1- annexe 4).

Le scénario supplémentaire envisagé lors de la réunion du 15 juillet est présenté. Il fait l'objet d'un rapport de police défavorable (pièce A1 – annexe 4ter).

La phase test du scénario 3 est esquissée et les parties discutent du timing et des adaptations à réaliser afin de fluidifier le trafic (pièce A1- annexe 4bis). La Commune d'Uccle refuse les propositions visant à fluidifier la circulation sur le carrefour chaussée de Waterloo / drève Saint-Hubert et à mettre à sens unique de la drève Pittoresque (voirie communale uccloise). Bruxelles-Mobilité réalise quant à elle les modifications proposées sur les voiries régionales.

A cette occasion, la Commune d'Uccle fait part de son désaccord le scénario choisi et sollicite de réaliser que plusieurs tests soient réalisés.

Il lui est répondu qu'il n'est évidemment pas possible de réaliser plusieurs tests simultanément mais qu'il n'est pas exclu de tester d'autres scénarii par la suite si l'évaluation du test du scénario 3 ne devait pas convaincre.

- 11. Le 2 septembre 2020, la Ville de Bruxelles organise une quatrième réunion avec les Bourgmestres des communes concernées, la Ministre de la mobilité et la STIB (pièce A1- annexe 5). Le scénario de préférence est à nouveau présenté.

Suite aux craintes exprimées par la Commune d'Uccle, la Ville de Bruxelles accepte de procéder au test durant une période réduite à deux mois au lieu de six. Le planning d'exécution et d'évaluation est présenté. Une réunion est fixée le 14 octobre afin d'évaluer à « mi-parcours » le dispositif choisi sur la base des comptages réalisés, et de présenter et discuter les critères qui seront utilisés pour procéder à l'évaluation finale de la mesure. Une réunion d'évaluation finale est fixée le 12 novembre 2020 (pièce 1-annexe 6). Il est précisé qu'à la suite du test, plusieurs options seront discutées lors des réunions planifiées (pièce A 1- annexe 5bis et 6).

Il est par ailleurs convenu d'organiser des réunions avec les Cliniques de l'Europe, afin de s'assurer que la mesure ne porte pas préjudice aux soins de santé qu'elles dispensent (voy à cet égard la pièce 1- annexes 7 à 10).

A nouveau, la Commune d'Uccle fait part de son désaccord sur le scénario choisi.

- 12. Le 3 septembre 2020, le Collège de la Ville de Bruxelles adopte une ordonnance temporaire de police relative à la circulation routière au bois de la Cambre, instaurant une phase test du 14 septembre au 15 novembre 2020 (pièce 2), rédigée comme suit :

*« Le Collège des Bourgmestres et Échevins,
Vu la Nouvelle loi communale, notamment l'article 130bis ;
Vu le Code de la Route;
Vu l'Ordonnance de police temporaire du 28 mai 2020 relative à la fermeture du Bois de la Cambre pour la circulation routière, suite aux mesures fédérales liées à la pandémie COVID-19 ;
Considérant la crise sanitaire concernant le virus Covid-19 qui a particulièrement mis en évidence le besoin d'espaces verts et de détente ;
Considérant le potentiel du Bois de la Cambre en tant qu'espace vert au rayonnement et à l'attractivité régionale ;
Considérant la fermeture partielle du Bois depuis le 28 mai 2020 après les mesures fédérales de déconfinement ;
Considérant que 6 scénarios de mobilité ont été étudiés par les services techniques de la Ville, par la police et la Région de Bruxelles-Capitale;
Considérant que le scénario choisi consiste globalement en la mise en double sens de l'avenue de Diane, l'adaptation de certains carrefours, le maintien du stationnement latéral au côté du parc et en la création d'une piste cyclable;
Que ledit scénario présente le meilleur équilibre entre les besoins de mobilité (piétons, cyclistes, circulation motorisée) et les autres fonctions du parc;
Considérant que ce scénario permet ainsi un accès à tous les usages du parc;
Considérant que plusieurs réunions se sont tenues avec les communes limitrophes, dont les communes d'Uccle, Rhode St Genèse, Linkebeek, Watermael-Boitsfort et Ixelles;
Considérant que ledit scénario correspond au Plan Régional de Mobilité « Good Move »;
Considérant l'article 22 sexies.1 du Code de la route, qui détermine notamment que les véhicules prioritaires peuvent accéder à la zone piétonne lorsque la nature de leur mission le justifie ;
Considérant qu'il convient de mettre en place une phase test, entrant en vigueur le 14 septembre 2020, qui permet d'évaluer les mesures prises et de réaliser différents mesurages à différents moments ;
Que la période après la rentrée permet d'évaluer la situation hors des périodes de vacances ;*

Qu'il convient en outre que la durée de la phase test ne soit pas inférieure à 2 mois, afin de permettre aux usagers de la route de s'adapter à la nouvelle situation et de trouver des alternatives ;

ARRETE :

Article 1:

Prendre les mesures suivantes, conformément au plan ci-annexé :

- Instaurer la circulation routière en double sens sur l'avenue de Diane, entre l'avenue Louise et l'avenue de la Belle Alliance, avec une seule bande de circulation dans le sens nord-sud et deux bandes de circulation dans le sens sud-nord ;
- Mettre en place sur l'avenue de Diane, entre l'avenue Louise et l'avenue de la Belle Alliance, une piste cyclable unidirectionnelle, en direction nord-sud ;
- A hauteur des carrefours concernés, délimiter des bandes de présélection ;
- Maintenir le stationnement latéral en voirie, au côté du parc ;
- Créer des poches de stationnement sur l'avenue de Diane, entre le carrefour des Attelages et l'avenue de la Laiterie, et sur l'avenue de Flore, entre l'avenue de la Laiterie et l'avenue de l'Orée (accès via l'avenue de l'Orée) ;
- Fermer à la circulation la boucle dit « sud », autorisant toutefois le passage du bus 41 de la STIB, des véhicules prioritaires, de transport PMR organisé et des bus scolaires ;
- Fermer à la circulation la boucle dit « nord-est » : entre l'avenue de la Laiterie et l'avenue de Flore.

Article 2:

Les mesures prévues à l'article 1 de la présente ordonnance entrent en vigueur le 14 septembre 2020 et sont d'application jusqu'au 15 novembre 2020 inclus. À dater de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, l'ordonnance du 28 mai 2020 relative à la fermeture du Bois de la Cambre pour la circulation routière, suite aux mesures fédérales liées à la pandémie COVID-19, n'est plus d'application » (pièce A 2).

-13. Le 10 septembre 2020, le Collège adopte l'ordonnance suivante :

« Le Collège des Bourgmestre et Echevins,
Vu la Nouvelle loi communale, notamment l'article 130bis ;
Vu le Code de la Route ;
Vu l'Ordonnance de police temporaire du 28 mai 2020 relative à la fermeture du Bois de la Cambre pour la circulation routière, suite aux mesures fédérales liées à la pandémie COVID-19 ;
Vu l'Ordonnance de police temporaire du 3 septembre 2020 relative à la circulation routière au Bois de la Cambre – Phase test à partir du 14 septembre 2020 ;
Considérant que pour la bonne compréhension de ladite ordonnance et pour faire correspondre le texte avec le plan y annexé, il convient de la spécifier davantage en ajoutant les articles suivants:

ARRETE :

Article 1, 8ième tiret:

- Fermer l'avenue de la Laiterie à la circulation routière;

Article 1bis:

En dérogation des mesures mentionnées dans l'article 1 de l'ordonnance du 3 septembre 2020 relative à la circulation routière au Bois de la Cambre – Phase test à partir du 14 septembre 2020, toutes les rues du Bois de la Cambre sont fermées à la circulation le dimanche » (pièce A 3).

La version coordonnée de l'ordonnance se présente comme suit :

« ARRETE :

Article 1:

Prendre les mesures suivantes, conformément au plan ci-annexé :

- Instaurer la circulation routière en double sens sur l'avenue de Diane, entre l'avenue Louise et l'avenue de la Belle Alliance, avec une seule bande de circulation dans le sens nord-sud et deux bandes de circulation dans le sens sud-nord ;
- Mettre en place sur l'avenue de Diane, entre l'avenue Louise et l'avenue de la Belle Alliance, une piste cyclable unidirectionnelle, en direction nord-sud ;
- A hauteur des carrefours concernés, délimiter des bandes de présélection ;
- Maintenir le stationnement latéral en voirie, au côté du parc ;
- Créer des poches de stationnement sur l'avenue de Diane, entre le carrefour des Attelages et l'avenue de la Laiterie, et sur l'avenue de Flore, entre l'avenue de la Laiterie et l'avenue de l'Orée);
- Fermer à la circulation la boucle dit « sud », autorisant toutefois le passage du bus 41 de la STIB, des véhicules prioritaires, de transport PMR organisé et des bus scolaires ;
- Fermer à la circulation la boucle dit « nord-est » : entre l'avenue de la Laiterie et l'avenue de Flore ;
- Fermer l'avenue de la Laiterie à la circulation routière ;

Article 1bis:

En dérogation des mesures mentionnées dans l'article 1, toutes les rues du Bois de la Cambre sont fermées à la circulation le dimanche ;

Article 2:

Les mesures prévues à l'article 1 de la présente ordonnance entrent en vigueur le 14 septembre 2020 et sont d'application jusqu'au 15 novembre 2020 inclus. À dater de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, l'ordonnance du 28 mai 2020 relative à la fermeture du Bois de la Cambre pour la circulation routière, suite aux mesures fédérales liées à la pandémie COVID-19, n'est plus d'application » (pièce A 4).

-14. Concrètement, la situation se présente comme suit :



Durant la phase test de deux mois, l'avenue de Diane est à double sens (deux bandes en direction du Centre-Ville et une bande en direction du Sud). L'avenue de la Belle Alliance et l'avenue de Lisière restent à double sens.

Le reste du Bois est fermé, à l'exception de l'avenue de Boitsfort et l'avenue du Brésil qui restent accessibles aux véhicules prioritaires (secours), au bus 41, au transport PMR organisé et aux bus scolaires.

- 15. Le 11 septembre 2020, l'ordonnance est adressée à l'autorité de tutelle (pièce A5), qui ne l'a pas censurée.
- 16. Par des échanges entamés le 9 septembre 2020, la Ville de Bruxelles se tient informée de l'éventuel impact de l'ordonnance querellée sur les services de secours (pièce A1 - annexes 7 à 9).
- 17. A l'occasion d'échanges des 25 et 28 septembre 2020 et suite à la réunion du 16 septembre, les Cliniques de l'Europe écrivent ce qui suit à la Ville de Bruxelles (pièces A 6 et A7) :

« Monsieur le Bourgmestre,

Nous tenons tout d'abord à vous remercier d'avoir initié un échange avec nos Cliniques concernant la problématique de mobilité liée à la fermeture partielle du Bois de la Cambre.

Nous avons pris connaissance de la décision du Collège échevinal d'Uccle quant au lancement d'une citation à l'encontre de la Ville de Bruxelles en référé et sur le fond.

Le Conseil d'administration des Cliniques de l'Europe a toujours souhaité rester politiquement neutre dans tous les dossiers, en ce compris celui du Bois de la Cambre. Par conséquent, celui-ci a décidé de maintenir les engagements pris lors de la réunion du 16 septembre en présence des différentes autorités de la Ville de Bruxelles, de la Région bruxelloise et de la Commune d'Uccle, à savoir de nous asseoir à nouveau autour de la table dans un délai d'un mois pour analyser les résultats du test sur base des données recueillies par les différents intervenants.

Dans ce cadre, nos Cliniques ont commencé à faire l'inventaire des problèmes d'accessibilité, à analyser les différents temps de parcours de nos véhicules et à sonder nos patients ainsi que notre personnel sur son temps de trajet ».

Nous sommes persuadés qu'un dialogue constructif permettra de dégager une solution de mobilité qui tienne compte de l'accessibilité générale de notre hôpital et pour les soins d'urgences, sans que nous soyons contraints d'intenter une action en justice ».

Depuis lors, ni les Cliniques ni le SIAMU n'ont pas alerté la Ville sur des problèmes vitaux.

- 18. Le 10 septembre 2020, soit avant la mise en œuvre de la mesure querellée, le Chef de Corps de la Zone de police Bruxelles-Ixelles écrit ce qui suit à la Ville de Bruxelles (pièce A8) :

« Uit dit overleg ontstond een voorstel waarbij het bos voor een groot deel zijn recreatieve functie behoudt en waarbij het gemotoriseerde verkeer, van maandag tot zaterdag in twee richtingen de Dianalaan zou mogen gebruiken en waarbij de bussen van de MIVB (lijn 41), schoolbussen en mindervalidenvervoer ook toegang zouden krijgen tot de zuidelijke lus (zie plan).

's Zondags wordt het gehele bos autovrij, mits het behoud van een aantal parkeerplaatsen voor de bezoekers.

Dit vergt relatief kleine wegwerkzaamheden die momenteel uitgevoerd worden. Het is de bedoeling dat de nieuwe situatie op 14 september in voege zou treden.

Ondertussen is het nieuwe schooljaar gestart en komt het economische leven eveneens stilaan weer op gang. De vrees was dan ook dat ingevolge de werken het autoverkeer vast zou komen te zitten rond het Ter Kamerenbos.

Om deze reden wordt sinds 1 september, zowel in de ochtend als in de avondspits een specifieke patrouille TRA ter plaatse gestuurd. Haar taak is te observeren maar ook actief

tussen te komen, hoofdzakelijk op de as Terhulpseseenweg richting Franklin Rooseveltlaan. Aangezien het gemotoriseerde verkeer vanuit de Lorrainedreef niet meer rechtstreeks door het Ter Kamerenbos richting Brussel kan, is de beste reisweg nu via de Rooseveltlaan. Opmerking: de werking van de verkeerslichten op dit traject werden geoptimaliseerd en het kruispunt Terhulpseseenweg/Franklin Roosevelt werd verbreed.

Wij stellen vast dat ochtendspits meestal drukker is dan de avondspits. Op 1 september bleef het vrij rustig. Op 2 september (regendag) was er heel wat file. Vanaf 3 september en tot op heden is het tijdens de (ochtend)spits zeer druk rond het Ter Kamerenbos, maar het is niet de aangekondigde verkeerschaos. Hieronder een screenshot van de situatie op 7 september om 8h34, midden in de ochtendspits dus. Het is zichtbaar druk maar niet drukker dan bijvoorbeeld rond andere invalswegen zoals de Wetstraat, het Meiserplein of de Pleinlaan/Triomflaan. De afbeelding van de files op deze screenshot is representatief voor de ochtendspits in de weekdagen van 3 september tot vandaag 9 september.

De reisweg via de Franklin Rooseveltlaan verliep nooit echt problematisch. De reisweg via de Waterlooeseenweg (grondgebied Ukkel) was vroeger vaak al problematisch en dat is nu niet anders. Onze patrouilles ter plaatse kwamen tot de vaststelling dat de Waterlooeseenweg 's ochtends goed vast komt te zitten richting Ukkel terwijl de verwachting was dat 's ochtends het verkeer richting Brussel zou vastlopen. Reden: schoolbussen komen 's ochtends vlot aangereden vanuit de voor hen gereserveerde zuidelijke lus van het Ter Kamerenbos, bieden zich massaal aan ter hoogte van de poort van de Europese School waar tientallen, zo niet honderden ouders hun kinderen met de auto trachten af te zetten. Op deze manier loopt het overige verkeer op de Waterlooeseenweg natuurlijk helemaal vast.

De Europese School zou ons inziens een beter mobiliteitsplan moeten voorleggen EN in afwachting hiervan zou de politie van de zone Marlow (onzichtbaar ter plekke) deze wanordelijke situatie aan de ingang van de school toch moeten trachten te beheren (cfr. onze OI Réouverture des écoles).

De verwachting is dat er nog een moeilijkste periode zit aan te komen.

- De overgang naar de dubbele rijrichting op de Dianalaan en de sluiting van de Melkerijlaan start op 14 september

- De weggebruikers moeten zich altijd aanpassen aan een nieuwe situatie – de eerste dagen/weken zijn altijd zeer moeilijkdifficile ».

Il en ressort que le trafic sur la chaussée de Waterloo est déjà problématique, ce qui s'explique par le fait que des bus scolaires et parents arrivent en masse le matin à l'école européenne (« A notre avis, l'École européenne devrait présenter un meilleur plan de mobilité ET en prévision de cela, la police de la zone Marlow (invisible sur place) devrait remédier à cette situation de désordre à l'entrée de l'école »).

-19. Le 24 septembre, le Chef de Corps fait état de ce qui suit (pièce A 9 – traduction libre) :

« En raison de la nouvelle situation du trafic dans l'avenue Diane, la Melkerijlaan et l'avenue de Flore, qui a commencé le lundi 14 septembre, chaque jour de la semaine, le personnel de notre service de trafic (TRA) a été déployé dans ou autour du Bois de la Cambre. Nous l'avons fait à la fois aux heures de pointe du matin de 7h30 à 10h et aux heures de pointe du soir de 16h à 19h.

La perception de nos agents est que la nouvelle situation concernant le flux de circulation autour de la forêt ne diffère guère de la situation d'avant le 14 septembre, lorsque la boucle nord (Melkerijlaan et Floralaan) était encore accessible pour la circulation automobile. Il y a certainement un trafic congestionné, surtout du côté de la chaussée de Waterloo, mais il n'en était pas autrement auparavant. Une remarque particulière peut être faite pour les bus scolaires de l'École européenne situés au coin de la chaussée de Waterloo et de la chaussée de La Hulpe. Grâce à un permis spécial, ces bus peuvent facilement traverser la partie clôturée de la forêt, mais causent des problèmes de circulation au carrefour de la porte de l'école, simplement parce que le système de kiss-and-ride n'y est pas correctement réglementé. Tout indique que l'école ne dispose pas d'un plan de mobilité adéquat.

Bien que les agents en question puissent compter sur une grande expérience - certains d'entre eux font ce travail depuis des années dans le cadre des contrats de mobilité - j'ai trouvé utile de justifier leurs conclusions d'une autre manière.

Vous trouverez ci-dessous des données provenant de l'application "Google Traffic". Un enregistrement des données a été effectué vers 8h30, ce qui correspond au pic des embouteillages pendant l'heure de pointe du matin. Pour illustrer cela, une capture d'écran de la situation à 7h30 du matin a également été incluse, montrant clairement qu'il n'y avait pas d'embouteillages aussi tôt. En soirée, aux heures de pointe, les embouteillages sont également nettement moins présents. Nous constatons qu'il n'y a guère de différences entre les données des 7 et 8 septembre et celles de la nouvelle situation des 14, 15, 17 et 21 septembre. Les données montrent également que les embouteillages autour du Bois de la Cambre ne sont pas structurellement pires que sur les autres routes d'accès de la région (Meiser, Wetstraat, Delta) ».

La situation décrite par la Zone n'est donc pas chaotique⁵. Durant l'application de la phase test, la Commune d'Uccle n'a d'ailleurs jamais demandé d'organiser une réunion afin de faire part d'une situation qui serait jugée inacceptable.

-20. Le 24 septembre 2020, la Commune d'Uccle lance citation.

-21. Le 24 septembre 2020, la STIB fait part de ses premiers constats (pièce A 11):

« Voici comme promis les éléments des observations sur le terrain par la STIB depuis la mise en test effectif sur le terrain du nouveau plan de circulation du Bois de la Cambre.

Pour la ligne de bus 41 :

1. *Dans le Bois :*
2. *Régularité de traversée de la zone piétonne = maximale. Pas la moindre remarque remontée et connue. => Situation meilleure qu'avant le confinement puisque le bus 41 VUccle devait franchir 1) le flux de trafic de l'avenue de Boitsfort VCongo et 2) le flux de trafic de l'avenue de Groenendael VLa Hulpe, et que le bus 41 VIxelles était parfois pris dans le ralentissement de la densité du flux automobile VCongo.*
3. *A l'extérieur du Bois côté avenue du Brésil et avenue Roosevelt :*
4. *Aucun encombrement et fluidité maximale dans l'avenue du Brésil, ce qui n'était pas le cas avant le confinement puisque du trafic entrant et sortant empruntait les deux bretelles de l'avenue du Brésil. => Situation meilleure qu'avant le confinement puisqu'aujourd'hui l'avenue du Brésil s'apparente à une venelle résidentielle locale en impasse et en fait, sans aucun trafic.*
5. *Traversée par feux de l'avenue Roosevelt : à la connaissance de la STIB, tous les bus 41 franchissent l'avenue Roosevelt sans rater une seule phase de feux et donc dès la première phase de vert car l'avenue Roosevelt n'est pas du tout saturée. => Aucune observation de remontées de files à l'arrêt sur l'avenue Roosevelt qui en empêcherait la traversée perpendiculaire dans l'axe de l'avenue du Brésil.*
6. *A l'extérieur du Bois côté chaussée de la Hulpe et chaussée de Waterloo :*
7. *Remontées de files VUccle aux feux de l'avenue Montana et de la chaussée de Waterloo : as usual. Les files qui ont toujours été connues depuis des années sont observées. => Il semble que ces files soient légèrement moins longues à débiter et à s'écouler et donc moins pénalisantes qu'avant le confinement.*
8. *Chaussée de Waterloo à hauteur de l'Ecole européenne : as usual = fortes congestions comme depuis des années aux hyper-pointes scolaires à l'Ecole européenne depuis que sa rentrée s'est tenue, quand beaucoup de cars scolaires et surtout de nombreuses voitures particulières arrivent ensemble dans un très court laps de temps.*

⁵ La Ville de Bruxelles dépose également en pièce 10 des vidéos de la circulation le 14 septembre à 8h30, qui démontrent la réalité de ce qui a été constaté par la police.

=> l'hyper-pointe scolaire de l'Ecole européenne est un des principaux facteurs de déstabilisation du trafic et de congestion pour les lignes de la STIB dans le secteur de la chaussée de Waterloo, et la situation est revenue à l'ante-confinement depuis la rentrée de l'Ecole européenne.
=> Impact léger sur le réseau STIB puisque la congestion à hauteur de l'Ecole européenne est très connue depuis des années et que ses périodes sont identifiées et que les horaires et temps de parcours planifiés des lignes STIB intègrent d'office ces paramètres. Ce n'est donc pas une situation nouvelle et son facteur pénalisant est mitigé puisqu'il est pris en compte.

9. Chaussée de Waterloo en général : congestion connue de longue date et intégrée dans la circulation du réseau de la STIB.
=> La congestion dans la chaussée de Waterloo est revenue semble-t-il à son niveau d'avant le confinement, en peut-être moins aigu aux pires moments et en peut-être bien plus lissé dans le temps et ses effets. Il n'y a clairement pas de dégradation par rapport à la situation antérieure qui était celle d'une congestion les jours de semaine.

Pour la ligne de tram 7 dans la chaussée de Waterloo :

10. Pas d'impact observé dans le sens où le tram roule en site propre surélevé.
11. Impact léger dans le sens où le tram ne roule pas encore en site propre surélevé. Il n'y aurait clairement aucun souci du tout pour le tram 7 s'il était intégralement en site propre surélevé dans les deux sens, mais cela vaut déjà habituellement en temps normal quand la congestion quotidienne connue depuis de longues années génère des ralentissements du trafic dans la chaussée de Waterloo à cette hauteur et jusqu'à la Bascule. La situation actuelle renforce et confirme le constat observé depuis des années suivant lequel la ligne de tram 7 doit être protégée de la congestion habituelle de la chaussée de Waterloo en toutes circonstances et quels que soient les schémas de circulation environnants puisqu'il n'y avait déjà pas moins de problèmes avant le confinement.
12. Le franchissement par le tram du carrefour à hauteur de l'avenue Churchill ne rencontre pas de difficultés supplémentaires par rapport à la période avant le confinement. Idem pour le carrefour Waterloo / Legrand.

A ta disposition si tu as besoin d'éclaircissements ».

L'impact de la mesure est globalement positif. Les difficultés rencontrées ne sont pas nouvelles et ne sont donc pas directement en relation causale avec l'ordonnance litigieuse.

- 22. A l'initiative de la Ville de Bruxelles, une rencontre est organisée le 12 octobre 2020 avec les comités de quartier d'Uccle par l'intermédiaire du Président de l'Association des Comités de quartier ucclois (ACQU) afin de pouvoir analyser la situation dans les quartiers, en raison notamment de l'absence d'information transmise pour la Commune d'Uccle (pièces A16 et A17).

Si, lors de cette réunion, les riverains se plaignent de la pollution, il n'est pas demandé d'abandonner le test, mais plutôt de développer l'offre de transports en commun ou les pistes cyclables (pièce B 4).

- 23. Le 14 octobre se tient la première réunion d'évaluation de la phase test (pièce A 1 -annexe 6). Les résultats du test sont présentés en séance. Il peut en être résumé ce qui suit.

Selon les analyses de Bruxelles Mobilité (voir slide 9), la circulation a atteint un niveau équivalent à 95% de la circulation « pré-covid ». Le fait de réaliser la phase test à ce moment n'est donc pas déraisonnable et des conclusions pertinentes pourront en être tirées.

L'évaluation est réalisée sur la base de comptages dans le Bois de Cambre et sur les voiries régionales qui l'entourent, d'une analyse des temps de trajets, d'une analyse du taux de congestion et d'une analyse de fréquentation du Bois et des données STIB.

Le comptage des voitures dans le Bois et à ses entrées est réalisé par le bureau BRAT STRATEC (mandaté par la Ville), le jeudi 24 septembre 2020 et le samedi 26 septembre 2020, matin et fin d'après-midi. On constate une nette diminution des entrées (-71 %) et sorties (-33 %) au niveau du carrefour Churchill (et dans une moindre au niveau du carrefour De Fré) par rapport à un comptage de 2016.

Autrement dit, la circulation entrante et sortante dans le bois est fortement diminuée. Dès lors que les voiries du Bois sont largement capacitaires, il faut encourager leur utilisation afin d'éviter l'engorgement du quartier commerçant de la Bascule.

La Région a quant à elle mandaté le bureau de comptage AME pour effectuer des relevés sur 8 carrefours aux abords du Bois aux mêmes dates. Il constate un débit de fuite de 350 véhicules qui cherchent à éviter le carrefour des chaussées de La Hulpe et de Waterloo via le quartier Vert Chasseur, en particulier pendant l'heure de pointe du matin. Ceci s'explique notamment par les difficultés constatées devant l'école européenne.

Les comptages réalisés sur le carrefour entre la chaussée de Waterloo et la chaussée de La Hulpe (école européenne) démontrent qu'en heure de pointe le matin, le flux sur la chaussée de La Hulpe s'élève à 653 (2 sens), ce qui est relativement peu élevé. Les comptages réalisés durant l'heure de pointe du soir et le samedi montrent des flux nettement supérieurs (en soirée 1182 véhicules). Cette différence de capacité donne une idée de l'impact des cars scolaires pendant l'heure de pointe du matin (en soirée les cars sont nettement moins présents et avec des horaires plus étalés).

Enfin, on constate que la drève de Lorraine est sous-utilisée, tout comme l'avenue Franklin Roosevelt et l'avenue Diane. Elles disposent encore une grande marge de réserve avant d'être saturée.

Pour calculer les temps de trajets, la Ville a confié aux bureaux Espaces-Mobilité et STRATEC la mission de récolter et analyser les données big data provenant de 3 fournisseurs. Elle les a également chargés de mettre en place un site internet pour communiquer les données et informations chiffrées à la population.

On constate un léger impact – non significatif- sur temps de parcours pour les itinéraires autour du Bois. Pour certains itinéraires, le temps de parcours diminue de 2.5min par rapport à une situation en 2019 (pré-covid et avec le Bois de la Cambre ouvert à la circulation). Pour les itinéraires ouest-est, l'augmentation du temps de parcours est de maximum 2 min.

La fréquentation du bois à titre récréatif est en constante et importante augmentation de sa fréquentation. Les Ucclois sont les premiers « utilisateurs » du bois, à titre récréatif ou pour le transit.

L'analyse de l'impact sur les transports en commun est également positive. Aucune variation notable n'est constatée sur la ligne de bus 4 qui traverse le bois , sur la ligne de tram 7 longeant le bois sur la chaussée de Waterloo, sur la ligne de tram 92 (en parallèle à la chaussée de Waterloo) et sur la ligne 8 (en parallèle à l'avenue Roosevelt). Il importe de relever que les trams et bus circulent sur la voirie (à l'exception d'un petit tronçon en site propre dans un sens sur la chaussée de Waterloo) et subissent donc les mêmes aléas que la circulation automobile.

Il résulte de l'analyse précitée que les résultats sont globalement positifs.

En vue de l'évaluation finale, il est demandé aux communes de faire part de leurs analyses chiffrées et de leurs propositions (demande de changement, d'adaptation, d'amélioration).

-24. Le 19 octobre 2020, l'affaire se plaide en première instance.

-25. Le 26 octobre 2020, la Ville met en ligne le site internet <https://www.cambre.brussels/>, qui met à disposition du public les données de monitoring de la phase test.

- 26. Le 12 novembre, le Président du Tribunal de première instance prononce son ordonnance, qui n'a jamais été notifiée à la Ville de Bruxelles par le greffe (pièce C0).

La Ville prend donc connaissance du prononcé de cette ordonnance à l'entame de la réunion d'évaluation du 12 novembre 2020, par l'entremise de la Commune d'Uccle, qui s'est – elle- vue notifier cette ordonnance.

- 27. L'évaluation finale n'est donc pas présentée. Elle peut néanmoins être résumée comme suit (pièce C 1):

Analyse	Outils et méthodes utilisés	
Circulation dans le Bois	comptages réalisés par un bureau d'étude mandaté par la Ville et radars préventifs	Circulation fluide sans problèmes Sous utilisation de Lisière et Diane (potentiel de 30% vers le Nord)
Circulation aux abords du Bois	Comptages réalisés sur les voiries régionales par un bureau de comptage mandaté par Région	Sous utilisation de Lorraine Améliorations possibles sur Waterloo et Hulpe 'pertes' dans les quartiers pour éviter Waterloo Adaptations du carrefour Congo-Roosevelt
	Temps de trajets calculé via les données Big Data (Tom Tom, Waze, Google Map, etc.) et comparaison avec des dates antérieures et analysés via un bureau d'étude mandaté par la ville	Constat mixte mais relativement peu d'impact sur les trajets entre le Sud et le Centre; Amélioration à étudier pour le flux vers le Sud en HPM (feux, aménagements, GPS,...)
Fréquentation du Bois	Analyse data via les bornes Proximus	Forte fréquentation du Bois également en temps automnales
Transport en commun (STIB, Lijn et TEC)	Temps de trajets et comparaison avec dates antérieures	Transports en commun peu impactés par la fermeture du Bois
Qualité de vie des quartiers Uccle et transit	Analyse des données récoltées par la commune d'Uccle et analyse big data réalisée	Problématique de 'fuite' dans certains quartiers: stabilisation grâce à l'adaptation de GPS, mesures locales (Waterloo)
Police : sécurité routière	Rapport et observation de terrain par une présence journalière	Situation fort comparable à la situation antérieure
SIAMU	Rapport	Pas de soucis à signaler

- 28. Le 13 novembre 2020, une nouvelle réunion de concertation est organisée.

La Ville de Bruxelles propose d'ouvrir l'avenue de Boitsfort et l'avenue du Brésil dans des tranches horaires limitées, ce qui correspond à la demande minimale formulée par la Commune d'Uccle en termes de citation en ce qui concerne la boucle sud.

La Commune d'Uccle refuse cette proposition, au contraire des communes d'Ixelles et de Watermael-Boitsfort.

En l'absence d'accord, le Collège de la Ville de Bruxelles prend acte de l'avis de la commune d'Uccle et décide en conséquence de prolonger la phase test jusqu'au 29 novembre 2020, afin de réaliser les aménagements nécessaires à la réouverture complète du Bois (pièce C2).

- 29. En parallèle, la concertation continue et, le 26 novembre 2020, le Collège décide de prolonger jusqu'au 13 décembre 2020 les mesures adoptées le 13 novembre 2020 (pièce C3).

- 30. Le lundi 7 décembre 2020, après concertation et accord des communes limitrophes⁶, en ce compris la Commune d'Uccle, le Collège de la Ville de Bruxelles décide de ce qui suit (pièce C5):

«Le Collège des Bourgmestre et Echevins,

Vu la Nouvelle loi communale, notamment l'article 130bis ;

⁶ La Ville a également rencontré les parties intervenantes, qui se sont opposées à la phase test proposée (pièce C4).

Vu les Ordonnances de police temporaires des 3 septembre et 10 septembre 2020 relative à la circulation routière au Bois de la Cambre – Phase test à partir du 14/09/2020, portant notamment fermeture de la boucle-sud du Bois de la Cambre (sauf bus scolaires, bus 41 de la STIB et transport PMR) ;

Vu l'ordonnance du 12 novembre 2020 du Président du tribunal de première instance francophone de Bruxelles (n° de rôle 2020/120/C) ;

Vu l'Ordonnance de police du 13 novembre 2020 relative à la circulation routière au Bois de la Cambre, prolongeant la phase test jusqu'au 29 novembre 2020 inclus, en vue d'un retour à la situation antérieure aux ordonnances des 3 et 10 septembre 2020;

Considérant le potentiel du Bois de la Cambre, en tant qu'espace vert, au rayonnement et à l'attractivité régionale et de la Ville de Bruxelles ;

Considérant que 6 scénarios de mobilité ont été étudiés par les services techniques de la Ville, par les services de police et la Région de Bruxelles-Capitale pour diminuer la circulation au Bois de la Cambre, afin de trouver un juste équilibre entre la fonction de mobilité et la fonction récréative du Bois ;

Considérant que le scénario mis en oeuvre par les ordonnances du 3 et 10 septembre 2020 a été sélectionné dans la mesure où il permet suivant les différents critères d'analyse établis (incidences sur l'espace vert et ses fonctions, incidences sur les modes actifs, incidences sur la sécurité routière, incidences sur les transports en commun, incidences sur la circulation automobile) de garantir le meilleur équilibre entre les besoins de mobilité (piétons, cyclistes, circulation motorisée) et les autres fonctions du parc;

Considérant que ledit scénario a été testé entre le 14 septembre 2020 et le 15 novembre 2020 inclus ;

Que des évaluations du scénario de mobilité ont été réalisées par les services de la Ville, la Région de Bruxelles Capitale, la STIB et la Police ainsi que par le bureau d'étude Espaces Mobilité, mandaté par la Ville, par le biais entre autres de rapports d'évaluation, de comptages méthodologiques dans le Bois et sur les voiries régionales qui l'entourent, et d'analyses de fréquentation du Bois, de l'étude des temps de trajets grâce aux données big data ;

Que ces évaluations ont donné un résultat globalement positif suivant les comptages réalisés dans et aux abords du bois, tenant compte des résultats de l'analyse big data et des temps de trajets, en raison de l'analyse de la fréquentation du Bois ainsi qu'après examen des temps de trajets du transports en commun dans la zone.

Considérant que plusieurs réunions de préparation et d'évaluation se sont tenues avec les communes limitrophes, dont les communes d'Uccle, Rhode-St-Genèse, Linkebeek, Watermael-Boitsfort et Ixelles, ainsi qu'avec d'autres intéressés, comme les hôpitaux situés autour du Bois de la Cambre et des habitants des quartiers autour du Bois;

Considérant cependant qu'aux termes d'une ordonnance du Président du tribunal de première instance francophone de Bruxelles, prononcée le 12 novembre 2020 dans le cadre d'un recours intenté contre les ordonnances de police temporaires des 3 et 10 septembre 2020 la Ville a été condamnée à « à prendre toutes les mesures qu'elle estimera appropriées pour mettre un terme à la situation d'illégalité apparente relative à la fermeture à la circulation de la boucle dit « sud » du Bois de la Cambre, autorisant toutefois le passage du bus 41 de la STIB, des véhicules prioritaires, de transport organisé et des bus scolaires et ce, dans un délai maximal de trente jours calendriers à dater de la signification de la présente ordonnance [...]» ;

Considérant qu'après analyse et sans préjudice de l'appel qui sera interjeté à l'encontre de l'ordonnance du Président du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles du 12 novembre 2020, il est possible de répondre aux griefs retenus dans l'ordonnance en réouvrant une partie supplémentaire du Bois à la circulation ;

Qu'une réouverture complète irait à l'encontre de la volonté de la Ville d'encourager la fonction récréative du bois, qui est partagée notamment par certains collectifs citoyens s'étant mobilisés en ce sens depuis le 12 novembre 2020 ;

Considérant que la Ville entend maintenir les mesures-tests relatives à la boucle nord, par rapport auxquelles l'ordonnance précitée n'émet pas de grief spécifique ;

Considérant que la Ville souhaite « mettre un terme à la situation d'illégalité apparente relative à la fermeture à la circulation de la boucle dit « sud » du Bois de la Cambre, autorisant toutefois le passage du bus 41 de la STIB, des véhicules prioritaires, de transport organisé et des bus scolaires et ce, dans un délai maximal de trente jours calendriers à dater de la signification de la présente ordonnance [...]» en autorisant l'ouverture de la boucle sud depuis la Drève de Lorraine vers l'Avenue Franklin Roosevelt, en mettant le tronçon avenue de Boitsfort-avenue du Brésil en double sens durant la semaine, hors week-end, jours fériés et vacances scolaires ;

Qu'en outre, le bus 41 de la STIB, les bus scolaires ainsi que le transport PMR peuvent accéder à la boucle sud via l'avenue de Saint Job, du lundi au vendredi et que l'ensemble du bois est accessible en tout temps aux véhicules prioritaires ;

Que cette ouverture à la circulation automobile de la boucle sud du tronçon avenue de Boitsfort – avenue de brésil est compatible avec une infrastructure cyclable de qualité, afin de garantir une liaison cyclable confortable, large et sécurisée du Nord au Sud et vice-versa mais aussi Ouest-Est, comme formulé par la commune de Uccle dans sa motion votée à l'unanimité par son Conseil communal.

Considérant que cette mesure correspond à la demande formulée par la commune d'Uccle dans sa citation en référé et devrait permettre de répondre aux difficultés mentionnées par la Zone de police Marlow dans ses rapports qui concernent principalement les jours de semaine ;

Considérant que la Région met en place des contrats locaux de mobilité en collaboration avec les communes pour l'exécution de Good Move dans les quartiers et que dans ce cadre, pour la zone du Bois de la Cambre, la Région, la Ville et les communes impliquées s'inscriront dans une procédure similaire de concertation des habitants et des acteurs de la zone prévue par le Contrat Local de Mobilité (CLM) ;

Considérant que l'ordonnance du 12 novembre 2020 n'émet pas de grief spécifique à propos des mesures relatives à la boucle Nord,

Considérant que la Ville entend maintenir les mesures-tests par rapport à cette boucle Nord ;

Considérant que les Zones de police Bruxelles-Capitale Ixelles et Uccle/W-B et Auderghem se sont engagées à collaborer afin que toutes les mesures mises en place puissent faire l'objet de concertation et de suivi ;

Considérant que la Ville, à la demande de la commune d'Uccle, a invité tous les autres requérants impliqués dans la procédure judiciaire précitée à une rencontre le 3 décembre 2020 en vue de se concerter sur les mesures à mettre en place suite à l'ordonnance du 12 novembre 2020;

Considérant que vu la situation sanitaire liée à la pandémie COVID-19 et les mesures prises pour limiter la propagation du virus qui sont actuellement d'application, il convient que la nouvelle phase test reste d'application pendant une période suffisamment longue afin de pouvoir récolter des données utiles et comparables et afin de pouvoir évaluer la phase test de manière complète et adéquate. L'effectivité des comptages automobiles ne seront à considérer que lorsque le télétravail ne sera plus obligatoire selon les normes établies par le Conseil national de sécurité ;

Qu'une longue période de test permettra en outre aux automobilistes de prendre de nouvelles habitudes et d'inviter les opérateurs de navigation à prendre la période test en considération

dans les trajets qu'ils proposent, afin d'augmenter l'utilisation des voiries encore largement capacitaires et de diminuer la fréquentation des voiries sur lesquelles le trafic est plus chargé.

Considérant qu'un bureau d'étude sera sélectionné après la publication d'un cahier des charges soumis aux règles relatives à l'attribution des marchés publics et transmis à l'ensemble des communes limitrophes bruxelloises ainsi que choisi par un jury composé d'un représentant de chacune de celles-ci. Outre des études de mobilité, ce bureau sera également chargé d'un aspect de participation et de concertation.

Considérant, pour le surplus, que les mesures de confinement mettent en évidence le besoin d'espaces verts et de détente ;

Considérant que le volet « spécialisation multimodal des voiries » du plan régional de Mobilité Good Move n'est pas encore entré en vigueur ;

Article 1

Instaurer les mesures suivantes, du 14 décembre 2020 au 30 septembre 2021 conformément au plan ci-annexé :

- *Instaurer la circulation routière en double sens sur l'avenue de Diane, entre l'avenue Louise et l'avenue de la Belle Alliance, avec une seule bande de circulation dans le sens nord-sud et deux bandes de circulation dans le sens sud-nord ;*
- *Mettre en place sur l'avenue de Diane, entre l'avenue Louise et l'avenue de la Belle Alliance, une piste cyclable unidirectionnelle, en direction nord-sud ;*
- *A hauteur des carrefours concernés, délimiter des bandes de présélection ;*
- *Maintenir le stationnement latéral en voirie, au côté du parc ;*
- *Créer des poches de stationnement sur l'avenue de Diane, entre le carrefour des Attelages et l'avenue de la Laiterie, et sur l'avenue de Flore, entre l'avenue de la Laiterie et l'avenue de l'Orée (accès via l'avenue de l'Orée) ;*
- *Fermer l'avenue Cérés et l'avenue de la Laiterie à la circulation routière ;*
- *Fermer à la circulation la boucle dit « nord-est » et plus particulièrement la partie de l'avenue de Flore entre l'avenue de la Laiterie et l'avenue Louise ;*
- *Instaurer un accès de la boucle sud depuis la Drève de Lorraine vers l'Avenue Franklin Roosevelt, en mettant le tronçon avenue de Boitsfort-avenue du Brésil en double sens, du lundi au vendredi, sans restriction d'horaire, avec une seule bande de circulation en direction de l'avenue Boitsfort et une seule bande de circulation en direction de la Drève de Lorraine ;*
- *Instaurer sur l'avenue de Boitsfort une bande bus à partir du Sentier des écureuils, en direction de la Drève de Lorraine. Une bande bus est également instaurée en direction de l'avenue du Brésil, à mi-parcours sur l'avenue de Boitsfort à partir du sentier des écureuils jusqu'à l'avenue du Champs de course*
- *Mettre en place sur l'avenue de Boitsfort, du côté du Bois, une piste cyclable bidirectionnelle ;*
- *Fermer à la circulation l'avenue du Panorama, l'avenue de Groenendael et l'avenue de la Sapinière ;*
- *Le bus 41 de la STIB, les bus scolaires ainsi que le transport PMR peuvent accéder à la boucle sud via l'avenue de Saint Job, du lundi au vendredi ;*
- *En dérogation aux mesures précitées, fermer la boucle sud durant les congés scolaires officiels communs aux deux communautés linguistiques, sauf durant les vacances d'été où la dérogation est applicable du 15 juillet au 15 août. Le bus 41 peut accéder à la boucle sud du lundi au vendredi durant les congés scolaires officiels communs aux deux communautés linguistiques.*
- *En dérogation aux mesures précitées, fermer toutes les rues du Bois de la Cambre à la circulation les dimanche et durant les jours fériés légaux.*
- *En dérogation aux mesures précitées, les deux poches de stationnement restent en tout temps accessibles via l'avenue de Belle-Alliance et l'avenue de l'Orée ;*
- *L'ensemble du bois est accessible en tout temps aux véhicules prioritaires ».*

Il s'agit donc d'instaurer une période test jusqu'à la fin du mois de septembre, visant à tester un scénario dans lequel :

- Le Bois est intégralement fermé à la circulation (sauf véhicules prioritaires) les dimanches et jours fériés légaux.
- En dehors des dimanches et jours fériés légaux, la circulation routière **dans la boucle nord** est autorisée en double sens sur l'avenue de Diane, entre l'avenue Louise et l'avenue de la Belle Alliance, avec une seule bande de circulation dans le sens nord-sud et deux bandes de circulation dans le sens sud-nord (situation identique à celle du scénario déjà testé).
- En dehors des week-ends, jours fériés légaux et congés scolaires officiels communs aux deux communautés linguistiques (limités du 15 juillet au 15 août s'agissant des congés d'été), **la boucle sud** est ouverte à la circulation depuis la drève de Lorraine vers l'Avenue Franklin Roosevelt, en mettant le tronçon avenue de Boitsfort-avenue du Brésil en double sens avec une seule de circulation en direction de l'avenue Boitsfort et une bande de circulation en direction de la drève de Lorraine ;

La situation peut être résumée comme suit ⁷:



Congés scolaires

⁷ <https://www.cambre.brussels/contexte> - Site de monitoring mis en place par la Ville de Bruxelles.



Dimanche et jours fériés



Samedis



Jours de semaine

Cette ordonnance du Collège de la Ville de Bruxelles répond aux griefs retenus par le juge a quo (par ailleurs contestés) puisque la période de test est suffisamment longue pour prendre en considération des périodes durant lesquelles le trafic devrait être revenu à la normale. Les intérêts des communes limitrophes ont été pris en considération et toutes ont marqué leur accord sur le scénario testé. L'ordonnance querellée précise bien que le plan Good Move n'est pas encore entré en vigueur et, surabondamment, répond aux objectifs stratégiques de ce futur plan de mobilité, parmi lesquels se trouve l'ouverture au trafic de l'avenue du Brésil et de l'avenue de Boitsfort.

- 31. La commune d'Uccle expose qu'il s'agit en réalité du scénario 4, qu'elle avait elle-même proposé⁸.
- 32. La Ville de Bruxelles s'est engagée à ne pas modifier le nouveau test avant son terme, prévu le 30 septembre 2021. Elle s'est également engagée à désigner un bureau d'étude chargé de réaliser une étude de mobilité et de réaliser un processus de participation.

A l'heure actuelle, les parties sont encore en discussion sur le cahier spécial des charges relatif au marché de désignation de ce bureau d'études. Il est en cours de finalisation, au regard des remarques émises par les communes.

Il prévoit notamment que les critères d'évaluation de la phase test seront établis avec le soumissionnaire sélectionné et le comité d'accompagnement qu'il instituera, composé notamment d'un représentant de chaque commune.

La Ville de Bruxelles est donc totalement transparente à ce propos et associe les communes limitrophes à sa réflexion.

⁸ Pages 15 et 28 de ses conclusions.

- 33. Le 14 janvier 2021, la Ville organise une réunion de présentation et de discussion relative au projet de cahier spécial des charges. Les communes limitrophes ont été invitées à faire part de leurs remarques.

Le 3 février 2021, une nouvelle réunion se tient. Son ordre du jour était le suivant :

- Rappel du test en cours et du cadre ;
- Rappel des fermetures prévues dans le cadre de l'ordonnance ;
- Etat des lieux de la situation : présentation de temps de trajet ;
- Présentation du futur cahier des charges.

De l'accord des parties, il est finalement prévu, dans le cadre du cahier des charges, que les comptages seront réalisés quand le télé travail ne sera plus obligatoire mais simplement recommandé. Il semble donc peu probable qu'ils se tiennent avant quelques mois. Dès lors qu'il faut en moyenne six mois d'études, il est improbable qu'un plan de mobilité puisse être envisagé pour le 1^{er} octobre 2021, tel que demandé par la commune d'Uccle. Il a donc été annoncé que si des comptages devaient être planifiés à partir de septembre 2021, l'ordonnance devrait être prolongée pour mener à terme les études et évaluation. Aucune opposition n'a été donnée durant la réunion .

La Ville s'est également engagée à réaliser tous les comptages demandés par les 6 communes limitrophes. Une même méthodologie sera ainsi utilisée sur l'ensemble du périmètre.

- 34. A l'heure actuelle, l'évolution du trafic et des temps de parcours depuis la période pré-covid (dernier trimestre 2019), calculée sur la base des données des opérateurs de navigation, sont consultables sur le site mis en ligne par la Ville de Bruxelles (volet « monitoring »).

S'agissant de la méthodologie, il indique notamment que *« La période de référence est constituée du dernier trimestre 2019 (les jours de vacances et jours fériés sont exclus des calculs), soit avant que l'épidémie de Covid-19 ne touche la Belgique. Les périodes d'analyse sont elles composées de la semaine de rentrée en septembre 2020, et de toutes les semaines qui suivent jusqu'au 15 novembre 2020 »*.

La question de la représentativité des analyses y est également posée :

« Pourquoi monitorer l'état du trafic alors que la situation n'est pas revenue à la normale?

Selon certains indicateurs, comme celui du TomTom index ou des comptages routiers réalisés dernièrement par Bruxelles Mobilité, les niveaux de trafic à Bruxelles sont revenus à des niveaux similaires à 2019.

D'autres sources, comme le Citymapper Mobility index ou les Google Maps report estiment que la demande en mobilité n'a pas repris les mêmes niveaux qu'auparavant.

Difficile de statuer en l'état, mais il apparait de plus en plus clair que la vraie question à se poser serait plutôt de savoir s'il y aura un retour à ce qui était connu, sachant la persistance de la crise sanitaire et l'évolution des comportements en matière de déplacement que cela implique.

Les nouvelles mesures de restriction mises en place depuis le 16 octobre plus encore celles actives depuis le 2 novembre impactent néanmoins fortement le demande en mobilité et rendent d'autant plus difficile l'évaluation de la situation.

Dans tous les cas, le monitoring en cours sur la situation dans et autour du Bois de la Cambre apparait comme nécessaire tant pour éclairer les usagers sur la réalité des changements en cours que pour démontrer l'intérêt de la mise en place d'une démarche à la fois transparente et exhaustive ».

De manière générale, les grandes tendances suivantes sont constatées :

- Les temps de parcours sont globalement identique en période pré-covid et jusqu'à la mi-octobre 2020.
- Entre le 19 octobre 2020 (nouvelles mesures covid- télétravail obligatoire/ audience) et le 14 décembre, une diminution importante du trafic et des temps de parcours est constatée ;
- Depuis la mise en œuvre de la nouvelle ordonnance la réouverture d'une partie de la boucle sud en semaine, on observe également une baisse significative des temps de parcours.
 - o Lorraine-Demot : par rapport à la situation au début de l'automne 2020 et la situation en hiver (avec également la réouverture de l'avenue de Boitsfort) on observe une diminution moyenne de 2 min (soit -14,5%) entre la période octobre-décembre 2020 et fin décembre/janvier 2021 (hors congés scolaires)
 - o Defré-Delleur : par rapport à la situation au début de l'automne 2020 et la situation en hiver (avec également la réouverture de l'avenue de Boitsfort) on observe une continuité de diminution du temps de parcours; baisse moyenne de plus de 2 min (soit -9,5%) entre la période octobre-décembre 2020 et fin décembre/janvier 2021 (hors congés scolaires)
 - o Waterloo-Louise :par rapport à la situation au début de l'automne 2020 et la situation en hiver (avec également la réouverture de l'avenue de Boitsfort) et la prise en compte du passage par l'avenue du Diane dans le monitoring, on observe une baisse des temps de parcours, avec une diminution moyenne de plus de 2 min (soit - 11,5%) entre la période octobre-décembre 2020 et fin décembre/janvier 2021 (hors congés scolaires)
 - o Roosevelt-Stéphanie : par rapport à la situation au début de l'automne 2020 et la situation en hiver (avec également la réouverture de l'avenue de Boistfort) les temps de parcours restent stables (-4,5%) sur cet itinéraire moins concerné par les changements intervenants sur les voiries du Bois.
 - o Louise-Lorraine : par rapport à la situation au début de l'automne et la situation en hiver (avec également la réouverture de l'avenue de Boitsfort) et la prise en compte du passage par l'avenue du Diane dans le monitoring, on observe une baisse des temps de parcours, avec une diminution moyenne d'1 min (soit - 5,5%) entre la période octobre-décembre 2020 et fin décembre/janvier 2021 (hors congés scolaires)

3. PRÉTENTIONS DES PARTIES

1. Prétentions de la Ville de Bruxelles

- 35. La Ville de Bruxelles sollicite la réformation de l'ordonnance du Président du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles et, partant, que les demandes formulées originellement contre elle soient déclarées irrecevables ou, à défaut, non fondées. Elle sollicite, en conséquence, que les parties intimées soient condamnées aux dépens des deux instances, en ce compris les frais d'enrôlement de la requête et les indemnités de procédure liquidées pour chaque instance et chaque partie demanderesse ou intervenante, à la somme de 1.440 euros, soit l'indemnité de procédure de base applicable aux litiges non évaluables en argent.

2. Prétentions de la Commune d'Uccle

- 36. La Commune d'Uccle forme un appel incident et sollicite :

« Déclarer les appels de la Ville de Bruxelles et de la Région de Bruxelles-capitale recevables mais non fondés et confirmer l'ordonnance rendue le 12 novembre 2020 par la Présidente du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles sous réserve des demandes formulées par la Commune d'Uccle dont elle a été déboutée ;

Acter l'appel incident de la Commune d'Uccle et prononcer les mesures suivantes :

- *Donner injonction à la Région de Bruxelles-capitale, dans les sept jours de la signification de l'arrêt à intervenir, de produire l'ensemble des données de mesurage des effets sur la circulation au sein du Bois de la Cambre et dans les quartiers avoisinants (notamment toutes les voiries annexes qui subissent le report des véhicules voulant éviter la chaussée de Waterloo après avoir évité la drève de Lorraine : Avenue Fond'Roy, Avenue Latérale, rue du Ham, Chaussée de Waterloo, Chaussée de la Hulpe, Drève de Lorraine, avenue Legrand, avenue de Saturne, avenue Defré, avenue Hamoir, avenue Jacques Pastur, avenue du Prince d'Orange, avenue de Floride, avenue Houzeau) des dispositifs en termes de mobilité au sein du Bois de la Cambre (données Waze, Google Maps, ...) applicables :
 - entre le 15 mars et le 30 juin 2020 ;
 - entre le 14 septembre 2020 et le 14 novembre 2020
 - entre le 14 septembre au 14 novembre 2019;*
- *Donner injonction à la Ville de Bruxelles, dans les sept jours de l'arrêt à intervenir, d'une part, de préciser les motifs qui justifieraient qu'elle juge, au terme de son évaluation, le(s) tests de mobilité effectué(s) entre la mi-septembre 2020 et le 30 septembre 2021 au sein du Bois de la Cambre, comme probant(s) ou non probant(s) (critères d'évaluation) et, d'autre part, de formuler explicitement et concrètement ses intentions, le cas échéant sur la base de différents scénarios alternatifs, en termes de mobilité au sein du Bois de la Cambre, à partir du 1er octobre 2021 en fonction de l'évaluation du(des) test(s) ainsi mis en oeuvre ;*
- *Entre la date de l'arrêt à intervenir et le 30 septembre 2021 au plus tard, pour autant que de besoin, donner injonction à la Ville de Bruxelles de prendre ou maintenir toutes les mesures utiles pour réduire une partie à tout le moins des lourds désagréments subis par les automobilistes et les répercussions en termes de circulation sur les quartiers avoisinants, spécialement en permettant la mise en place d'une solution pour la boucle sud du Bois de la Cambre impliquant a minima une ouverture de son accès via la chaussée de La Hulpe, depuis la Drève de Lorraine, via une ouverture en double sens de circulation automobile de l'avenue de Boitsfort ainsi que l'avenue du Brésil pour atteindre l'avenue Roosevelt, en vue de le rendre la situation conforme sur ce point au Plan régional de mobilité 2020-2030 « Good move » ;*

- *A dater du 1er octobre 2021 au plus tard, donner injonction à la Ville de Bruxelles, et pour autant que de besoin, à la Région de Bruxelles-capitale, de permettre le retour au plan de mobilité pour le Bois de la Cambre tel qu'il était en vigueur à la date du 13 septembre 2020 (ouverture à la circulation de l'ensemble de la boucle nord), en y ajoutant la mise en place d'une solution pour la boucle sud du Bois de la Cambre impliquant a minima une ouverture de son accès via la chaussée de La Hulpe, depuis la Drève de Lorraine, via une ouverture en double sens de circulation automobile de l'avenue de Boitsfort ainsi que de l'avenue du Brésil pour atteindre l'avenue Roosevelt, en vue de le rendre la situation conforme sur ce point au Plan régional de mobilité 2020-2030 « Good move », et ce :*
 - *Et ce jusqu'à ce que soient cumulativement réunies les conditions suivantes :*
 - *La reconnaissance de critères d'évaluation du(des) test(s) de mobilité mis en oeuvre au sein du Bois de la Cambre, depuis le 14 septembre 2020 », comme étant objectifs et susceptibles d'apprécier l'impact de la phase test pour l'ensemble des acteurs concernés, en ce compris les usagers automobilistes du Bois de la Cambre et les riverains des quartiers limitrophes, et ce, selon le choix posé par l'arrêt à intervenir :*
 - o soit par la Cour d'appel de Bruxelles dans le cadre d'une mise en continuation de la présente affaire, ;*
 - o soit par le tribunal de première instance francophone de Bruxelles, moyennant respect par la Commune d'Uccle de son engagement, dans ce cas, à signifier une citation au fond devant le tribunal de première instance francophone de Bruxelles dans les huit jours de la signification de l'arrêt à intervenir ;*
 - *Le dépôt par un expert désigné par la Cour d'appel de Bruxelles en référé dans le cadre de la présente action ou subsidiairement au fond par le tribunal de première instance francophone de Bruxelles moyennant respect par la Commune d'Uccle de son engagement à signifier une citation au fond devant le tribunal de première instance francophone de Bruxelles dans les huit jours de la signification de l'arrêt à intervenir, d'un rapport complet d'évaluation des incidences environnementales en cas de fermeture partielle du Bois de la Cambre, abordant chacun des scénarios de fermeture partielle et leur impact en termes d'environnement, de cadre de vie et de mobilité pour les riverains et usagers habituels du Bois de la Cambre.*
- *Condamner la Ville de Bruxelles et/ou la Région de Bruxelles-capitale à une astreinte de 25.000 € par jour de retard pour chaque mesure fixée par le dispositif de l'arrêt à intervenir qui n'aurait pas été exécutée dans le délai fixé ;*
- *Désigner un expert, bureau d'étude spécialisé en mobilité et évaluation des incidences environnementales, en lui confiant la mission suivante de conseil à la prise de décision ultérieure en termes d'évaluation globale des incidences en matière d'environnement et de mobilité :*
 - *Recevoir les parties lors d'une réunion d'installation et entendre leurs visions respectives et leurs demandes concernant l'organisation de la mobilité au sein du Bois de la Cambre;*
 - *Se faire produire par les parties l'ensemble des actes juridiques et des dossiers administratifs ainsi que les différentes études et données existantes liés à l'évolution de la situation de la mobilité au sein du Bois de la Cambre depuis 2010 ;*
 - *Se faire produire par les parties toutes les données d'évaluation de l'impact en termes de mobilité sur le Bois de la Cambre et les quartiers riverains des différents actes juridiques adoptés depuis 2010 concernant la mobilité dans le Bois de la Cambre, en ce compris toutes les données de mesurage utiles ;*

- Examiner les outils d'évaluation fixés par la Ville de Bruxelles pour évaluer la phase de test mise en oeuvre en vertu de l'arrêté de son Collège des Bourgmestre et Echevins du 3 septembre 2020 « Bois de la Cambre – Ordonnance temporaire de police – Phase test à partir du 14/09/2020 » ou tout autre teste initié ultérieurement et donner son avis sur ces tests sur la base de ces outils d'évaluation en en incluant dans son analyse l'impact de ce test pour l'ensemble des acteurs concernés, en ce compris les usagers du Bois de la Cambre et les riverains des quartiers limitrophes.
- Évaluer les différents scénarios, en termes de mobilité au sein du Bois de la Cambre, proposés par la Ville de Bruxelles ou la Commune d'Uccle ou tout autre scénario qui s'avérerait le plus adéquat en cours de mission, et donner son avis quant à l'impact de chacun d'entre eux en termes d'environnement, de cadre de vie et de mobilité pour les riverains et usagers habituels du Bois de la Cambre ;
- Procéder, conformément à l'article 57 de l'ordonnance du 1er mars 2012 relative à la conservation de la nature d'une part (ci-après l'ordonnance du 1 mars 2012) à une évaluation appropriée des incidences de chaque scénario analysé sur le site du Bois de la Cambre eu égard aux objectifs de conservation de ce site Natura 2000 ;
- Soumettre un rapport préliminaire aux parties dans les quatre mois de sa désignation ;
- Après avoir reçu les observations des parties remettre un rapport définitif dans les six mois de sa désignation ;
- Tenter d'obtenir, en amont de la reprise du processus de décision administrative, une solution concertée entre les parties.

- Condamner les deux parties appelantes solidairement ou in solidum aux entiers dépens de l'instance ».

3. Préentions de Madame DELAGNEAU et consorts

-37. Madame DELAGNEAU et consorts sollicitent le rejet de l'appel et la confirmation de l'ordonnance querellée.

4. Préentions de la SPRL MICHEL SEBAHAT et consorts

-38. Ils sollicitent :

« de déclarer les appels recevables mais non fondés, et par conséquent, de confirmer l'ordonnance rendue le 12 novembre 2020 par la Présidente du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles sous réserve des demandes formulées par les parties demanderesse et intervenantes originaires dont elles ont été déboutées ;

de déclarer recevable et fondé l'appel incident formulé par les concluants par le biais des présentes conclusions et par conséquent :

- donner injonction à la ville de Bruxelles de maintenir les mesures de l'ordonnance temporaire de police adoptée le 7 décembre 2020 par le collège des bourgmestre et échevins de la ville de Bruxelles et ce durant le temps nécessaire pour que :
 - la Région de Bruxelles-Capitale communique aux parties intimées, dans les sept jours de la signification de l'arrêt a intervenir, l'ensemble des données de mesurage des effets sur la circulation au sein du Bois de la Cambre et dans les quartiers avoisinants (notamment toutes les voiries annexes qui subissent le report des véhicules voulant éviter la chaussée de Waterloo après avoir évité la drève de Lorraine : Avenue Fond'Roy, Avenue Laterale, rue du Ham, Chaussée de Waterloo, Chaussée de la Hulpe, Drove de Lorraine, avenue Legrand, avenue de Saturne, avenue Defre, avenue Hamoir, avenue Jacques Pastur, avenue du Prince d'Orange, avenue de Floride, avenue Houzeau) des

dispositifs en termes de mobilité au sein du Bois de la Cambre (données Waze, Google Maps, ...) applicables entre le 15 mars et le 30 juin 2020, entre le 14 septembre 2020 et le 14 novembre 2020 et entre le 14 septembre 2019 et le 14 novembre 2019 ;

- la ville de Bruxelles, dans les sept jours de [l'arrêt a intervenir, d'une part, communique aux parties intimées les motifs qui justifieraient qu'elle juge, au terme de son évaluation, le(s) tests de mobilité effectués entre la mi-septembre 2020 et le 30 septembre 2021 au sein du Bois de la Cambre, comme probant(s) ou non probant(s) (critères d'évaluation) et, d'autre part, formule explicitement et concrètement ses intentions, le cas échéant sur la base de différents scénarios alternatifs, en termes de mobilité au sein du Bois de la Cambre, à partir du 1er octobre 2021 en fonction de réévaluation du(des) test(s) ainsi mis en œuvre ;
- (l'expert, bureau d'études spécialisé en mobilité et évaluation des incidences environnementales, que les parties intimées demandent à votre Cour de désigner, réalise la mission suivante de conseil à la prise de décision ultérieure en termes d'évaluation globale des incidences en matière d'environnement et de mobilité :
- recevoir les parties lors d'une réunion d'installation et entendre leurs visions respectives et leurs demandes concernant (l'organisation de la mobilité au sein du Bois de la Cambre;
- se faire produire par les parties (l'ensemble des actes juridiques et des dossiers administratifs ainsi que les différentes études et données existantes liées à l'évolution de la situation de la mobilité au sein du Bois de la Cambre depuis 2010;
- se faire produire par les parties toutes les données d'évaluation de l'impact en termes de mobilité sur le Bois de la Cambre et les quartiers riverains des différents actes juridiques adoptés depuis 2010 concernant la mobilité dans le Bois de la Cambre, en ce compris toutes les données de mesure utiles ;
- examiner les outils d'évaluation fixés par la Ville de Bruxelles pour évaluer la phase de test mise en œuvre en vertu de l'arrêté de son Collège des Bourgmestre et Échevins du 3 septembre 2020 « Bois de la Cambre — Ordonnance temporaire de police — Phase test à partir du 14/09/2020 » ou tout autre test initié ultérieurement et donner son avis sur ces tests sur la base de ces outils d'évaluations en incluant dans son analyse (l'impact de ce test pour (l'ensemble des acteurs concernés, en ce compris les usagers du Bois de la Cambre et les riverains des quartiers limitrophes ;
- évaluer les différents scénarios, en termes de mobilité au sein du Bois de la Cambre, proposés par la Ville de Bruxelles ou la Commune d'Uccle ou tout autre scénario qui s'avérerait le plus adéquat en cours de mission, et donner son avis quant à (l'impact de chacun d'entre eux en termes d'environnement, de cadre de vie et de mobilité pour les riverains et usagers habituels du Bois de la Cambre ;
- procéder, conformément à (l'article 57 de l'ordonnance du 1er mars 2012 relative à la conservation de la nature d'une part (ci-après l'ordonnance du 1 mars 2012) à une évaluation appropriée des incidences de chaque scénario analysé sur le site du Bois de la Cambre eu égard aux objectifs de conservation de ce site Natura 2000 ;
- soumettre un rapport préliminaire aux parties dans les quatre mois de sa désignation ;
- après avoir reçu les observations des parties remettre un rapport définitif dans les six mois de sa désignation ;
- tenter d'obtenir, en amont de la reprise du processus de décision administrative, une solution concertée entre les parties.
- donner injonction à la ville de Bruxelles et, pour autant que de besoin à la Région de Bruxelles-Capitale, de faire participer activement les concluants à la nouvelle phase du test de mobilité dans le Bois de la Cambre telle que prévue entre le 14 décembre 2020 et le 30 septembre 2021 dans l'ordonnance de police temporaire adoptée le 7 décembre 2020 par le collège des bourgmestre et échevins de la ville de Bruxelles, en inscrivant leur représentant au comité d'accompagnement de cette nouvelle phase test ;

- *entendre condamner la ville de Bruxelles et/ou la Région de Bruxelles-capitale a une astreinte de 25.000 € par jour de retard pour chaque mesure fixée par le dispositif de l'arrêt a intervenir qui n'aurait pas été exécutée dans le délai fixe ;*

condamner la ville de Bruxelles et la Région de Bruxelles-Capitale, solidairement ou in solidum, aux entiers dépens des deux instances (en ce compris les indemnités de procédure de première instance et d'appel fixées chacune a 1.440 EUR) ».

5. Prétentions de la Commune de Rhode-Saint-Genèse

-39. La commune sollicite le rejet de l'appel et forme l'appel incident suivant :

« Quant aux appels principales

Déclarer les appels recevables mais non fondés et confirmer l'ordonnance rendue le 12 novembre 2020 par la Présidente du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles sous réserve des demandes formulées par la Commune de Rhode-Saint-Genèse dont elle a été déboutée ;

Quant à l'appel incident

Acter l'appel incident de la Commune de Rhode-Saint-Genèse et prononcer les mesures suivantes:

1.

En première ordre :

Donner injonction aux appelants de rétablir le plan de circulation dans la situation antérieure au 19 mars 2020, et ce jusqu'à ce que soient cumulativement réunies les quatre conditions suivantes :

- *le dépôt, par l'expert désigné par votre Cour à la demande de la commune d'Uccle, d'un rapport complet d'évaluation des incidences environnementales en cas de fermeture partielle du Bois de la Cambre et leur impact en termes d'environnement, de cadre de vie et de mobilité pour des riverains et usagers habituels du Bois de la Cambre, en ce compris les habitants de la commune de Rhode- Saint-Genèse;*
- *l'information adéquate du public concerné ;*
- *la réalisation d'une participation effective du public concerné ;*
- *la prise en considération adéquate par la ville de Bruxelles - et pour autant que de besoin par la Région de Bruxelles-Capitale - des résultats de l'évaluation des incidences réalisées par l'expert désigné et des résultats de la participation du public.*

Subsidiairement :

donner injonction à la Ville de Bruxelles de prendre ou maintenir toutes les mesures utiles pour l'ouverture dans les deux sens de son accès via l'avenue de Flore + Avenue de la Sapinière et ce jusqu'à ce que soient cumulativement réunies les quatre conditions suivantes :

- *le dépôt, par l'expert désigné par votre Cour à la demande de la commune d'Uccle, d'un rapport complet d'évaluation des incidences environnementales en cas de fermeture partielle du Bois de la Cambre et leur impact en termes d'environnement, de cadre de vie et de mobilité pour des riverains et usagers habituels du Bois de la Cambre en ce compris les habitants de la commune de Rhode- Saint-Genèse;*
- *l'information adéquate du public concerné ;*
- *la réalisation d'une participation effective du public concerné ;*
- *la prise en considération adéquate par la ville de Bruxelles - et pour autant que de besoin par la Région de Bruxelles-Capitale - des résultats de l'évaluation des incidences réalisées par l'expert désigné et des résultats de la participation du public.*

Encore plus subsidiairement :

donner injonction à la Ville de Bruxelles de prendre ou maintenir toutes les mesures utiles pour l'ouverture dans les deux sens de son accès via l'avenue de Groenendael + Avenue de Diane et ce

jusqu'à ce que soient cumulativement réunies les quatre conditions suivantes :

- *le dépôt, par l'expert désigné par votre Cour à la demande de la commune d'Uccle, d'un rapport complet d'évaluation des incidences environnementales en cas de fermeture partielle du Bois de la Cambre et leur impact en termes d'environnement, de cadre de vie et de mobilité pour des riverains et usagers habituels du Bois de la Cambre en ce compris les habitants de la commune de Rhode- Saint-Genèse;*
- *l'information adéquate du public concerné ;*
- *la réalisation d'une participation effective du public concerné ;*
- *la prise en considération adéquate par la ville de Bruxelles - et pour autant que de besoin par la Région de Bruxelles-Capitale - des résultats de l'évaluation des incidences réalisées par l'expert désigné et des résultats de la participation du public.*

2.

condamner la ville de Bruxelles, et pour autant que de besoin la Région de Bruxelles-Capitale, à une astreinte de 25.000 EUR par toute journée dans laquelle les injonctions précitées ne seraient pas intégralement respectées ;

3.

condamner la ville de Bruxelles, et pour autant que de besoin la Région de Bruxelles-Capitale, aux entiers dépens des deux instances, en ce compris les indemnités de procédure ».

6. Préentions de l'ASBL MAUTO DEFENSE et consorts

-40. L'ASBL MAUTO DEFENSE et consorts sollicitent ce qui suit :

« Déclarer les appels recevables mais non fondés et confirmer l'ordonnance rendue le 12 novembre 2020 par la Présidente du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles sous réserve des demandes formulées par les demanderesse et les concluantes dont elles ont été déboutées ;

- Déclarer fondée la demande suivante formulée par la Commune d'Uccle à titre incident, à laquelle les concluantes se réfèrent sous réserve de leur demande incidente décrite ci-après : (...)

Déclarer fondée la demande formulée par les concluantes à titre incident soit qu'il soit donné injonction aux parties appelantes au principal d'examiner la possibilité d'ordonner la réouverture des voiries suivantes :

- 1. La réouverture de l'avenue de Cères depuis la sortie Louise pour désengorger l'avenue Lloyd George.*
- 2. Prévoir un double sens pour cette avenue (situation existante à la date de la rédaction des présentes conclusions).*
- 3. Prévoir une sortie/entrée avenue Winston Churchill (situation existante à la date de la rédaction des présentes conclusions).*
- 4. Prévoir une sortie rue De Fré (situation existante à la date de la rédaction des présentes conclusions).*
- 5. Prévoir un double sens depuis la sortie rue De Fré jusqu'à la sortie drève de Lorraine.*
- 6. Prévoir une sortie/entrée drève de Lorraine.*
- 7. Prévoir un double sens depuis la drève de Lorraine jusqu'à l'avenue du Brésil.*

- Condamner les deux parties appelantes solidairement ou in solidum aux entiers dépens de l'instance et à l'indemnité de procédure liquidée à 1.440 euros ».

4. DISCUSSION- SUR L'APPEL DE VILLE DE BRUXELLES

1. Intérêt et urgence dans le cadre de l'appel

- 41. La Cour d'appel a déjà jugé que « toute partie défenderesse devant le premier juge, dont les moyens n'ont pas été retenus et qui, en conséquence, a fait l'objet d'une condamnation, a intérêt à introduire un appel contre cette décision puisqu'elle justifie d'un grief résultant de l'exécution de l'acte attaqué » (Bruxelles, 22 juin 2011 ; J.T., 2001, p.840).

H. BOULARBAH écrit que « Certains plaideurs n'ont pas non plus hésité à défendre que l'appel interjeté par le défendeur originaire, condamné en première instance, serait irrecevable en raison de la disparition de l'urgence en degré d'appel, précisément par suite de l'exécution de l'ordonnance entreprise. Cette thèse se heurte à l'enseignement constant suivant lequel l'urgence n'est pas une condition de recevabilité de l'appel formé à l'encontre de la décision du juge des référés accordant la mesure querellée. Il est en effet établi que toutes les ordonnances de référé sont susceptibles d'appel par la partie qui a été condamnée par le premier juge sans que celle-ci doive justifier d'une quelconque urgence pour en obtenir la réformation » (H. BOULARBAH, *Variations autour de l'appel des ordonnances « sur référé »*, in Imperat Lex -Liber Amicorum Pierre Marchal, Larcier, 25 juin 2003, p.233).

« Il suit des articles 584, alinéa 2 et 1068, alinéa 1^{er}, du Code judiciaire que la disparition de l'urgence en degré d'appel n'empêche pas le juge des référés, régulièrement saisi de l'appel d'une partie à qui une mesure provisoire a été imposée, d'examiner si la décision du premier juge était justifiée au moment où celui-ci s'est prononcé et de mettre, le cas échéant, cette décision à néant » (D. DESAIVE, P. MOREAU, *La jurisprudence du Code judiciaire commentée*, La Charte, 2020, p.131).

- 42. L'appel de la Ville de Bruxelles est recevable, dès lors que l'ordonnance querellée prononce des condamnations à son encontre qui ont été exécutées et qui lui font grief.

Les parties intimées ne le contestent d'ailleurs pas.

2. Premier moyen – le juge des référés est sans pouvoir de juridiction

- 43. C'est à tort que le juge a quo a considéré disposer d'un pouvoir de juridiction dès lors que « le caractère subjectif des droits invoqués n'est pas contestable et les considérations élevées par les deux défenderesses procèdent du fondement des dits droits et non de la question de compétence, seule analysée à ce stade » et qu' « il ne peut être dénié que la Commune d'Uccle en tant que personne morale de droit public bénéficie de droits subjectifs en lien avec son patrimoine mais également l'exercice de compétence ».
- 44. Le juge des référés est compétent pour connaître de la légalité d'un acte administratif quand il apparaît que l'objet réel de la demande met en cause un droit subjectif civil ou politique ou la méconnaissance de ce droit et non pas la seule légalité de l'acte (Ph. Levert, " L'intervention du juge des référés dans le droit administratif ", in *Le référé judiciaire*, Editions du Jeune barreau de Bruxelles, 2003, p. 377, et références citées et notamment Cass., 22 décembre 2000, Pas., 2000, I, 720 ; Cass., 26 janvier 1995, Pas., 1995, I, 77).

Le président du Tribunal de première instance a récemment rappelé que :

« La répartition des compétences respectives des cours et tribunaux, d'une part, et du Conseil d'État, d'autre part, s'opère à la lueur du critère de l'objet véritable du recours¹.

En effet, « L'objet véritable du recours sert de critère pour déterminer la compétence respective du Conseil d'État et des cours et tribunaux de l'Ordre judiciaire. C'est seulement lorsqu'il est saisi d'une demande qui, à son estime, ne met pas en cause la protection d'un droit subjectif, mais essentiellement la légalité d'un acte administratif, que le juge judiciaire des référés doit laisser place à la compétence du Conseil d'État. La recherche de l'objet véritable du litige amène logiquement le juge judiciaire à se déclarer incompétent lorsqu'il se convainc que le demandeur ne poursuit pas directement la reconnaissance ou le rétablissement de son droit subjectif »².

Si l'objet véritable du recours tend à consacrer l'existence d'un droit subjectif et à en assurer le respect, le juge des référés a pouvoir de juridiction pour en connaître.

Par contre, si l'objet véritable du recours a pour objet d'attaquer un acte administratif de façon objective sur sa légalité, le Conseil d'État aura pouvoir de juridiction pour en connaître.

21. Un administré est titulaire d'un droit subjectif à l'égard d'une autorité publique lorsque deux conditions sont remplies :

- L'existence d'une obligation juridique déterminée dans le chef de l'autorité administrative mise à sa charge par une règle de droit objectif ;
- L'existence dans le chef de l'administré d'un intérêt propre à en réclamer le respect et l'exécution.

Pour qu'une partie puisse se prévaloir d'un tel droit à l'égard de l'autorité administrative, il faut que la compétence de cette autorité soit liée, de sorte que celle-ci ne dispose d'aucun pouvoir d'appréciation⁹³.

Cependant, même lorsque l'autorité administrative dispose d'une compétence discrétionnaire pour l'adoption d'une décision ou d'un acte réglementaire, elle ne peut, dans l'exercice de cette compétence, porter atteinte fautivement à des droits subjectifs. Si tel est néanmoins le cas, l'article 144 de la Constitution donne également au pouvoir judiciaire la compétence de prévenir les atteintes paraissant portées fautivement à un droit subjectif par l'administration dans le cadre de l'exercice de son pouvoir discrétionnaire, ou d'y mettre fin, à la condition de ne pas priver l'administration de sa liberté d'appréciation et de ne pas se substituer à elle dans le cadre de l'exercice de son pouvoir discrétionnaire⁴.

22. Il ressort des éléments portés à notre connaissance que toute l'argumentation des parties demanderesses tant en fait qu'en droit est articulée autour de l'illégalité des décisions administratives posées par la Région de Bruxelles-Capitale qui justifierait selon elles la suppression de toutes les pistes cyclables aménagées illégalement sur les voiries régionales en lieu et place d'une bande de circulation et partant d'invalider ces décisions.

Dans leurs conclusions en page 20, les parties demanderesses avancent qu'elles « ne sont pas opposées à ce que les voies publiques soient partagées entre les différentes catégories d'utilisateurs. Ils sont cependant d'avis que la place maintenant réservée aux vélos est disproportionnée par rapport à leur représentation dans les modes de déplacement et que les aménagements apportés aux voiries visent plus à diminuer la fluidité de la circulation automobile

⁹ La Cour de cassation a rappelé que « Les cours et tribunaux connaissent de la demande d'une partie fondée sur un droit subjectif. L'existence de pareil droit suppose que la partie demanderesse fasse état d'une obligation juridique déterminée qu'une règle du droit objectif impose directement à un tiers et à l'exécution de laquelle cette partie a un intérêt. Pour qu'une partie puisse se prévaloir d'un tel droit à l'égard de l'autorité administrative, il faut que la compétence de cette autorité soit liée » (Cass., 24 janvier 2014, C.10.0537.F/1).

qu'à améliorer la circulation cycliste, à défaut de réflexion, planification et participation suffisantes. »

A l'examen de ce qui précède, il peut être considéré que les parties demanderesses entendent voir consacrer non pas l'existence d'une lésion de leurs droits subjectifs mais bien la suppression de toutes les pistes cyclables litigieuses, ce qui implique la remise en pristin état de toutes les voiries régionales visées.

Les parties demanderesses postulent en réalité la suspension et/ou l'annulation des décisions administratives prises par la Région de Bruxelles-Capitale dont l'existence peut difficilement être contestée (Nous y reviendrons ci-après). Par ailleurs, l'objet véritable de la présente demande revient aussi à inviter Notre tribunal à se substituer à l'exercice des compétences discrétionnaires de la Région de Bruxelles-Capitale ce qui contrevient au principe de la séparation des pouvoirs et il est vain, dans le chef des parties demanderesses de s'appuyer sur Notre décision du 12 novembre 2020 pour justifier de notre pouvoir de juridiction dès lors que l'objet de cette cause était tout à fait différent de la présente espèce.

24. Vu l'objet véritable du présent recours circonscrit ci-dessus, les parties demanderesses disposaient d'un recours devant le Conseil d'État, tant en annulation qu'en suspension, outre le recours en suspension d'extrême urgence prévu spécifiquement par le législateur en cas d'urgence particulière. La circonstance que les décisions administratives prises par la Région de Bruxelles-Capitale l'aient été de manière verbale n'énerve en rien le constat qu'il s'agit, même à défaut d'un instrumentum, d'un acte juridique règlementaire et donc susceptible de recours.

25. S'il ne peut être déduit du seul défaut d'introduire une demande de suspension et/ou un recours en annulation devant le Conseil d'État une quelconque renonciation à postuler la sauvegarde de ses droits subjectifs devant le juge des référés, les rôles respectifs du pouvoir judiciaire et du Conseil d'État étant, en effet, juridiquement différents⁵, force est de constater qu'en l'espèce, en tout état de cause, tel que cela a été exposé ci-avant, l'objet véritable de la demande, soit l'annulation d'actes administratifs en raison des illégalités dont ils seraient entachés, outre qu'il ne répond pas à la condition du provisoire, échappe au pouvoir de juridiction du juge des référés.

26. Il ressort de ce qui précède que nous n'avons pas pouvoir de juridiction pour connaître de la demande formée par les parties demanderesses et il convient, par conséquent, de les en débouter sans qu'il ne soit nécessaire d'examiner la recevabilité de sa demande, ni l'apparence de droit. Le même constat doit aussi être dressé quant à la demande de la partie intervenante volontaire » (pièce C 6).

Dans le même sens, le Tribunal de l'entreprise du Brabant wallon a rappelé qu'il convenait d'avoir égard à l'objet véritable du recours (pièce C 7). S'il s'agit, pour les demandeurs, d'obtenir une reconnaissance d'illégalité de l'acte administratif, les Cours et Tribunaux de l'ordre judiciaire sont incompétents pour connaître de la demande.

- 45. En première instance, les demandeur et intervenants originaires contestaient la régularité des ordonnances des 3 et 10 septembre 2020, sollicitaient notamment que la Ville de Bruxelles soit condamnée à cesser de mettre en œuvre ces ordonnances.

La Commune d'Uccle sollicitait de:

« Donner injonction à la Ville de Bruxelles, dans les trois jours de la signification de l'ordonnance à intervenir, de cesser de mettre en oeuvre, en l'état, l'arrêté de son Collège des Bourgmestre et Echevins du 3 septembre 2020 « Bois de la Cambre – Ordonnance temporaire de police – Phase test à partir du 14/09/2020 » et d'y apporter les modifications requises pour réduire une

partie à tout le moins des lourds désagréments subis par les automobilistes et les répercussions en termes de circulation sur les quartiers avoisinants, spécialement en permettant la mise en place d'une solution pour la boucle sud du Bois de la Cambre impliquant a minima une ouverture de son accès via la chaussée de La Hulpe, depuis la Drève de Lorraine, via une ouverture en double sens de circulation automobile de l'avenue de Boitsfort ainsi que l'avenue du Brésil pour atteindre l'avenue Roosevelt, en vue de le rendre la situation conforme sur ce point au Plan régional de mobilité 2020-2030 « Good move » ;

Donner injonction à la Ville de Bruxelles, et pour autant que de besoin, à la Région de Bruxelles-capitale, de permettre le retour au plan de mobilité pour le Bois de la Cambre tel qu'il était en vigueur à la date du 13 septembre 2020 (ouverture à la circulation de l'ensemble de la boucle nord), en y ajoutant la mise en place d'une solution pour la boucle sud du Bois de la Cambre impliquant a minima une ouverture de son accès via la chaussée de La Hulpe, depuis la Drève de Lorraine, via une ouverture en double sens de circulation automobile de l'avenue de Boitsfort ainsi que de l'avenue du Brésil pour atteindre l'avenue Roosevelt, en vue de le rendre la situation conforme sur ce point au Plan régional de mobilité 2020-2030 « Good move », (...).

Madame DELAGNEAU et consorts, la Commune de Rhode-Saint-Genèse, la SPRL MICHEL SEBAHAT sollicitaient « *D'ordonner à la Ville de Bruxelles, dans les trois jours de la signification de l'ordonnance à intervenir, de cesser de mettre en œuvre l'ordonnance temporaire de police des 3-10 septembre 2020 « Phase test à partir du 14/09/2020 » et de rétablir le plan de circulation dans la situation antérieure au 19 mars 2020 (...).* ».

Les autres parties intervenantes s'en remettaient à la demande de la Commune d'Uccle.

- 46. Pour fonder leurs demandes, les demandeur et parties intervenantes invoquaient la violation de prétendus droits subjectifs. Leurs demandes visaient néanmoins, en réalité, à obtenir la suspension, voire l'annulation, de l'ordonnance des 3 et 10 septembre 2020 et à mettre en cause la légalité objective de cet acte.

La Commune d'Uccle ne peut être suivie lorsqu'elle affirme qu'il était « *tout au plus demandé d'apporter à la situation de fait régie par cet arrêté certains aménagements pour réduire une situation chaotique alors en cours* » (p.46 de ses conclusions).

Le dispositif de ses conclusions était en effet très clair : elle sollicitait l'interdiction de mettre en œuvre l'ordonnance querellée et le retour au « plan de mobilité » précédent, ce qui s'apparente, à l'évidence, à une suspension.

Selon ses propres termes, son argumentation et l'attitude fautive de la Ville « *se concentre ou se résume, en quelque sorte, à l'examen de légalité de l'arrêté de son collègue des Bourgmestres et Echevins du 3 et du 10 septembre 2020* » (p.65 de ses conclusions principales), ce qui démontre également que l'objet véritable du recours est de mettre en cause sa légalité objective et d'en obtenir la suspension.

L'argument de l'ASBL MAUTO DEFENSE et consorts selon lequel la demande originale dirigée à l'encontre de la Ville ne portait pas sur la seule légalité des ordonnances des 3 et 10 septembre 2020 mais également sur « *diverses attitudes de la Ville de Bruxelles* », comme l'absence de toute perspective annoncée quant à l'issue de la période de test, ne convainc pas non plus. Les attitudes dénoncées soit justifiaient l'urgence, soit tendaient à démontrer que l'ordonnance querellée était illégale. C'est donc bien l'illégalité de l'ordonnance qui était mise en exergue et sa suspension qui était demandée (voy. Demande de la commune d'Uccle).

Le dispositif des conclusions de Madame DELAGNEAU et consorts, de la Commune de Rhode-Saint-Genèse et de la SPRL MICHEL SEBAHAT déposées en première instance et rappelé ci-avant suffit également à démontrer qu'ils sollicitaient la suspension de l'acte attaqué.

Le dispositif de l'ordonnance querellée démontre également que la juge a quo a en réalité entendu suspendre - voire annuler - l'acte attaqué, puisqu'elle « écarte » l'application de l'ordonnance temporaire en raison de son illégalité et lui ordonne par ailleurs de mettre fin à l'illégalité constatée.

- 47. Si les demandeur et intervenants invoquaient formellement des droits subjectifs pour tenter de justifier la compétence et le pouvoir de juridiction du juge des référés, force est de constater que son ordonnance ne tend pas à assurer le respect de leur droits subjectifs.

Il n'expose pas en quoi la Ville de Bruxelles aurait porté fautivement atteinte à leurs droits subjectifs mais se contente de relever les erreurs manifestes d'appréciation que la Ville aurait commises et qui auraient emporté l'illégalité de l'ordonnance querellée.

A l'examen des trois griefs retenus par le juge a quo, la Ville de Bruxelles voit d'ailleurs mal à quels droits subjectifs elle aurait directement porté atteinte en s'abstenant -quod non- d'examiner à suffisance les inconvénients du scénario 3 mis en exergue par la Commune d'Uccle, en procédant à une phase test pendant la crise sanitaire et en se référant dans la motivation de l'acte attaqué, à titre surabondant, à un Plan qui n'est pas encore entré en vigueur.

- 48. Surabondamment, aucune règle de droit objectif n'imposait à la Ville de Bruxelles de ne pas adopter l'ordonnance querellée et la Ville n'a porté atteinte à aucun droit subjectif en adoptant l'acte attaqué.

Les droits de la Commune « en lien avec son patrimoine » ou à exercer ses compétences n'imposent aucune obligation juridique déterminée à la Ville de Bruxelles et ne lient pas sa compétence d'adopter ou non une ordonnance complémentaire à la circulation routière.

En adoptant l'ordonnance querellée, la Ville de Bruxelles n'a pas empêché la commune d'Uccle (ou rendu exagérément difficile) d'exercer ses compétences de police administrative qui lui permettent de prévenir les atteintes à l'ordre public et ses compétences en matière de voirie et de mobilité. La Ville de Bruxelles ne fait pas état des mesures qu'elle aurait souhaité et n'aurait pas été en mesure d'adopter.

La Commune d'Uccle expose par ailleurs avoir un droit subjectif à obtenir la réparation du dommage qui découlerait de la faute de la Ville de Bruxelles. La Ville de Bruxelles ne porte pas atteinte à ce droit. La Commune sera évidemment libre, si elle le souhaite, de solliciter l'indemnisation du préjudice qu'elle estime avoir subi.

La Ville de Bruxelles n'a pas porté atteinte au droit subjectif de propriétaire des voiries de la Commune d'Uccle. Elle n'a pas entravé son droit de propriété. L'augmentation du temps de parcours des véhicules communaux n'est en rien démontré et ne relève, en tout état de cause, pas du droit de propriété des voiries. Au demeurant, la Commune d'Uccle ne démontre pas qu'elle aurait été empêchée d'entretenir ses voiries ou qu'elles auraient subi des dégâts anormaux du fait de l'ordonnance querellée.

Enfin, le droit à la transparence administrative invoqué ne concerne que la demande de production des documents et pas la « suspension » de l'ordonnance querellée.

- 48. Les éventuels droits des intervenants (résumés par le juge a quo comme étant le « droit à un environnement sain » et « le préjudice économique ») n'imposent pas plus d'obligation déterminée à la Ville et ne lient pas sa compétence quant à l'adoption d'une ordonnance de police.

Les parties intervenantes ne démontrent pas, éléments objectifs à l'appui, que la Ville de Bruxelles aurait porté atteinte à leur droit à un environnement sain ou à la sécurité publique. Il sera démontré que la Ville n'était pas tenue d'organiser des processus de participation du public au processus décisionnel, de sorte que les parties intervenantes ne disposent pas non plus d'un droit subjectif à participer à de telles procédures. Enfin, un préjudice économique ne constitue pas une atteinte à un droit subjectif.

Ils ne peuvent donc se prévaloir d'aucun droit subjectif.

- 49. Enfin, le juge a quo n'avait pas ailleurs pas la compétence d'interdire à la Ville de Bruxelles d'appliquer l'ordonnance litigieuse et de prononcer son écartement pur et simple.

L'article 159 de la Constitution permet au juge d'écarter l'application d'un règlement jugé illégal à l'occasion d'un litige mais pas de prononcer, dans l'absolu, l'écartement d'une ordonnance. Le cas échéant, il en suspend l'exécution et exerce donc les missions dévolues au Conseil d'Etat/

Le moyen est donc fondé.

3. Deuxième moyen- La demanderesse et les parties intervenantes originaires n'ont pas intérêt à agir

- 50. Le juge a quo ne pouvait considérer que la Commune dispose d'un intérêt propre résidant dans la sauvegarde de l'intérêt communal.

Il a en effet été démontré devant le premier juge que les mesures querellées n'avaient pas pour effet de l'empêcher d'exercer ses missions.

Il est renvoyé, pour le surplus, à la position de la Région de Bruxelles-Capitale sur ce point.

J

4. Troisième moyen- L'urgence n'est pas établie

- 51. Le juge a quo estime que l'urgence réside dans le fait que « *le risque de voir la mise en œuvre de la phase test du scénario 3 se pérenniser après l'échéance du 15 novembre 2020 est, contrairement à ce qu'allègent les deux parties défenderesses, plus qu'hypothétique à ce stade* ».

Son raisonnement repose sur les considérations suivantes.

- La Ville de Bruxelles a considéré, au terme de l'évaluation intermédiaire, que la mesure était globalement positive. La Ministre de la Mobilité a dit que des adaptations « *ne seraient réalisées qu'en cas de « résultats négatifs* » ». Le juge a quo en déduit que « *si les résultats sont positifs, il n'y aura pas d'autres scénarios envisagés* » (pp.34 et 35 de l'ordonnance).
- La Ville de Bruxelles a dès l'entame de la concertation et avant même la présentation d'autres scénarios eu l'intention d'implémenter le scénario choisi.
- Il ne ressort d'aucune pièce que la Ville a l'intention de tester d'autres scénarios.

Il ajoute que le risque de préjudice grave difficilement réparable existe sous un double aspect.

Premièrement, aucune partie ne contesterait que la mobilité durant la période de test ne serait pas « normale » ou revenue à un niveau antérieur à la crise du Covid. S'en tenir à des constatations tirées lors d'une période exceptionnelle pour évaluer une modification définitive de la circulation au sein du Bois paraît biaisé.

Deuxièmement, la Commune d'Uccle et les parties intervenantes volontaires font état de congestion de voiries sises sur le territoire de la Commune et des conséquences de débits de fuite, démontrées par des rapports de police des 21 septembre et 13 octobre 2020.

- 52. L'urgence doit résider dans le risque, soit dans la crainte d'un préjudice d'une certaine gravité, voire d'inconvénients sérieux, qui rend une décision immédiatement souhaitable. Comme l'a rappelé le juge a quo, il y a urgence dès que la crainte d'un préjudice grave difficilement réparable en tous ses aspects et susceptible de le devenir davantage, voire d'inconvénients sérieux, rend une décision immédiate souhaitable.

Il est évident que les inconvénients sérieux doivent découler des apparences de droit et des atteintes aux droits subjectifs invoquées portées par la prétendue illégalité de l'ordonnance querellée.

En l'espèce, la crainte qui justifie l'urgence selon le juge a quo découle non pas de l'ordonnance querellée mais de la possibilité qui existait que la Ville de Bruxelles adopte une *nouvelle* ordonnance ou un *autre acte* susceptible de pérenniser la phase de test. Il n'y avait donc pas urgence à ce que l'ordonnance querellée soit écartée.

La possibilité que la phase test soit allongée ou même pérennisée ne constituait en tout état de cause pas un risque de préjudice grave *difficilement réparable*, qui rend une décision immédiate souhaitable. Les éventuels futurs actes, qui bénéficient d'une présomption de légalité et qui auraient généré les conséquences redoutées par les demandeurs – quod non-, auraient évidemment pu être contestées et le cas échéant suspendues, en principe par le Conseil d'État.

Le risque invoqué était par ailleurs hypothétique. Le juge a quo a manifestement omis de prendre en considération les éléments mis en exergue par la Ville de Bruxelles, qui n'a eu de cesse de rappeler qu'en fonction des résultats du test, d'autres scénarii auraient pu être testés ou, à défaut, que le scénario testé aurait pu faire l'objet d'adaptations¹⁰. A l'occasion de l'évaluation du 12 octobre 2020, la Ville de Bruxelles a d'ailleurs invité les communes limitrophes à émettre leurs propositions à ce sujet. Les affirmations des parties intervenantes (ASBL MAUTO DEFENSE – p. 34 de leurs conclusions), selon lesquelles « *ces promesses étaient en contradiction avec le contenu du dossier de pièces déposé* », ce qui justifie que le « *juge a quo ne pouvait se fier entièrement aux promesses évoquées par la Ville de Bruxelles* » sont péremptoires et non autrement étayées. Elles démontrent en réalité l'opposition de principe et la contestation de tout ce que peut dire ou faire la Ville de Bruxelles.

La circonstance, relevée par le juge a quo, que scénario testé avait dès le départ la préférence de la Ville s'explique par le fait qu'il s'agit de la solution qui présentait à ses yeux le plus d'avantages et le moins d'inconvénients. Cela n'aurait toutefois pas empêché la Ville de procéder à des adaptations ou même de tester d'autres scénarios, ce qu'elle a expressément annoncé par voies de conclusions et à l'audience.

Le risque de pérennisation de la mesure était d'autant plus hypothétique que, le jour de l'audience de plaidoiries, le 19 octobre 2020, la « seconde vague » de la crise de la covid-19 avait déjà donné à lieu l'adoption de mesures préventives et notamment à la recommandation fédérale de pratiquer le télétravail. Le Bourgmestre de la Ville de Bruxelles avait lui-même exposé, lors de la réunion de concertation du 12 octobre 2020, dont le procès-verbal a été produit devant le juge a quo, qu' « *Il est important de signaler qu'un confinement est possible : il sera alors difficile de continuer d'évaluer* » (pièce complémentaire n°1). Il a été plaidé sur cette question lors de l'audience et exposé qu'en fonction de l'éventuelle diminution du trafic qui en résulterait, la deuxième partie du test pourrait être considérée comme non probante et que les conséquences qui s'imposent en seraient tirées. A nouveau, le juge a quo a fait fi de ces éléments.

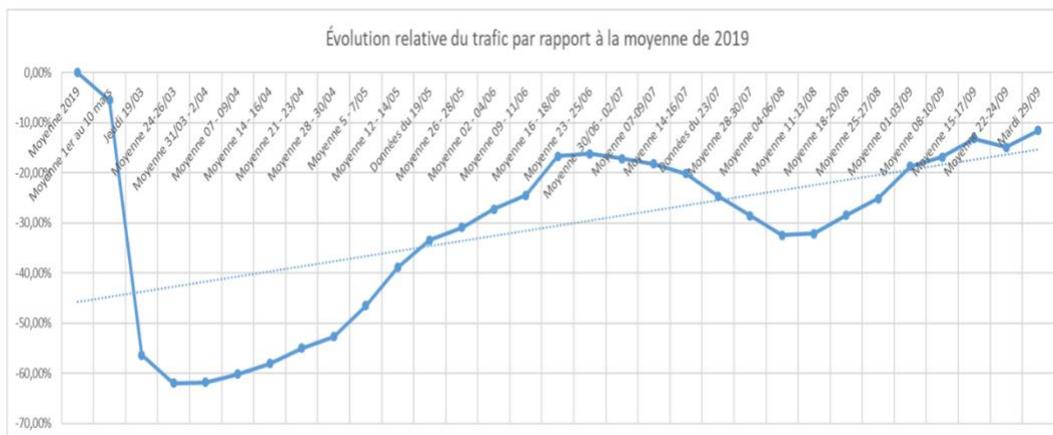
- 53. L'urgence ne peut pas non plus résider dans le fait qu'aucune partie n'aurait contesté que la mobilité durant la période de test n'était pas « normale » ou revenue à un niveau antérieur à la crise du Covid et que le fait de s'en tenir à des constatations tirées lors d'une période exceptionnelle pour évaluer une modification définitive de la circulation au sein du Bois paraissait biaisé.

¹⁰ Les propos de la Ministre de la Mobilité ne peuvent lier la Ville.

Observations générales sur le terrain : circulation

Volume de circulation revenu plus ou moins à la normale situation

Moyenne 2019



Le rapport du 3 novembre 2020 (C.10), dont sont extraites les données mises en exergue par MAUTO DEFENSE, concerne une période où le **2^{ème} confinement était amorcé, soit à partir du 8 octobre**.

En octobre, une baisse importante du trafic a été constatée. Le nombre de véhicules comptabilisés par rapport aux mêmes périodes de 2019 a baissé jusqu'à **-33% à la fin du mois d'octobre**.

Il est dès lors faut de soutenir qu'en septembre et octobre 2020, la circulation était très inférieure à la circulation mesurée à la même période en septembre et octobre 2019. La diminution n'a été constatée qu'au mois d'octobre, à la suite de la mise en place du second confinement.

Même s'il fallait interpréter autrement ces données, il conviendrait de rappeler que la Ville de Bruxelles n'en disposait pas à l'époque, le rapport datant du 3 novembre 2020. Le juge a quo ne disposait pas non plus de ce rapport, qui n'a dès lors pu fonder sa décision. Si le juge a quo entendait prendre en considération l'évolution de la situation et du trafic entre le 19 octobre 2020 (date de l'audience de plaidoiries) et le 12 novembre 2020 (date de la notification de l'ordonnance aux intimées), il lui revenait de rouvrir les débats sur ce point.

La seconde période fait suite à la communication du Gouvernement invitant à privilégier le télétravail. Le Bourgmestre a d'ailleurs lui-même été attentif à cette situation, puisque lors de la réunion du 12 octobre 2020, il a rappelé que « *Il est important de signaler qu'un confinement est possible : il sera alors difficile de continuer d'évaluer* » (pièce B.1). Il a également été plaidé sur cette question lors de l'audience et rappelé qu'en fonction de ce qui serait constaté sur le terrain (diminution ou non du trafic), des conséquences en seraient tirées.

Il ressort de l'évaluation finale réalisée après la prise en délibéré que, par rapport à l'année précédente, la circulation a diminué de 20 % (pièce C.1) ente le 14 octobre et le 20 novembre 2020. Avant le prononcé de l'ordonnance dont appel, la Ville de Bruxelles envisageait donc de proposer de poursuivre l'étude du test jusqu'au 15 février 2021, avec des aménagements complémentaires, pour les raisons suivantes :

- Deux mois est une période très courte pour faire un test de mobilité (normalement 6 mois)
- L'étude a pu se dérouler du 14 septembre au 14 octobre : 95% de circulation
- L'étude a pu se poursuivre plus difficilement du 15 octobre au 15 novembre : 75% de circulation
- Mesures CNS jusqu'au 13 décembre et peut-être plus ...

- Les congés de fin d'année suivront très vite
- Le mois de janvier est ainsi recommandé pour clôturer l'étude du test en cours

C'est donc sans fondement que le juge a quo a estimé que la Ville de Bruxelles tenterait de « passer en force », sur la base de résultats non pertinents. Il s'agit d'un procès d'intention.

- 54. Le juge a quo ne pouvait pas non plus prendre en considération la congestion des voiries communales et les débits de fuites sur le territoire de la commune d'Uccle pour justifier l'urgence.

En première instance, la Commune d'Uccle faisait effectivement état de congestion sur des voiries communales et de débits de fuites. La Ville de Bruxelles a fait des constats de même nature, mais d'une ampleur et de causes différentes. Le juge a quo a fait fi de l'argumentation de la Ville de Bruxelles à ce propos, qui aurait pourtant dû l'amener à constater que l'urgence n'était pas établie.

En effet, le rapport de la zone de police Marlow du 21 septembre 2020 repose, selon ses termes, sur des données objectives. Celles-ci ne sont pourtant pas produites, pas plus que la méthodologie utilisée. Il n'est pas possible d'en vérifier la véracité. L'impact sur les quartiers résidentiels (débits de fuite) n'est pas quantifié. Il n'est donc pas possible de vérifier la gravité du dommage invoqué. Enfin, il fait état de congestions rendant la présence policière nécessaire le matin et l'après-midi notamment à hauteur de l'École européenne. Cette congestion est également constatée par la Ville, mais elle résulte en réalité de la politique de mobilité de l'École européenne et des nombreux cars qui la desservent (plus de 50) et non directement de l'ordonnance critiquée.

Le rapport de la zone du 13 octobre 2020 fait état d'une augmentation de 28 % du trafic sur la chaussée de Waterloo, ce qui serait particulièrement important au vu de la diminution générale du travail. Or, il a déjà été démontré que le trafic était revenu, à cette époque, à un niveau similaire et parfois plus important que celui constaté avant la crise du Covid. Une nouvelle fois, la zone de police ne communique ni les données collectées, ni la méthodologie utilisée (date et lieux de comptage). Il est dès lors impossible d'en vérifier la véracité. Dans ces conditions, il est permis de douter du sérieux des chiffres avancés. Selon la zone de police Marlow, « *Les comptages indiquent en effet 121 955 véhicules par semaine sur la chaussée de Waterloo en 2019 contre 156 335 véhicules cette année* ». Sur une semaine de 7 jours et deux sens de circulation confondu, 22.333,57 voitures seraient donc comptabilisées par jour. En partant du principe qu'il concerne une semaine de 7 jours et deux sens de circulation confondu, 22.333,57 voitures seraient comptabilisées par jour. Suivant les comptages réalisés par Bruxelles Mobilité, 1600 véhicules (2 sens confondus) passent durant l'heure de pointe la plus chargée le matin. Le chiffre quotidien avancé par la Commune d'Uccle correspond donc à un trafic équivalent à 14 heures de pointe par jour (hors nuit). Il est fort peu probable/réaliste le trafic sur la chaussée de Waterloo corresponde en tout temps à l'heure de pointe la plus chargée, et ce y compris le samedi et dimanche.

La Ville de Bruxelles, elle, démontre que les lignes de transports qui passent notamment sur la chaussée de Waterloo (pas de site propre) ne sont pas ou très peu impactées par la phase test, ce qui dément les constats de la zone (pièce B.11). Il n'existe aucune raison de douter de l'objectivité des sociétés de transport en commun.

La Ville de Bruxelles démontre également, comptages à l'appui (les données brutes et la méthodologie ayant été communiquées à toutes les parties), que les temps de trajets sur la chaussée de Waterloo n'ont que très peu augmenté, ce qui dément également des affirmations péremptoires de la zone.

Elle dépose aussi les échanges intervenus avec les Cliniques de l'Europe, situées avenue DeFré, qui n'ont pas fait état de difficultés particulièrement qu'il aurait convenu de résoudre dans l'urgence (pièce A. 6).

Le rapport de la zone fait par ailleurs état de nombreuses voiries impactées et notamment de l'avenue De Fré. Or, la commune d'Uccle explique par ailleurs que la circulation sur l'avenue De Fré aurait diminué de 8%. Ces renseignements contradictoires démontrent l'absence de sérieux des constats opérés.

Les photos déposées par les intimées démontrent l'existence d'embouteillages, mais ne permettent pas de comparer la situation durant la période litigieuse et la période antérieure.

Au vu de ce qui précède, le juge a quo ne pouvait – à tout le moins sans avoir le moindre égard aux arguments et éléments objectifs avancés par la Ville- considérer que la Commune d'Uccle faisait état de dommages résultant des ordonnances querellées à ce point graves qu'ils imposent une solution immédiate.

Quand bien même le juge a quo aurait-il pu constater ce prétendu « chaos » en semaine, encore aurait-il fallu qu'il justifie la persistance de l'urgence à ordonner l'interdiction d'appliquer l'ordonnance querellée au jour du prononcé de son ordonnance. Elle a en effet été prononcée le jeudi 12 novembre 2020 (et n'a jamais été notifiée à la Ville de Bruxelles), alors même que la phase test devait se terminer le dimanche 15 novembre 2020.

Pour toutes ces raisons l'urgence n'était pas démontrée.

- 55. A l'heure actuelle, l'urgence est encore moins démontrée, puisque la Ville de Bruxelles a adopté une ordonnance de circulation temporaire sur laquelle la Commune d'Uccle et la Commune de Rhode-Saint-Genèse ont marqué leur accord, et qui correspond, en substance, à ce qui était demandé devant le juge a quo.

5. Quatrième moyen – Les apparences de droit ne sont pas établies

- 56. C'est à tort que le juge a quo a retenu trois apparences de droit (points 1 à 3). Il sera également démontré que les autres apparences de droit invoquées devant le juge a quo ne sont pas non plus établies (4 à 7).

1. La violation des principes de bonne administration, de proportionnalité et du raisonnable, combinés avec le principe de loyauté et de l'abus de droit

- 57. **Premièrement**, le juge a quo a estimé que la Ville de Bruxelles a commis une erreur manifeste d'appréciation en choisissant le scénario 3 en ignorant les conséquences qu'il impliquait sur les voiries des autres territoires communaux, dont la commune d'Uccle. Ces inconvénients majeurs auraient été constatés par les rapports de la zone de police Marlow et la Ville ne pouvait les ignorer dès lors qu'elle y avait déjà été confrontée lorsqu'il s'agissait de fermer le bois en cas d'intempéries.

Le principe de minutie, qui découle du principe de bonne administration, impose à l'administration de s'informer complètement et de procéder à un traitement minutieux des éléments qui conduisent à l'adoption d'une décision afin de statuer en parfaite connaissance de cause. « *Afin de statuer de façon éclairée, l'autorité administrative est tenue de solliciter les avis que les normes législatives ou réglementaires lui imposent de recueillir. Elle peut également, si elle s'estime insuffisamment informée, procéder d'initiative à d'autres consultations* » (C.E., arrêt n°204.162 du 20 mai 2020, Habets et Olimar).

On rappellera que tout comme le comme le Conseil d'Etat, le juge judiciaire « *ne peut sanctionner le pouvoir d'appréciation de l'administration que s'il constate une erreur manifeste d'appréciation. L'erreur manifeste d'appréciation est celle qui, dans les circonstances concrètes, est inadmissible pour tout homme raisonnable, l'erreur qui est incompréhensible et qu'aucune autre autorité administrative placée dans les mêmes circonstances n'aurait commise* » (C.E., arrêt n°212.990 du 5 mai 2011, SPRL C & C DELFERRIERE).

En l'espèce, la Ville de Bruxelles n'était pas tenue d'organiser des réunions ou concertations ou de solliciter l'avis des communes limitrophes. Elle a estimé devoir le faire pour être suffisamment informée

et prendre sa décision dans le respect et en exécution du principe de bonne administration. Ceci démontre déjà le respect de ce principe.

Le fait de consulter spontanément et volontairement les communes limitrophes n'impliquait toutefois pas l'obligation pour la Ville de Bruxelles de suivre leurs avis, mais uniquement de les prendre en considération, fût-ce pour s'en écarter (C.E., arrêt n°238.106 du 5 mai 2017, Commune d'Etterbeek).

En l'espèce, le dossier et les explications de la Ville de Bruxelles permettent de comprendre les raisons pour lesquelles elle a estimé que les observations de la Commune n'ont pas convaincu.

Contrairement à ce que soutient le juge a quo, le scénario ne s'apparente pas à une fermeture complète du Bois en cas d'intempérie, créant de gros problèmes de circulation.

A titre liminaire, dans le cadre de la concertation et dans le cadre de la première instance, la Commune d'Uccle n'a jamais particulièrement attiré l'attention de la Ville de Bruxelles sur la similarité de la situation/du scénario avec celle de la fermeture du bois pour cause d'intempérie. Les conséquences de la fermeture du bois en cas d'intempéries n'ont d'ailleurs jamais été explicitées, listées et documentées.

La fermeture ordonnée par l'ordonnance des 3-10 septembre 2020 est différente d'une fermeture du Bois pour cause d'intempérie. Dans le cas qui nous occupe, la fermeture du Bois n'est pas totale (au contraire également du scénario 1 envisagé). La boucle nord est ouverte à la circulation à double sens, permettant de fluidifier le trafic. Elle connecte les axes tels que l'avenue Churchill et l'avenue de Fré. Par ailleurs, la boucle sud était déjà fermée tous les weekends et jours fériés depuis 2012.

Outre que la fermeture n'est pas là même, en cas de fermeture pour intempérie, les problèmes de circulation résultent des conditions météorologiques difficile et du caractère inhabituel de la fermeture, qui implique que les automobilistes n'adaptent pas leur comportement (transports en commun, mobilité douce, chemins alternatifs). En l'occurrence, une mesure test ne présente pas ce caractère exceptionnel (les automobilistes ont la possibilité de prendre de nouvelles habitudes) et intervient dans les conditions météorologiques normales.

Dans ces conditions, il n'est pas manifestement déraisonnable pour la Ville de Bruxelles d'avoir estimé ne pas devoir suivre l'avis de la Commune d'Uccle sur ce point et pouvoir tester le scénario 3. Elle ne correspond nullement à une fermeture totale du bois à la circulation telle que prévue en cas d'intempérie grave.

- 58. Il ne peut être reproché à la Ville de Bruxelles de ne pas avoir eu égard aux conséquences concrètes de l'acte attaqué, qui auraient été constatées par la zone de police Marlow, pour choisir le scénario à tester.

A les supposer établies, les conséquences n'auraient pu être prises en considération avant l'adoption de l'ordonnance querellée, dès lors qu'elles résultent de sa mise en œuvre.

- 59. De manière plus générale, un changement en terme de circulation, comme tout changement, a toujours des conséquences, spécifiquement lors de sa mise en œuvre. Aucun des scénarii envisagé n'était totalement neutre et sans impact.

C'est pour prendre une décision en toute connaissance de cause, au regard notamment de ses impacts, que la Ville de Bruxelles a décidé de procéder à une/des phase(s) tests, en principe de 6 mois, ici réduite à une période de deux mois à la demande d'Uccle. Il s'agit de constater les conséquences concrètes

d'un choix, après avoir laissé aux automobilistes le temps nécessaire pour s'habituer au changement et adopter de nouvelles habitudes¹¹.

Autrement dit, c'est pour prendre la meilleure décision définitive possible, dans le futur, au regard notamment ses conséquences concrètes, que l'autorité procède à des tests. Ceci n'est en rien déraisonnable.

Le fait d'avoir décidé de procéder au test du scénario 3 – le cas échéant avant un autre - est tout aussi raisonnable. Il s'agit, à l'estime de la Ville de Bruxelles, du scénario qui possède le plus d'avantages et le moins d'inconvénients, et qui permet d'assurer le meilleur équilibre entre les besoins de mobilité et les fonctions récréatives du bois.

La Commune d'Uccle expose aujourd'hui que ceci ne correspond à pas la réalité, parce qu'elle a procédé à deux comptages au sein du bois, démontrant le passage de deux trois cyclistes ou piétons par minutes en heure de pointe. Elle en déduit que « la nécessité d'espaces verts » n'est plus un motif valable pour adopter l'ordonnance querellée. Par ailleurs, le Bois de la cambre compte de multiples entrées, en constante augmentation (B.9). Il n'est pas représentatif de prévoir un comptage ponctuel à un endroit, sans avoir comptabilisé également tous les autres.

La question qui se pose n'est pas celle de la nécessité de rendre au bois sa fonction récréative première. Il s'agit d'une volonté politique de la Ville de Bruxelles, dont la légitimité peut difficilement être mise en cause, sauf à démontrer que cette volonté ne répond pas à l'intérêt communal.

En l'occurrence, la fréquentation du bois par des piétons et cyclistes durant la phase-test n'a eu de cesse d'augmenter, comme le démontrent les comptages réalisés par la Ville de Bruxelles (pièces B8 et B9), qui contredisent les comptages manuel de l'huissier de la commune d'Uccle. Durant la semaine du 10 au 16 août, 55.450 personnes ont fréquenté le Bois à des fins récréatives du lundi au vendredi et 17.400 durant le weekend. Durant la semaine du 14 au 20 septembre, 86.300 personnes l'ont fréquenté du lundi au vendredi et 35.700 durant le weekend. Durant la semaine du 2 novembre, 64.100 personnes l'ont fréquenté du lundi au vendredi et 20.600 pendant le weekend. Durant la semaine du 8 février, 101.650 personnes l'ont fréquenté du lundi au vendredi et 52.150 durant le weekend. Durant la semaine du 15 février, 93.500 l'ont fréquenté du lundi au vendredi et 81.700 durant le weekend (pièce C.9). L'augmentation de la fréquentation du Bois et son importante utilisation à des fins récréatives sont donc indéniables. L'intérêt et la légitimité du but poursuivi par la Ville de Bruxelles ne peuvent être niés.

- 60. Du reste, la Ville de Bruxelles conteste le « chaos » dénoncé par la Commune d'Uccle et l'importance des congestions sur les voiries secondaires invoquées. La demanderesse originaire et les parties intervenantes ne déposent aucun élément objectif démontrant leur existence et leur importance. Les deux constats réalisés par la Zone de police ne sont, pour les raisons précitées (pas de données objectives annexées), pas probants.

La Commune ne démontre pas non plus avoir dû demander à la zone de police de mobiliser davantage de policiers qu'auparavant pour gérer la situation, ni que cette éventuelle mobilisation résulte directement de la mesure querellée (on pense à la congestion devant l'École européenne). S'il fallait la croire sur parole, il n'est pas déraisonnable de mobiliser entre 6 et 14 membres du cadre opérationnel sur les 448¹² que comprend la zone, afin d'exercer les missions qui sont les leurs.

Les éventuels conflits entre les différents modes de transport constituent une problématique générale et non spécifique à l'ordonnance litigieuse, qui peut être appréhendée notamment par les communes, dans le cadre de l'exercice de leurs compétences propres.

¹¹ La circonstance que des conséquences négatives seraient constatées dans un premier temps ne doit donc pas, *ipso facto et dans tous les cas*, amener l'autorité à renoncer à la mise en œuvre de son projet. Ces conséquences peuvent diminuer voire disparaître.

¹² <https://www.police.be/5342/sites/5342/files/attachments/RA%2019%20FR.pdf>

Quoi qu'il en soit, il ne serait pas anormal que certaines difficultés aient été/soient constatées à l'entame de la phase test. Le but du test est de la constater afin de pouvoir, dans le futur, prendre une décision en toute connaissance de cause. Ces difficultés ne diminuent que si les automobilistes adaptent leurs comportements et si les applications de navigation prennent en considération les alternatives, ce qui n'est imaginable que si la période de test est suffisamment longue.

Le constat de difficultés ne démontre donc pas l'illégalité de la mesure adoptée, qui remplit le rôle qui est le sien.

- 61. Dans ses conclusions principales, la Commune d'Uccle fait grief à la Ville de Bruxelles de se défendre par rapport à l'erreur manifeste d'appréciation et le caractère raisonnable de son choix mais d'occulter « *totalelement le débat sur les insuffisances de son action, en termes d'équilibre, de prise en compte des intérêts des tiers (et spécifiquement de la concluante et de ses concitoyens), de transparence et de multilatéralisme. C'est d'abord et surtout dans la manière dont la procédure administrative a été menée pour conduire à la décision critiquée que les principes visés à l'appui du moyen ont été violés* » (pp.68-69 de ses conclusions).

Ceci contredit son argumentation selon laquelle l'attitude fautive de la Ville « *se concentre ou se résume, en quelque sorte, à l'examen de légalité de l'arrêté de son collègue des Bourgmestres et Echevins du 3 et du 10 septembre 2020* ».

Néanmoins, la Ville de Bruxelles s'est expliquée sur la conduite de la procédure administrative. Elle a fait preuve de transparence et multilatéralisme en consultant les communes limitrophes, alors qu'aucune disposition légale ou réglementaire ne l'y obligeait ; elle a eu égard aux arguments qui lui ont été présentés, même s'ils n'ont tous été suivis et elle a fait preuve de transparence en communiquant les données dont elle disposait et en publiant un site internet permettant d'avoir accès au monitoring de la fermeture du bois de la Cambre. Elle a par ailleurs déjà répondu aux questions que se pose la Commune d'Uccle (p. 69 de ses conclusions). Le scénario 4 n'a pas été privilégié dans un premier temps parce qu'il présentait, aux yeux de la Ville de Bruxelles, plus d'inconvénients que le scénario 3 (voy. tableau comparatif, pièce A.1.3). Deux tests successifs portant sur des scénarii différents ont été menés. La Ville de Bruxelles n'entend toutefois pas tester les scénarii qui présentait, selon les experts (services techniques composé de la Cellule mobilité de la Ville, de Bruxelles mobilité, de la Sib et de la zone de Police Bruxelles Centre-Ixelles) plus de désavantages que d'avantages en termes de gestion de l'espace public. La Ville de Bruxelles n'était pas ailleurs pas tenue de réaliser une étude d'incidence préalable et a à bon droit réalisé le test en septembre-octobre, dès lors que les informations dont elle disposait indiquaient que le flux de circulation était revenu à un taux de 95 % de celui précédant la crise du Covid.

Rien ne peut être reproché à la Ville de Bruxelles et certainement pas une erreur manifeste d'appréciation.

- 62. Enfin, la Commune d'Uccle estime que la Ville de Bruxelles aurait commis un abus de droit ou aurait rendu impossible ou exagérément difficile l'exercice de la politique communale uccloise.

Il n'en est rien.

L'abus de droit peut résulter non seulement de l'intention de nuire, mais également de l'exercice du droit qui dépasse manifestement les limites de l'exercice normal de celui-ci par une personne prudente et diligente. On en revient donc, une fois encore, à l'erreur manifeste d'appréciation. « *L'opportunité de l'action administrative échappe au contrôle juridictionnel. Il ne suffit pas de constater qu'au regard des mêmes critères, telle autre mesure paraît raisonnablement admissible ou semble même meilleure. Il s'agit de l'attitude qu'aucune autre autorité placée dans les mêmes circonstances n'aurait adoptée. Tout doute doit être exclu* » (C.E., arrêt n°237.426 du 21 février 2017, Commune d'Ans).

En l'occurrence, il a été démontré ci-avant qu'au vu des données dont disposait la Ville de Bruxelles, il n'était pas manifestement déraisonnable pour elle de décider de tester, pendant deux mois, le scénario 3. D'autres autorités auraient pu agir comme elle. Elle en veut notamment pour preuve le fait que la Région de Bruxelles-Capitale n'a pas sanctionné sa décision et que deux communes limitrophes bruxelloises étaient favorables au test envisagé.

La Ville de Bruxelles n'a pas rendu exagérément difficile l'exercice de la politique communale ucquoise, au mépris de principe de proportionnalité et de loyauté. Selon la jurisprudence traditionnelle du Conseil d'État et de la Cour constitutionnelle en matière de proportionnalité, la compétence d'une entité en une matière ne l'empêche pas de prendre des mesures *ayant des répercussions* sur d'autres entités mais uniquement de rendre impossible ou exagérément difficiles l'exercice de leurs compétences (CE, arrêt n° 158.549 du 9 mai 2006, n°220.277 du 11 juillet 2012 ; CC, arrêt n°097/2014 du 30 juin 2014, arrêt n°151/2016 du 1^{er} décembre 2016).

En l'espèce, il est un fait que les décisions en matière de circulation routière sont de nature à avoir un impact sur la mobilité dans les communes limitrophes. La Commune d'Uccle ne démontre toutefois pas que cet impact serait tel qu'il lui serait impossible ou exagérément difficile d'exercer ses compétences. Même si la décision querellée de la Ville de Bruxelles a un impact sur la mobilité sur le territoire de la Commune d'Uccle, elle ne porte pas, en elle-même, atteinte à la compétence dévolue aux communes en matière de mobilité ou, de manière plus générale, d'intérêt communal. La Commune d'Uccle /était libre d'exercer ses compétences et ne démontre pas avoir *in concreto* été empêchée de le faire. Il est par ailleurs peu probable que tel soit le cas dès lors que l'ordonnance critiquée avait une durée déterminée de seulement deux mois et n'impactait la mobilité que sur une partie du très grand territoire de la Commune d'Uccle.

2. L'erreur manifeste d'appréciation résultat de la mise en place d'un test de mobilité durant la crise sanitaire

- 63. Le juge a quo a estimé qu'il était déraisonnable de procéder à une phase de test pouvant mener à une pérennisation de la mesure durant la crise sanitaire.

Une telle argumentation ne tient pas non plus.

Il a été démontré que lors de l'adoption des mesures contestées et selon les informations récoltées par la Ville de Bruxelles, le trafic était quasiment équivalent au trafic antérieur à la crise. Durant les premières semaines du test, il a même augmenté par rapport à la même période de l'année précédente. Il n'était dès lors pas déraisonnable de procéder à un test durant cette période. Ceci est d'autant plus vrai que l'urgence de rendre au Bois de la Cambre est, en cette période de crise, plus prégnante encore qu'en temps normal.

Quoi qu'il en soit, la possibilité que le taux de circulation ne soit pas comparable à celui qui préexistait ne rend pas, ipso facto, la tenue d'un test illégale. D'une part, la réalisation d'un test vise à produire des résultats qui, en fonction des circonstances, pourront ou non être considérés comme probants. Au vu des taux de circulation au mois de septembre, la Ville de Bruxelles pouvait raisonnablement espérer que le test serait probant¹³. Ce n'est évidemment qu'a posteriori, après l'entame de la deuxième vague, qu'il a pu être constaté que les résultats ne seraient pas probants, au vu de la diminution du travail en présentiel durant la deuxième phase du test. Telle est d'ailleurs la raison pour laquelle la Ville avait l'intention, avant le prononcé de l'ordonnance a quo, de prolonger la mesure test¹⁴. Contrairement à ce qu'affirme la Commune d'Uccle, il n'aurait pas été déraisonnable de procéder de la sorte dès lors que le test permet aux personnes empruntant généralement de Bois de la Cambre de prendre de nouvelles

¹³ A cet égard, on relèvera qu'il est faux pour Madame DELAGNEAU et consorts d'affirmer que la Ministre de la Mobilité a elle-même relevé l'erreur de la Ville quant au choix du moment pour effectuer son test de mobilité (p.29 de ses conclusions).

¹⁴ Il avait en tout état de cause déjà été dit par la Ville de Bruxelles que pour être totalement probante, une phase test devait durer à tout le moins 6 mois. C'est spécifiquement à la demande de la commune d'Uccle que la phase test avait été réduite à deux mois.

habitudes et, partant, de diminuer l'impact de la mesure lorsque le trafic sera revenu à la normale (s'il revient un jour à la normale).

Il aurait *éventuellement* été manifestement déraisonnable de ne pas en tirer les conséquences de la diminution du trafic durant la deuxième phase du test et d'adopter une décision définitive sur la base des constats opérés mais il n'était pas manifestement déraisonnable de réaliser un test durant la période litigieuse.

La Commune d'Uccle ajoute encore que le nouveau test devrait être tenu pour illégal dès lors qu'il intervient durant une période qui n'est pas « normale » du point de vue du trafic. Il est toutefois à sa demander si le trafic reviendra un jour à la « normale ». Depuis un an, les habitudes en terme de mobilité ont été modifiées et de nouvelles habitudes tendraient à se pérenniser (tels que modification des heures de pointes, nouveaux modes utilisés comme le vélo, etc.)

3. La violation de Good-Move et du principe du raisonnable

- 64. Le juge a quo a estimé que la Ville avait manqué à son devoir de minutie et de bonne administration en partant du postulat et écrivant dans l'ordonnance querellée que le scénario choisi « correspond au Plan Régional de Mobilité « Good Move », alors qu'il n'était pas entré en vigueur et que la carte de spécialisation multimodales des voiries qu'il comporte prévoit que la boucle sud est un axe de circulation ouvert ».

La référence au plan Good Move dans le préambule des ordonnances querellées est surabondante. Il s'agit d'un considérant qui n'a pas influencé le sens de la décision prise. La SPRL MICHEL SEBAHAT conteste ce caractère surabondant (p. 39 de ses conclusions) et le fait que le Collège aurait pris la même décision s'il s'était fondé uniquement sur des motifs légaux. Dès lors que le plan Good Move n'était et n'est pas entré en vigueur, la Ville de Bruxelles aurait pu ne pas y avoir égard du tout. Elle aurait dès lors eu égard aux seuls autres éléments dossier, à savoir sa volonté de réaliser un équilibre entre mobilité et fonctions récréatives du Bois et la comparaison des avantages et inconvénients des scénarii, pour décider de tester le scénario 3. La référence au plan Good Move est donc bien surabondante.

Ceci implique que, devant le Conseil d'État, il serait considéré que l'éventuelle irrégularité de ce considérant ne peut mener à l'annulation de la décision contestée (art. 14 des lois coordonnées sur le Conseil d'État). Il n'y a aucune raison qu'il en aille différemment ici et que le juge a quo ait pu se fonder sur ce considérant pour estimer qu'il existe une apparence de droit suffisante pour justifier l'adoption de mesures urgentes.

Quoi qu'il en soit, le juge a quo l'a lui-même reconnu, le plan Good Move n'est pas encore entré en vigueur, de sorte que le fait de s'en écarter ne peut constituer une irrégularité. Ceci est d'autant plus vrai que le juge a quo fait grief au scénario choisi de contrevenir au volet stratégique du Plan régional de mobilité qui certes prévoit que la boucle sud est un axe ouvert, mais qui n'aura qu'une portée indicative lorsqu'il sera entré en vigueur et pourra faire l'objet de modifications.

Cette apparence de droit n'est donc pas établie. Si elle l'était – quod non-, encore faudrait-il qu'il puisse être démontré qu'en commettant cette prétendue erreur manifeste d'appréciation et incohérence de se référer à ce plan dans la motivation de l'ordonnance querellée, la Ville de Bruxelles a porté une grave atteinte aux droits subjectifs des demandeur et parties intervenantes.

Il est renvoyé, pour le surplus, à l'argumentation de la Région de Bruxelles-Capitale sur ce point.

4. La prétendue violation du droit à la protection d'un environnement sain

- 65. La commune fait grief à la Ville de Bruxelles d'avoir porté atteinte au principe de standstill attaché à l'article 23 de la Constitution, qui garantit le droit à la protection d'un environnement sain. Elle expose que cette disposition a été violée par la Ville, « *en lançant un test sans avoir préalablement fixé les critères d'évaluation de celui-ci* » et en prenant sa décision « *sans étude préalable d'impact quelconque* ». La commune fait également grief à la Ville de ne pas avoir adopté la mesure querellée « *à l'aune du respect de l'intérêt général* » dès lors qu'elle n'a pas pris en considération les arguments de la commune, et qu'elle n'a pas adopté la mesure de manière suffisamment documentée et éclairée (p.75 de ses conclusions).

L'article 23 de la Constitution prévoit que :

« Chacun a le droit de mener une vie conforme à la dignité humaine.

à cette fin, la loi, le décret ou la règle visée à l'article 134 garantissent, en tenant compte des obligations correspondantes, les droits économiques, sociaux et culturels, et déterminent les conditions de leur exercice.

Ces droits comprennent notamment :

(...)

4° le droit à la protection d'un environnement sain;

(..) ».

La jurisprudence du Conseil d'Etat est établie en ce sens que « *L'article 23, 4°, de la Constitution, consacrant le droit à la protection d'un environnement sain, établit ainsi une obligation de standstill qui s'oppose à ce que le législateur compétent réduise sensiblement le niveau de protection offert par la législation applicable sans qu'existent pour ce faire des motifs liés à l'intérêt général. Ainsi, pour établir une violation de l'obligation de standstill, il y a lieu d'abord d'établir une diminution du niveau de protection, ensuite de démontrer le caractère sensible de cette régression et enfin de démontrer que les justifications avancées ne constituent pas des motifs d'intérêt général admissibles. C'est au regard de la législation applicable au moment de l'introduction de la modification critiquée qu'il faut examiner si cette modification implique un recul sensible du niveau de protection (...)* » (C.E., arrêt n°229.527 du 11 décembre 2014).

En l'espèce, la Ville de Bruxelles a déjà démontré avoir fondé son action sur des motifs d'intérêt général, à savoir sa volonté de créer un équilibre entre fonctions récréatives du Bois et mobilité et sa volonté de tester une mesure de circulation routière avant d'éventuellement l'adopter définitivement. L'argumentation selon laquelle le processus décisionnel démontrerait que la Ville n'a pas pris sa décision à l'aune du respect de l'intérêt général ne tient pas. La question n'est pas de savoir comment s'est déroulé le processus décisionnel mais de déterminer si la mesure adoptée poursuit un but d'intérêt général susceptible de justifier un éventuel recours de la protection du droit à un environnement sain. Il ne peut être nié que tel est le cas. Pour cette raison déjà, il ne pourrait être reproché à la Ville d'avoir violé l'obligation de *standstill*.

Ensuite, la commune d'Uccle ne démontre pas qu'il existerait un recul sensible du droit à la protection d'un environnement sain. Ses pétitions de principe ou témoignages ne peuvent suffire à démontrer celui-ci et à démontrer son ampleur. La charge de la preuve lui incombe pourtant. Elle ne fait état d'aucune mesure ou d'aucun comptage. Les seuls chiffres dont elle fait état ne sont pas sérieux, pour les raisons évoquées ci-avant.

Dans le cadre de l'appréciation du caractère sensible du recul, il convient également d'avoir égard au fait que l'ordonnance querellée met en œuvre une phase test d'une durée déterminée de deux mois. L'adoption d'une telle mesure, durant une si courte période, ne peut entraîner un recul à ce point sensible du droit à la protection d'un environnement sain qu'il viole l'obligation de standstill qui y est attachée.

L'apparence de droit n'est pas fondée.

5. La prétendue violation des annexes aux CoBAT et de l'ordonnance du 1^{er} mars 2012 relative à la conservation de la nature

- 66. Il résulte de la combinaison de l'annexe A, 7) et B, 19) du CoBAT et de l'article 57 de l'ordonnance du 1^{er} mars 2012 que sont soumis à étude ou rapport d'incidence les projets qui affectent un site Natura 2000 de manière significative. Dès lors que le Bois de la Cambre est un site Natura 2000, la Commune d'Uccle estime que cette obligation s'appliquait à l'adoption de l'ordonnance querellée. Elle soutient également qu'en vertu des articles 47 et 48 de l'ordonnance, seul le Gouvernement serait compétent pour prendre des mesures de protection de sites Natura 2000.

L'article 57 de l'ordonnance prévoit que « *Tout plan ou projet soumis à permis, à autorisation ou à approbation, non directement lié ou nécessaire à la gestion écologique d'un site Natura 2000 mais susceptible de l'affecter de manière significative, individuellement ou en conjugaison avec d'autres plans et projets, fait l'objet, conformément aux dispositions de la présente sous-section, d'une évaluation appropriée de ses incidences sur le site eu égard aux objectifs de conservation de ce site Natura 2000. (...) ».*

L'article 58 prévoit que « *Les plans visés à l'article 57 font l'objet d'une évaluation de leurs incidences conformément aux dispositions du CoBAT ou de l'ordonnance du 18 mars 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. (...) ».* Les articles 59 et suivants renvoient vers le CoBAT et l'ordonnance sur les permis d'environnement s'agissant des projets.

L'adoption de l'ordonnance querellée n'est pas soumise à autorisation ou approbation ou permis.

Les dispositions listant les demandes soumises à rapport d'incidence ou étude d'incidence (article 175/2 à 175/21 du CoBAT) sont contenues dans le chapitre III du CoBAT, intitulé « *De l'introduction et de l'instruction des demandes de permis et de recours* »¹³. Seuls les projets soumis à permis d'urbanisme sont donc soumis à de telles formalités.

L'article 98, § 1^{er}, du CoBAT définit les actes et travaux soumis à permis d'urbanisme. Son paragraphe 2 prévoit que « *Le Gouvernement peut arrêter la liste des travaux et actes qui, en raison de leur minime importance ou de l'absence de pertinence de cette exigence pour les actes et travaux considérés, ne requièrent pas un permis.* ».

S'agissant des actes et travaux de voiries, l'arrêté 13 novembre 2008 déterminant les actes et travaux dispensés de permis d'urbanisme, de l'avis du fonctionnaire délégué, de la commune, de la commission royale des Monuments et des Sites, de la commission de concertation ainsi que des mesures particulières de publicité ou de l'intervention d'un architecte prévoit, en son article 6, 5^o que sont dispensés de permis d'urbanisme les aménagements provisoires de voirie à titre d'essai d'une durée maximale de deux ans.

Les modifications portées par le projet étant d'une durée limitée de deux mois, elles ne sont pas soumises à permis d'urbanisme et ne sont donc pas non plus soumises à étude ou rapport d'incidence.

Elles ne sont pas non plus soumises à certificat ou permis d'environnement.

- 67. Surabondamment, il est pour le moins étrange que la commune d'Uccle soutienne que la mesure querellée est « susceptible d'affecter significativement » le Bois de la Cambre, dès lors qu'elle a pour effet d'en diminuer la fréquentation automobile. Un tel argument ne vide pas l'obligation procédurale de sa substance. Il se contente d'en rappeler le champ d'application.

L'article 57, § 1^{er}, alinéa 2 précise en effet que « *Un plan ou un projet est susceptible d'affecter un site Natura 2000 de manière significative, au sens de l'alinéa précédent, lorsqu'il ne peut être exclu, sur la base d'éléments objectifs, notamment ceux repris en annexe VII, qu'il compromet la réalisation d'un ou*

plusieurs objectifs de conservation du site, individuellement ou en conjugaison avec d'autres plans ou projets ».

Le Commune reste bien en peine d'indiquer quel objectif de conservation du site serait ou aurait été compromis par l'ordonnance querellée.

L'apparence de droit n'est pas démontrée.

6. L'absence de participation et d'information adéquate du public

- 68. Madame DELAGNEAU et consorts estiment que les obligations de participation et d'évaluation qui s'imposaient à la Ville de Bruxelles découlent également de la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, faite à Aarhus le 25 juin 1998, et de l'ordonnance du 18 mars 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

L'article 7 de cette Convention prévoit que : « *Chaque Partie prend les dispositions pratiques et/ou autres voulues pour que le public participe à l'élaboration des plans et des programmes relatifs à l'environnement dans un cadre transparent et équitable, après lui avoir fourni les informations nécessaires. Dans ce cadre, les paragraphes 3, 4 et 8 de l'article 6 s'appliquent. Le public susceptible de participer est désigné par l'autorité publique compétente, compte tenu des objectifs de la présente Convention. Chaque Partie s'efforce autant qu'il convient de donner au public la possibilité de participer à l'élaboration des politiques relatives à l'environnement* ».

Les intervenants estiment que la mesure querellée est un plan ou programme relatif à l'environnement, qui doit être soumis à une procédure de participation du public. Il s'agit selon eux d'une formalité substantielle dont la violation est de nature à entraîner l'illégalité de la mesure querellée.

Le Conseil d'État a déjà relevé que l'article 7 de la Convention n'était pas directement applicable en droit belge :

« L'article 7 de la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, signée à Aarhus le 25 juin 1998, laisse aux États parties le choix des mesures à adopter, celui du public à consulter et les modalités de participation. En raison de ce pouvoir discrétionnaire laissé aux États, cet article n'est pas d'application immédiate » (C.E., n°238.283 du 22 mai 2017, p. 12)

« Cette disposition laisse aux États parties à la Convention le choix des mesures à adopter (« dispositions pratiques et/ou autres voulues... »), celui du public à consulter (« désigné par l'autorité compétente »), et les modalités de participation (« s'efforce autant qu'il convient de donner au public la possibilité de participer »). En raison de ce pouvoir discrétionnaire laissé aux États, cette disposition ne contient aucune obligation claire et précise de nature à être invoquée dans un litige pendant devant les juridictions nationales et elle n'est pas d'application immédiate » (C.E., n°246.515 du 20 décembre 2019, p. 33)

Contrairement à ce qu'affirment les intervenants, les arrêts du Conseil d'Etat n°191.272 du 11 mars 2019 et n°244.029 du 25 mars 2019 ne consacrent aucunement un effet direct à l'article 7 de la Convention d'Aarhus. Dans chacun de ces cas, la violation de l'article 7 de la Convention était invoquée en combinaison soit avec la directive 2003/35/CE, soit avec le Code wallon de l'Eau. Le Conseil d'État s'est limité à constater la violation de ces dernières dispositions. Le Conseil d'État n'a donc jamais reconnu un quelconque effet direct à l'article 7 de la Convention d'Aarhus.

Par ailleurs le Guide d'application de la Convention d'Aarhus auquel se réfèrent les intervenants n'est pas une norme de droit. Les parties ayant ratifié la Convention ne peuvent être liées par les propos tenus dans ce guide et l'interprétation de l'article 7 qui en découle ne peut donc avoir pour effet d'élargir le sens réel des engagements pris par les parties à la Convention ni de donner effet direct à cette

disposition. Dès lors, il y a lieu d'écarter les critiques des parties intervenantes en ce qu'elles allèguent une violation dudit article 7 de la Convention d'Aarhus.

A titre subsidiaire, s'il fallait considérer que l'article 7 précité a un effet direct en droit belge, encore faudrait-il constater que la mesure critiquée ne tombe pas dans son champ d'application. Les notions de plans et programmes sont notamment utilisées dans la convention d'Aarhus, la Convention d'Espoo et dans la directive 2001/42/CE. La Convention d'Aarhus et la Convention d'Espoo ne les définissant pas, il y a lieu de les interpréter selon leur sens « usuel. Il s'agit également d'une notion de droit européen, non définie par les directives européennes mais abordée à de multiples reprises par la C.J.U.E selon laquelle il s'agit de « *tout acte qui établit, en définissant des règles et des procédures de contrôle applicables au secteur concerné, un ensemble significatif de critères et de modalités pour l'autorisation et la mise en œuvre d'un ou de plusieurs projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement (voir, en ce sens, arrêt du 11 septembre 2012, Nomarchiaki Aftodioikisi Aitoloakarnanias e.a., C-43/10, point 95 ainsi que jurisprudence citée)* »¹⁵.

Afin de déterminer si les ordonnances du 3 et 10 septembre 2020 sont des plans ou des programmes au sens de la Convention d'Aarhus, il y a lieu d'examiner si le dispositif présente les caractéristiques propres aux plans et programmes et d'examiner le contenu et la finalité de ce dispositif.

Les mesures prescrites par l'ordonnance querellée ne sont pas un ensemble « *significatif* » de mesures. Elles ont pour effet la fermeture temporaire de plusieurs voiries pour une durée limitée de deux mois. Elles concernent une zone particulièrement limitée que ce soit à l'échelle du territoire communal de la Ville de Bruxelles ou à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale. Elles n'ont pas pour vocation de permettre d'autres activités ou projets et sont donc particulièrement limitées dans leur dispositif et dans leur impact. Les actes et travaux envisagés en vue de la mise en œuvre de l'ordonnance sont de très minime importance (les actes et travaux visés étant dispensés de permis et ne nécessitant qu'une emprise matérielle négligeable). Le dispositif mis en place n'a pas vocation à impacter d'autres activités, projets ou plans et programmes et est facilement réversibles.

Les ordonnances litigieuses n'ont par ailleurs aucune vision programmatique ou planologique. Elles se bornent à réguler l'utilisation de voiries existantes de manière temporaire et sans réelle emprise matériel sur la zone concernée. Il ne s'agit pas d'un "plan de mobilité", ne couvrent pas la totalité du territoire de la Ville et n'entrent pas dans la sphère de l'ordonnance de mobilité de 2013. S'agissant du piétonnier de Bruxelles, le Conseil d'État a déjà jugé que : « *De telles prescriptions ont pour objet essentiel de définir des règles obligatoires de circulation routières. Le règlement attaqué ne fixe pas par lui-même des procédures de contrôle concernant des projets ; il n'a pas pour vocation de définir quels projets pourront être autorisés ni quels critères et modalités devront s'appliquer lors de la délivrance d'autorisations urbanistiques ou environnementales* »¹⁶. Et d'en déduire que : « *Même s'il a une incidence certaine sur la mobilité et sur l'accès aux immeubles situés dans le périmètre qu'il vise, il ne s'agit pas d'un plan régissant des projets futurs, mais d'un règlement relatif aux modalités d'utilisation de voiries existantes* ».

Sur les possibles différences entre les notions de plan et programme reprises au sein de la Convention d'Aarhus et ces mêmes notions reprises au sein de la directive 2001/42/CE, le Conseil d'Etat a estimé que :

« Quoiqu'il en soit, les parties requérantes ne développent pas les raisons qui devraient amener à considérer que les actes attaqués constituent un plan ou un programme relatif à l'environnement au sens de cette Convention alors que, comme il résulte de l'examen des premier et deuxième moyens, ils ne constituent ni un plan de mobilité, ni un plan ou programme au sens de l'ordonnance du 18 mars 2004, précitée. La différence de traitement qui est à l'origine de la discrimination alléguée résulte dès lors du champ d'application de la Convention elle-même, les parties requérantes n'ayant été privées de la garantie de la participation du

¹⁵ C.J.U.E., aff. C-290/15 du 27 octobre

¹⁶ C.E., n°246.515 du 20 décembre 2019 ; pp. 28-29

public que parce que les actes attaqués ne revêtent pas la nature juridique de plans ou programmes, à laquelle cette garantie s'attache ».

Les parties intervenantes font par ailleurs un parallèle entre les ordonnances litigieuses et un plan de gestion de la circulation aérienne, soit les lignes directrices en vue d'organiser les vols en partance ou à destination de l'aéroport de Zaventem. Le tribunal de première instance francophone de Bruxelles a jugé qu'un tel plan constituait un plan ou un programme au sens de la loi du 13 février 2006, qui doit faire l'objet d'une participation du public avant adoption. Le parallèle n'est pas admissible. Tout d'abord, la loi du 13 février 2006 ne trouve pas à s'appliquer. Ensuite, là où le plan de la circulation aérienne, adopté pour une durée indéterminée, a pour but d'encadrer les activités de survol aérien de Bruxelles en vue de limiter les nuisances sonores, la mesure test ne vise qu'à régler, pour une courte durée déterminée, la circulation en un lieu déterminé.

Quand bien même faudrait-il considérer que la participation du public était requise, quod non, les intervenants reconnaissent eux-mêmes que l'acte litigieux ne relève pas du champ d'application de l'ordonnance du 18 mars 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Cette ordonnance ne soumet aux formalités procédurales d'élaboration qu'elle définit que les plans et programmes qui définissent le cadre dans lequel la mise en œuvre des projets pourra être autorisée à l'avenir.

Ils estiment toutefois que l'ordonnance restreint irrégulièrement la portée de l'article 7 de la Convention d'Aarhus et crée une différence de traitement entre *les personnes physiques et morales confrontées à un plan ou un programme relatif à l'environnement qui encadre les procédures d'autorisation de projets et qui est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et les personnes confrontées à un plan ou un programme relatif à l'environnement qui n'encadre pas les procédures d'autorisation de projets ou qui n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement* » (Considérant 42.2, Conclusions des parties intervenantes).

Elles en déduisent une violation des articles 10 et 11 de la Constitution lus en combinaison avec l'article 23 de la Constitution.

Tout d'abord, il a déjà été relevé que l'ordonnance querellée n'est pas un plan ou programme au sens de l'article 7 de la Convention d'Aarhus. L'éventuelle discrimination précitée est sans incidence sur la présente affaire. Ensuite, les deux catégories de personnes précitées se trouvent dans des situations qui ne sont pas comparables. Ils ne sont pas concernés par le même type d'acte et ces actes ont un impact différent sur l'environnement. Il ne peut donc être question de discrimination. Enfin, il faudrait le cas échéant poser une question préjudicielle à la Cour constitutionnelle (art. 26 de loi sur la Cour constitutionnelle).

L'apparence de droit n'est pas établie.

7. La prétendue violation du principe de bonne administration et de motivation matérielle

- 69. La Commune d'Uccle soutient que l'ordonnance des 3-10 septembre 2020 ne repose pas sur des motifs exacts, pertinents et admissibles dès lors qu'elle ne démontre pas que la Ville de Bruxelles a porté une appréciation éclairée et objective tenant compte de l'ensemble des éléments du dossier et des avis reçus.

Il a déjà été démontré, dans le cadre de l'examen des autres apparences de droit, que la Ville de Bruxelles avait pris en considération tous les éléments du dossier. Dès son adoption, la Ville de Bruxelles a par ailleurs exposé les critères d'évaluation qui seraient utilisés pour apprécier la phase test qu'elle met en œuvre et les données qui seraient utilisées dans ce cadre.

Rien ne pouvait dès lors être reproché à la Ville de Bruxelles.

6. Cinquième moyen – le juge a quo est incompetent pour prononcer la mesure « provisoire »

- 70. Le juge a quo a ordonné l'écartement de l'ordonnance de police querellée sur pied de l'article 159 de la Constitution.

Il a pour le surplus jugé que :

« le fait que l'ordonnance querellée est prima facie illégale en ce qu'elle prévoit de fermer à la circulation la boucle dite « sud », autorisation toutefois le passage du bus 41 de la STIB, des véhicules prioritaires, de transport organisé et des bus scolaires et est constitutive d'une atteinte portée fautivement aux droits de la Commune d'Uccle et consorts, il y a lieu de condamner la Ville de Bruxelles à y mettre un terme. Il convient par contre, de laisser à la Ville de Bruxelles le choix des mesures appropriées qu'elle estimera devoir mettre en œuvre pour mettre un terme à cette situation.(...) Un délai de 30 jours calendriers sera, par conséquent, laissé à la Ville de Bruxelles et ce à dater de la signification de la présente ordonnance pour mettre en œuvre lesdites mesures. A l'issue de ce délai, quelles que soient les mesures mises en œuvre par la Ville de Bruxelles, la situation en apparence illégale devra avoir pris fin ».

Et d'assortir cette condamnation d'une astreinte de 2.500 euros par jour de retard, dès lors qu'« *il est effectivement à craindre que la Ville de Bruxelles n'exécute pas la présente décision ou, à tout le moins, pas dans un délai suffisamment rapide pour préserver les droits de la Commune d'Uccle* ».

- 71. Le juge peut prononcer les mesures nécessaires à la préservation des droits des parties. Les mesures doivent être conservatoires. Comme le juge a quo le relève lui-même, il ne peut prononcer de décisions déclaratoires de droits ni régler définitivement la situation des parties.

En l'espèce, l'irrégularité reprochée à la Ville réside dans l'ordonnance des 3 et 10 septembre 2020 et les prétendues atteintes aux droits subjectifs des intimés qui résulteraient de cette ordonnance mais qui ne sont pas démontrées.

Le juge a quo a prononcé l'écartement de l'ordonnance querellée par sa décision du 12 novembre 2020. Cette ordonnance avait vocation à s'appliquer du 15 septembre au 15 novembre 2020. Son expiration a elle-même mis fin à l'illégalité constatée par le juge a quo deux jours plus tôt.

La condamnation de la Ville à prendre les mesures appropriées pour mettre un terme à cette situation n'a dès lors pas lieu d'être au-delà du 15 novembre 2020.

Si l'ordonnance du juge a quo devait être interprétée autrement (par exemple comme empêchant à l'avenir la Ville de prendre toute nouvelle décision qu'elle estimerait utile s'agissant de la boucle sud), elle dépasserait les limites du provisoire puisque, dans ce cas, il s'agirait une ordonnance déclaratoire de droits, interdisant la moindre fermeture de la boucle sud.

Pour le surplus, c'est à tort que le juge a quo a estimé qu'il était à craindre que la Ville de Bruxelles n'exécute pas la décision ou, à tout le moins, pas dans un délai suffisamment rapide pour préserver les droits de la Commune d'Uccle. Aucun élément objectif ne permet d'asseoir cette crainte qui relève, une nouvelle fois, du procès d'intention.

5. DISCUSSION – SUR LES APPELS INCIDENTS

1. L'urgence

- 72. En cas d'appel introduit par le demandeur originaire, l'urgence doit nécessairement persister durant la procédure devant la Cour d'appel (D. DESAIVE, P. MOREAU, La jurisprudence du Code judiciaire commentée, La Charte, 2020, p.130).

Dès lors que les intimés forment des appels incidents, il leur revient de démontrer l'urgence.

- 73. La Commune d'Uccle soutient qu'en première instance, l'urgence se justifiait pour les raisons suivantes :
- Le risque que la mesure soit prolongée au-delà du 15 novembre 2020 ;
 - Les données essentielles nécessaires au test n'étaient pas disponibles ;
 - La situation du trafic automobile au sein du Bois et dans les quartiers avoisinants, était chaotique ;

La Commune d'Uccle soutient que « *l'essentiel des éléments de l'urgence demeurent, spécialement le risque d'incertitude sur les intentions des appelantes pour la circulation au sein du Bois de la Cambre à partir du 1^{er} octobre 2021* » (p.62 de leurs conclusions principales).

Selon elle, l'urgence est à tout le moins justifiée par « *la manière tout à fait opaque et unilatérale dont la Ville de Bruxelles agit* » (p.63 de leurs conclusions).

- 74. L'ASBL MAUTO DEFENSE ET CONSORTS, la Commune de Rhode-Saint-Genèse et la SPRL MICHEL SEBAHAT et consorts justifient l'urgence qui existait selon elles lors du prononcé de l'ordonnance *a quo*.

Elles ne disent mot de l'urgence qui subsisterait et qui justifierait qu'il soit fait droit à leur appel incident.

- 75. Les appelantes incidentes ne font pas état de la crainte d'un préjudice d'une certaine gravité, voire d'inconvénients sérieux, qui rendrait une décision immédiatement souhaitable.

Le risque que la mesure soit prolongée au-delà du 15 novembre 2020 n'existe plus.

Les données essentielles nécessaires au test sont disponibles. La Région de Bruxelles-Capitale a déposé les données demandées en première instance. La Ville de Bruxelles fait état des données de monitoring de la situation grâce aux données des applications de navigation sur le site <https://www.cambre.brussels>. Enfin, les communes limitrophes et la Ville de Bruxelles se sont accordées pour procéder à la désignation d'un bureau d'études qui sera chargé, d'une part, de réaliser une étude de mobilité et, d'autre part, d'organiser un processus participatif.

La situation du trafic automobile au sein du Bois et dans les quartiers avoisinants n'est pas chaotique. Une diminution importante du trafic a été constatée à partir de la mi-octobre (télétravail obligatoire), laquelle s'est encore accentuée après l'adoption de la nouvelle mesure test, sur laquelle les communes limitrophes ont marqué leur accord, qui correspond à l'une des propositions émises par la commune d'Uccle dans le cadre de la concertation et qui rencontre les griefs relevés par le juge *a quo*.

Le risque d'incertitude sur les intentions des appelantes pour la circulation au sein du Bois de la Cambre à partir du 1^{er} octobre 2021 n'est pas établi et ne constitue, en tout état de cause, pas un préjudice grave. La Ville de Bruxelles entend tirer les conclusions de l'étude de mobilité qui sera commandée auprès d'un prestataire choisi par un jury composé de toutes les communes limitrophes et qui, pour les raisons précitées, ne pourra vraisemblablement être clôturée avant le 1^{er} octobre 2020. Ceci implique que la phase test devra probablement être prolongée pour poursuivre les études, dont les comptages ne démarreront, à la demande la commune d'Uccle, que lorsque le télé-travail ne sera plus obligatoire. La Ville prendra également en considération l'avis des communes limitrophes et de l'ensemble des personnes concernées (riverains, commerçants, associations, etc.), par le biais du processus participatif mis en place dans le cadre de l'étude. En fonction des résultats de ces analyses et initiatives, la Ville de Bruxelles produira, en concertation avec les communes, une évaluation permettant de décider s'il faut tester d'autres scénari, adapter le scénario envisagé et/ou le pérenniser. Quoi qu'il en soit, ce risque

d'incertitude n'est pas suffisamment grave et imminent pour justifier une action en référé et l'adoption de mesures immédiates. Il l'est d'autant moins que la décision qui serait le cas échéant prise par la Ville de Bruxelles à partir du 1^{er} octobre 2021 serait en tout état de cause contestable devant le Conseil d'État, le cas échéant dans le cadre d'un recours en suspension d'extrême urgence.

Enfin, il ne peut être fait grief à la Ville de Bruxelles d'agir de manière unilatérale et opaque. La « nouvelle » phase test a été adoptée au terme de la concertation ayant suivi l'adoption de l'ordonnance a quo. Les zones de police Bruxelles-Ixelles et Marlow se sont engagées à se concerter. Les communes limitrophes ont activement participé à la rédaction du cahier spécial des charges visant à la désignation d'un bureau d'étude et à la détermination de sa mission précise. La Ville de Bruxelles s'est par ailleurs engagée à mettre en place un processus participatif via le marché d'étude qui sera lancé. Une fois le marché attribué, un comité d'accompagnement sera constitué avec un représentant de chaque commune et de la Région. Il aura pour mission de suivre l'étude ainsi que d'élaborer les critères d'évaluation de la phase test. En tout état de cause, la prétendue opacité dont ferait preuve la Ville de Bruxelles ne constitue par un préjudice d'une gravité telle qu'une décision provisoire est immédiatement souhaitable.

Il est renvoyé, pour le surplus, au point 3, où il est exposé que les demandes formulées démontrent d'elles-mêmes l'absence d'urgence.

Il résulte donc de ce qui précède que l'urgence n'est pas ou à tout le moins plus établie. Les appels incidents formés par les intimés doivent être déclarés non fondés.

2. Les apparences de droit

- 76. Les appelantes sur incident ne font état d'aucune apparence de droit qui viserait spécifiquement l'ordonnance actuellement en vigueur et ne tirent aucune conclusion de la situation actuelle.

Tout au plus soutiennent-elle que la Ville aurait commis une erreur manifeste d'appréciation en décidant de réaliser une nouvelle phase test alors que le trafic automobile n'est pas revenu à la normale.

La Ville de Bruxelles entend rappeler trois éléments à ce propos.

Le premier est que la mise en place d'une phase test vise à observer les conséquences d'un scénario, après avoir laissé l'occasion aux automobilistes de s'habituer à la situation et d'adapter leur comportement. En l'occurrence, l'application de la phase test à l'heure actuelle permet de mettre les nouvelles mesures « en douceur », avant que le trafic n'augmente à nouveau.

Le deuxième est que s'il faut suivre les appelantes sur incident et estimer que le trafic est à ce point bas qu'aucun constat probant ne pourra être fait, il faudrait également constater que le faible trafic rend improbable le chaos qu'elles dénoncent. Manifestement, la situation actuelle ne justifie pas l'urgence, ce qui est d'ailleurs démontré par les demandes de maintien de la situation actuelle qu'elles formulent.

Le troisième est que le caractère probant des mesures et comptages ne pourra être estimé qu'après qu'ils aient été réalisés. L'éventuelle erreur manifeste d'appréciation invoquée – quod non- serait en réalité de tenir compte de données qui ne seraient pas probantes pour adopter une décision définitive, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

Il est renvoyé, pour le surplus, à ce qui a déjà été développé s'agissant de l'appel principal

Les apparences de droit ne sont pas établies.

3. Sur les mesures sollicitées

- 77. Par son appel incident, la commune d'Uccle sollicite que la Ville de Bruxelles soit :

- Condamnée à préciser les critères d'évaluation qu'elle utilisera et qu'elle formule clairement ses intentions pour la période postérieure au 30 septembre 2021 ;
- Condamnée à maintenir une situation conforme à la situation actuelle jusqu'au 30 septembre 2021 ;
- Condamnée à partir du 1^{er} octobre à rouvrir la boucle nord et maintenir la situation actuelle s'agissant de la boucle sud jusqu'à ce qu'un juge « approuve » les critères d'évaluation de la phase test et jusqu'à ce qu'un expert à désigner rende un rapport d'évaluation des incidences sur chacun des scénarii, sur les outils d'évaluation que la Ville entend utiliser, d'évaluation de chacun des scénarii en termes de mobilité et une évaluation des incidences au sens de l'ordonnance du 1^{er} mars 2012. Ce dernier serait également chargé de concilier les parties.

Ces demandes appellent plusieurs observations.

- 78. Tout d'abord, la Commune n'a pas intérêt à son premier chef de demande.

La Ville de Bruxelles a déjà évoqué les catégories de critères d'évaluation (voir présentation de la réunion du 12 novembre – pièce C.1) qu'elle appliquerait pour évaluer la phase test. Les communes limitrophes ont d'ailleurs été invitées à faire part de leurs propositions à ce propos. Elles feront partie du comité d'accompagnement, chargé de suivre et encadrer le bureau d'étude, chargé d'établir les critères d'évaluation.

Par les présentes conclusions, la Ville a formulé ses intentions, si les études ne peuvent pas être réalisées dans les délais impartis suite aux conditions imposées notamment par la Commune d'Uccle, pour la période postérieure au 30 septembre 2021. Elle a l'intention de prolonger la mesure test de 6 mois, en concertation avec les bourgmestres des communes limitrophes. Pour rappel, des réunions sont organisées avec ceux-ci tous les 2 mois. Lors de la réunion du 3 février, il a été expliqué que si les comptages ne pouvaient pas se tenir, comme demandé par Uccle, avant septembre 2021, il sera difficile voire impossible de produire une évaluation pour le mois de septembre.. Une prolongation a alors été évoquée Ceci permettra de récolter les matériaux d'évaluation utiles et d'organiser la participation publique qu'elle a annoncé mettre en œuvre. Aucun Bourgmestre ne s'est opposé, durant la réunion à ce constat.

Lorsqu'elle aura pu valablement évaluer la phase test actuellement en vigueur, la Ville de Bruxelles décidera en concertation et en fonction des résultats, de tester un autre scénario, de prolonger le test et/ou de procéder à certaines adaptations ou d'entamer la procédure de pérennisation de la mesure.

- 79. Ensuite, la Commune d'Uccle sollicite que la Ville soit condamnée jusqu'au 30 septembre à prendre ou maintenir les mesures utiles, spécialement en permettant la mise en place d'une solution pour la boucle sud, « *impliquant a minima une ouverture de son accès via la chaussée de La Hulpe ; depuis la Drève de Lorraine, via une ouverture en double sens de la circulation automobile de l'avenue de Boitsfort ainsi que de l'avenue du Brésil pour atteindre l'avenue Roosevelt, en vue de rendre la situation conforme sur ce point au plan régional de mobilité 2020-2030 « Good Move »* ».

Elle demande donc que l'ordonnance actuellement en vigueur et dont la durée déterminée s'achèvera le 30 septembre 2021, continue à être appliquée jusqu'à son terme.

Il s'agit d'une demande inutile. Telle est la portée de l'ordonnance du 7 décembre 2020. La Ville de Bruxelles s'est par ailleurs formellement engagée à appliquer cette phase test jusqu'à la fin du mois de septembre, quelle que soit la position de Votre Cour sur le présent appel.

Cette demande dément par ailleurs l'urgence et les apparences de droits. Si cette ordonnance portait gravement atteinte aux prétendus droits subjectifs de la Commune, elle ne demanderait pas le maintien de ses effets. Il y a par ailleurs quelque incohérence à solliciter ce maintien, tout en soutenant par ailleurs notamment que réaliser cette phase test à l'heure actuelle constitue une erreur manifeste d'appréciation.

- 80. La demande de réouverture de la boucle Nord est incompréhensible. Elle n'a jusqu'alors jamais été demandée par la Commune d'Uccle. Rien ne démontre que son ouverture ou fermeture impacterait la Commune d'Uccle. A priori, les mesures qui concernent la boucle nord impactent la Ville de Bruxelles et la Commune d'Ixelles, qui estiment toutes deux que la situation actuelle est opportune et acceptable.

Par ailleurs, si la Commune d'Uccle demande spécifiquement que l'ordonnance/phase test actuelle soit appliquée jusqu'au 30 septembre 2021, on voit mal ce qui justifierait que la boucle nord soit ouverte à dater du 1^{er} octobre 2021.

- 81. Il n'y a pas lieu « d'approuver » les critères d'évaluation de la Ville et de la soumettre à la tutelle préalable d'un juge. La Ville est libre de choisir les critères qu'elle estime opportuns, en toute indépendance.

Ceux-ci pourront le cas échéant être contestés à l'occasion de la contestation des décisions qu'elle prendrait sur leur base.

- 82. Il n'y a pas lieu de désigner un expert. La Ville exécutera les obligations juridiques qui pèsent sur elle et que Votre Cour ne manquera pas de rappeler.

Il n'existe aucune raison de désigner un expert qui serait, le cas échéant, chargé de se substituer à elle dans l'exercice de ses missions.

- 83. Pour le surplus et plus fondamentalement, ces demandes violent le principe de la séparation des pouvoirs.

Il ne peut être question de demander à un juge de substituer son appréciation à celle de la Ville s'agissant des critères d'évaluation de la phase test.

Il ne peut pas non plus être demandé à un juge de désigner un expert qui serait chargé d'exercer les missions qui incomberaient, le cas échéant – quod non, à la Ville.

- 84. L'ASBL MAUTO DEFENSE et consorts sollicitent, outre ce qui est demandé par la Commune d'Uccle, qu'il soit donné injonction à la Ville de Bruxelles d'examiner la possibilité :

- d'ouvrir l'avenue de Cérès en double sens pour désengorger l'avenue Lloyd Georges.

Cela concerne la boucle nord, une congestion non démontrée et est en tout état de cause inenvisageable dès lors que cela complexifie fortement le carrefour Roosevelt/Congo/Lloyd Georges.

- de prévoir une entrée/sortie avenue Winston Churchill.

Il s'agit de la situation actuelle.

- de prévoir une entrée/sortie rue De Fré.

Il s'agit de la situation actuelle.

- De prévoir une entrée/sortie drève de Lorraine.

Il s'agit de la situation actuelle.

Quoi qu'il en soit, la Ville de Bruxelles constate que les parties intervenantes ne font état d'aucun élément qui démontrerait que la situation actuelle et la phase de test en vigueur mettraient à mal ses droits subjectifs.

- 85. La Commune de Rhode-Saint-Genèse sollicite que la Ville soit condamnée à rétablir le plan de circulation antérieur au 19 mars 2020, le temps qu'un expert rédige son rapport. A titre subsidiaire, elle sollicite que l'avenue de la Sapinière et l'avenue de Flore soient ouvertes à double sens, jusqu'à ce qu'un expert rédige son rapport. A titre encore plus subsidiaire, elle sollicite que l'avenue de Groenendael et l'avenue de Diane soient ouvertes dans les deux sens, jusqu'à ce qu'un expert rédige son rapport.

La Commune ne fait pourtant état d'aucun élément qui démontrerait que la situation actuelle et la phase test en vigueur mettrait à mal ses droits subjectifs. Il n'y a pas lieu de faire droit à sa demande.

En tout état de cause, sa demande viole le principe de la séparation des pouvoirs, le juge ne pouvant exercer le pouvoir d'appréciation de la Ville en ses lieux et place.

- 86. La SPRL MICHEL SEBAHAT et consorts sollicitent qu'il soit donné injonction à la Ville de Bruxelles de maintenir l'ordonnance de police temporaire adoptée le 7 décembre 2020 jusqu'à ce qu'un expert rende son rapport. Elles sollicitent également d'être représentées au sein du comité d'accompagnement de cette phase test.

A nouveau, l'appel incident démontre l'absence d'urgence et la circonstance que la situation actuelle est acceptable, puisqu'il est demandé de la prolonger.

- 87. La Ville renvoie, pour le surplus, à l'argumentation de la Région de Bruxelles-Capitale.

- 88. Les demandes d'astreinte sont inutiles.

La Ville a déjà démontré avoir à cœur de respecter les décisions judiciaires.

Il n'existe aucune raison de crainte qu'elle ne le fasse pas à l'avenir.

A CES CAUSES,

PLAISE A LA COUR ;

Recevoir le présent appel et le déclarer fondé,

En conséquence, mettre à néant l'ordonnance dont appel en ce qu'elle déclare les actions et intervention des intimées recevables et partiellement fondées et, faisant ce que le Premier Juge eut dû faire, à savoir dire les demandes originaires irrecevables ou, à défaut, intégralement non fondées,

Dire les appels incidents des parties intimées si recevables non fondés,

Par conséquent ;

Condamner chacun des intimés à payer à la Ville de Bruxelles les entiers dépens des deux instances (2x1.440 euros).

Bruxelles, le 26 février 2021

Pour la Ville de Bruxelles,
L'un de ses conseils,

Patricia MINSIER

INVENTAIRE

SOUS-FARDE A

Pièce 1 : Processus d'adoption de la décision

Annexe 1 : Arrêt du Collège du 28 mai 2020 ;

Annexe 1bis : PV de la réunion du 26 mai 2020 ;

Annexe 2 : Présentation de la réunion du 8 juillet 2020 ;

Annexe 2bis: PV de la réunion du 8 juillet 2020 ;

Annexe 3 : Présentation de la réunion du 15 juillet 2020 ;

Annexe 3bis : PV de la réunion du 15 juillet 2020 ;

Annexe 4 : Présentation de la réunion du 5 août 2020 ;

Annexe 4bis : PV de la réunion du 5 août 2020 ;

Annexe 4ter : Courrier de la Zone du 22 juillet 2020 ;

Annexe 5 : Présentation de la réunion du 2 septembre 2020 ;

Annexe 5bis : PV de la réunion du 2 septembre 2020 ;

Annexe 6 : Prochaines réunions ;

Annexe 7 : Zones d'intervention des postes médicaux situés aux alentours du Bois de la Cambre ;

Annexe 8 : Nombre de sorties médicales par poste et par type de véhicule ;

Annexe 8bis : Nombre de sorties médicales par poste et par type de véhicule ;

Annexe 9 : Échange de courriels du 9 au 11 septembre 2020 ;

Annexe 10 : PV de la réunion du 16 septembre 2020.

Pièce 2 : Ordonnance du 3 septembre 2020 ;

Pièce 2bis : Plan de la situation ;

Pièce 3 : Ordonnance du 10 septembre 2020 ;

Pièce 4 : Ordonnance coordonnée ;

Pièce 5 : Preuve de l'envoi à l'autorité de tutelle ;

Pièce 6 : Courrier des Cliniques de l'Europe du 25 septembre 2020 ;

Pièce 7 : Courrier de la Ville du 28 septembre 2020 ;

Pièce 8 : Rapport de POLBRU du 10 septembre 2020 ;

Pièce 9 : Rapport de POLBRU du 24 septembre 2020 ;

Pièce 10 : Vidéos de la circulation le 14 septembre 2020 à 8h30 ;

Pièce 11 : Rapport de la STIB du 24 septembre 2020 ;

Pièce 12 : Arrêt de la Cour de cassation du 20 juin 2008 ;

Pièce 13 : Arrêt de la Cour de cassation du 24 janvier 2014 ;

Pièce 14 : Courrier du conseil de la Ville du 24 septembre 2014 ;

Pièce 15 : Communiqué de presse de la Ville en vue de l'entrée en vigueur de l'ordonnance querellée.

Pièce 16 : Courriel à l'association des comités de riverains (ACQU) ;

Pièce 17 : Courriel à l'attention de la commune d'Uccle.

SOUS-FARDE B

Pièce 1 : PV de la réunion du 14 octobre 2020 : réunion avec les communes limitrophes ;

Pièce 2 : Évaluation du 14 octobre 2020 ;

Annexe 1 : Présentation Power Point

Annexe 2 : Comptage Ville de Bruxelles

Annexe 3 : Comptage Région de Bruxelles Capitale

Annexe 4 : Temps de trajet et transferts

Annexe 5 : Note de synthèse

Pièce 3 : Courriel de remerciement du comité de quartier ucclois ;

Pièce 4 : PV de la réunion avec comité de quartier du 12 octobre 2020

Pièce 5 : Courriel du comité de quartier ;

Pièce 6 : Cahier des charges ayant pour objet une Mission de monitoring et évaluation des schémas de circulation pour le Bois de la Cambre ;

Pièce 7 : Décision d'attribution ;

Pièce 7bis : Rapport d'analyse des offres ;

Pièce 8 : Méthodologie du comptage de l'utilisation du Bois ;

Pièce 9 : Données de fréquentation du Bois ;

Pièce 10 : Origine des personnes fréquentant le Bois ;

Pièce 11 : Analyse de la STIB du 12 octobre 2020 ;

Pièce 12 : Rapport de la Zone de police du 13 octobre 2020 ;

Pièce 13 : Ordonnance du Président du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles du 15 octobre 2020.

SOUS-FARDE C

- Pièce 0 :** Ordonnance querellée ;
- Pièce 1 :** Présentation réalisée en vue de la réunion du 12 novembre 2020 ;
- Pièce 2 :** Arrêté du Collège du 13 novembre 2020 ;
- Pièce 3 :** Arrêté du Collège du 26 novembre 2020
- Pièce 4 :** Courriel de riverains à la Ville du 4 décembre 2020 ;
- Pièce 5 :** Ordonnance de police temporaire relative à la circulation routière au Bois de la Cambre – Nouvelle phase test à partir du 14 décembre 2020 ;
- Pièce 6 :** Jurisprudence inédite – Ordonnance du 29 janvier 2021 du Président du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles ;
- Pièce 7 :** Jurisprudence inédite – Jugement du 13 janvier 2021 du Tribunal de l'Entreprise du Brabant wallon ;
- Pièce 8 :** Rapport hebdomadaire de l'évolution du trafic de Bruxelles-Mobilité du 1^{er} octobre 2020 ;
- Pièce 9 :** Comptage de fréquentation du Bois de la Cambre ;
- Pièce 10 :** Rapport hebdomadaire de l'évolution du trafic de Bruxelles-Mobilité du 3 novembre 2020.