

CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 152.654 du 13 décembre 2005

A.163.658/XIII-3775

En cause : **ROY Paul**,
ayant élu domicile chez
Me Denis BRUSSELMANS, avocat,
rue Ottiamont 9
5140 Sombreffe,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
Mes Etienne ORBAN de XIVRY et
Jean-François CARTUYVELS, avocats,
route de Beausaint 29
6980 La Roche-en-Ardenne.

Partie intervenante :

la Société anonyme de droit public INFRABEL,
ayant élu domicile chez
Mes Bernard PAQUES,
Stéphane NOPERE et
Christophe THIEBAUT, avocats,
boulevard Lambermont 32
1030 Bruxelles.

-

LE PRESIDENT F.F. DE LA XIII^e CHAMBRE DES REFERES,

Vu la demande introduite le 24 juin 2005 par Paul ROY, tendant à la suspension de l'exécution de l'arrêté du Ministre wallon du Logement, des Transports et du Développement territorial du 19 avril 2005, qui rejette les recours introduits contre l'arrêté du 22 novembre 2004 du fonctionnaire technique et du fonctionnaire délégué accordant un permis unique à la S.N.C.B., autorisant la construction et l'exploitation d'une troisième et d'une quatrième voies sur la ligne 161 reliant La Hulpe et Ottignies-

Louvain-la-Neuve avec augmentation de la vitesse à 160 km/h, ainsi que de divers parkings couverts, qui modifie l'arrêté du 22 novembre 2004 du fonctionnaire technique et du fonctionnaire délégué sur certains points et qui le confirme pour le surplus, ainsi que, par voie de conséquence l'annulation de l'arrêté du 22 novembre 2004 du fonctionnaire technique et du fonctionnaire délégué;

Vu la requête introduite le même jour par le même requérant qui demande l'annulation du même acte;

Vu la requête introduite le 19 juillet 2005 par laquelle la société anonyme de droit public INFRABEL demande à être reçue en qualité de partie intervenante dans la procédure en référé;

Vu la note d'observations et le dossier administratif de la partie adverse;

Vu le rapport de M. NIKIS, auditeur au Conseil d'Etat;

Vu l'ordonnance du 5 août 2005 fixant l'affaire à l'audience du 8 septembre 2005 à 10.00 heures;

Vu la notification de l'ordonnance de fixation et du rapport aux parties;

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

Entendu, en leurs observations, Me D. BRUSSELMANS, avocat, comparaissant pour le requérant, Me J.-Fr. CARTUYVELS, avocat, comparaissant pour la partie adverse et Me Chr. THIEBAUT, avocat, comparaissant pour la partie intervenante;

Entendu, en son avis conforme, M. NIKIS, auditeur;

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

Considérant que les faits utiles à l'examen de la demande de suspension se présentent comme suit :

1. La demande de permis unique introduite par la société nationale des chemins de fer belge (S.N.C.B.) en vue de la construction et de l'exploitation d'une

troisième et d'une quatrième voies sur la ligne 161 reliant La Hulpe et Ottignies-Louvain-la-Neuve avec augmentation de la vitesse à 160 km/h, ainsi que de divers parkings couverts, est déclarée complète et recevable le 4 juin 2004.

2. La demande fait l'objet d'une enquête publique sur le territoire des communes de Court-Saint-Etienne, La Hulpe, Mont-Saint-Guibert, Rixensart, Wavre, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Overijse et Hoeilaart entre le 9 juin et le 8 juillet 2004.

3. Les conseils communaux de Wavre (le 7 septembre 2004), de La Hulpe (le 20 septembre 2004) et de Rixensart (le 22 septembre 2004) se prononcent sur les questions de voirie.

4. Les commissions consultatives communales d'aménagement du territoire (C.C.A.T.) des communes de La Hulpe (le 29 juin 2004), Ottignies-Louvain-la-Neuve (12 juillet 2004) et Rixensart (le 30 août 2004) émettent des avis favorables conditionnels sur la demande.

5. Le projet recueille les avis suivants des collèges des bourgmestre et échevins :

- commune de La Hulpe : avis favorable conditionnel le 15 juillet 2004;
- commune de Rixensart : avis favorable conditionnel le 22 septembre 2004;
- ville de Wavre : avis favorable conditionnel le 7 septembre 2004;
- ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve : avis favorable conditionnel le 15 juillet 2004;
- commune d'Overijse : avis défavorable le 16 juillet 2004;
- commune de Hoeilaart : avis défavorable le 15 septembre 2004.

6. La direction générale de l'agriculture émet un avis favorable le 23 juin 2004.

7. Le conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD) émet un avis favorable conditionnel le 12 juillet 2004.

8. La commission régionale d'aménagement du territoire (CRAT) émet un avis favorable conditionnel le 13 juillet 2004.

9. Le ministère de l'Équipement et des Transports (MET) émet un avis favorable conditionnel le 29 juillet 2004.

10. Le 30 juillet 2004, le service provincial de la voirie -cours d'eau non navigables- émet un avis défavorable.

11. Les services régionaux d'incendie de Wavre et de Braine-l'Alleud émettent des avis favorables conditionnels le 27 juillet et le 2 août 2004.

12. La division de l'eau émet un avis favorable conditionnel le 6 août 2004.

13. La division des espaces verts de la division nature et forêts (D.N.F.) émet un avis favorable conditionnel le 9 août 2004.

14. Conformément à l'article 92, §5, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, le délai d'envoi du rapport de synthèse et le délai de notification de la décision de l'autorité compétente en première instance sont prorogés de trente jours le 22 septembre 2004.

15. Les fonctionnaires technique et délégué se prononcent sur la demande le 22 novembre 2004 et accordent à la S.N.C.B. le permis unique sollicité.

16. Plusieurs recours administratifs sont introduits contre cette décision.

17. Le Gouvernement wallon, par courrier du 24 janvier 2005, demande que les conseils communaux des villes de Wavre, La Hulpe, Rixensart et Ottignies, délibèrent une nouvelle fois sur les questions de voirie.

18. Le conseil communal de La Hulpe prend une nouvelle délibération le 7 mars 2005, celui de Rixensart le 23 février 2005 et celui d'Ottignies le 22 mars 2005, à propos de l'ouverture et de l'élargissement des voiries.

19. L'acte attaqué est adopté le 19 avril 2005 et notifié le 22 avril 2005;

Considérant que, par requête introduite le 19 juillet 2005, la S.A. de droit public INFRABEL, qui vient aux droits de la S.N.C.B., bénéficiaire de l'acte attaqué, demande à être reçue en qualité de partie intervenante dans la procédure de référé; qu'il y a lieu de faire droit à cette demande;

Considérant qu'en vertu de l'article 17, §2, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, "la suspension de l'exécution ne peut être ordonnée que si des moyens sérieux susceptibles de justifier l'annulation de l'acte ou du règlement attaqué

sont invoqués et à condition que l'exécution immédiate de l'acte ou du règlement risque de causer un préjudice grave difficilement réparable";

Considérant qu'au titre du risque de préjudice grave difficilement réparable que lui causerait l'exécution immédiate de l'acte attaqué, le requérant soutient que la réalisation du projet implique la disparition complète d'une bande boisée qui jouxte les voies actuelles de la ligne 161, composée d'arbres (chênes, hêtres, etc) et d'arbustes (noisetiers, frênes, merisiers, robiniers, etc) et qui constitue un écran visuel et sonore efficace; que, selon lui, cette bande boisée disparaîtra au profit d'un mur de 14 mètres de hauteur, qui fera fuir le grand gibier (chevreuils) qui fréquente actuellement cette bande boisée, quand bien même des accès souterrains sont envisagés par le projet; que le requérant soutient que le risque de préjudice grave réside dans "une dégradation très sensible de la qualité de la vue et donc de la qualité de vie"; qu'il expose également qu'il subira une aggravation des nuisances sonores par l'augmentation de la vitesse des trains à 160 km/heure; qu'il explique que l'étude d'incidences "ignore l'augmentation des bruits aérodynamiques" provoqués par les trains; qu'il soutient ensuite que des arrêts du Conseil d'Etat ont considéré à plusieurs reprises que "lorsque le projet immobilier est d'une ampleur importante, le préjudice qui pourrait en résulter est par nature grave" et fait valoir, en ce qui concerne le caractère difficilement réparable du risque de préjudice, qu'il est lié "au caractère très aléatoire de la remise en état des lieux, si, au terme d'une procédure en annulation, le permis devait être annulé alors qu'il est hautement probable que l'immeuble sera construit et les appartements loués ou vendus"(sic !);

Considérant qu'en l'espèce, le formulaire de demande de permis précise que les installations seront mises en service le 30 juin 2008 et que l'étude d'incidences fournit un tableau représentant la fréquence des trains à Profondsart (la halte la plus proche de la maison du requérant) en 2010; que même si l'acte attaqué est mis immédiatement à exécution, il est peu vraisemblable que le préjudice sonore allégué vienne à se réaliser pendant l'instance en annulation; que, de plus, l'étude d'incidences a pris en compte les bruits aérodynamiques vantés par le requérant; qu'en effet, au chapitre 4.5. de la quatrième partie de l'étude, l'auteur de cette étude relève que "les phénomènes de bruit aérodynamique sont très modérés lorsque la vitesse est inférieure à 200 km/heure" et qu'"à l'horizon 2015, avec le projet, la vitesse d'exploitation ne dépassera pas les 160 km/heure", de sorte que "le bruit d'origine aérodynamique restera (...) limité par rapport au bruit généré par le contact roues/rails"(p. 20); que le requérant n'élève par ailleurs pas de critique relative aux motifs de l'acte en ce qu'ils portent sur la problématique du bruit ou aux constatations et conclusions sur le même sujet de l'étude d'incidences, notamment sur l'efficacité des "murs verts anti-bruits", pas plus qu'il ne tente d'établir

que les normes acoustiques applicables ne seraient pas de nature à ramener le préjudice allégué dans des proportions acceptables;

Considérant que le risque de disparition du gibier n'est pas sérieux; qu'en effet, d'une part, les voies de chemin de fer préexistent au projet autorisé et que, d'autre part, la décision des fonctionnaires technique et délégué confirmée par l'acte attaqué prévoit l'aménagement de passages pour la faune;

Considérant que le plan en coupe n° 2787MJ006-PX2787 contient notamment la coupe 27,675 présentant la situation des voies de chemin de fer à la hauteur du jardin du requérant; qu'on peut y voir un mur vert d'une hauteur hors sol d'environ dix mètres dont deux mètres émergent au-dessus des voies ferrées; que le mur vert est défini comme un "mur de soutènement constitué d'éléments préfabriqués de béton remplis de terre"; que selon l'étude d'incidences, les murs verts "consistent en un empilement d'éléments en béton remplis de terre au fur et à mesure de la mise en oeuvre" et qu'"habituellement les éléments sont remplis avec de la terre arable. La surface libre peut alors être colonisée par de la végétation ou plantée"; qu'une photographie d'un mur vert de soutènement figure à la page 24 du chapitre 4.8. de la partie 4 de l'étude d'incidences; qu'il y est expliqué que "lorsqu'ils sont utilisés en tant que soutènement dans les déblais, les murs verts sont facilement colonisés par la végétation naturelle, sans autre intervention", et qu'ils "s'intègrent visuellement sans difficulté au même titre qu'un déblai ordinaire"; que l'affirmation du requérant selon laquelle il aura une vue sur un mur en béton d'une hauteur de 14 mètres n'est donc pas exacte;

Considérant, quant au risque de disparition d'une bande boisée, que les photographies produites par le requérant ne permettent pas de savoir si les arbres qu'on y voit sont plantés sur sa propriété ou sur celle de la S.N.C.B.; qu'il est certain que les arbres implantés sur le terrain du requérant ne seront pas abattus en sorte que le risque qu'il allègue n'est pas établi;

Considérant enfin que les arrêts du Conseil d'Etat cités par le requérant n'ont pas estimé que l'ampleur d'un projet immobilier entraînait un préjudice grave par nature mais bien plutôt "que le préjudice résultant de l'édification de constructions immobilières de l'importance de celles qui sont autorisées par le permis attaqué est, par nature, difficilement réparable", ce qui est fondamentalement différent;

Considérant que le risque de préjudice grave et difficilement réparable que causerait l'exécution immédiate de l'acte attaqué n'est pas établi;

Considérant qu'une des conditions requises par l'article 17, §2, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées pour que le Conseil d'Etat puisse ordonner la suspension de l'exécution de l'acte attaqué fait défaut; que la demande de suspension ne peut être accueillie,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en intervention introduite par la société anonyme de droit public INFRABEL dans la procédure en référé est accueillie.

Article 2.

La demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué est rejetée.

Article 3.

Les dépens relatifs à la requête en intervention introduite par la société anonyme de droit public INFRABEL, liquidés à la somme de 125 euros, sont mis à la charge du requérant.

Les dépens sont réservés pour le surplus.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre des référés, le treize décembre deux mille cinq par :

M.	DAOUT,	conseiller d'Etat, président f.f.,
M ^{me}	SCHMITZ,	greffier.

Le Greffier,

Le Président f.f.,

V. SCHMITZ.

Fr. DAOUT.