

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 178.730 du 18 janvier 2008

A.163.658/XIII-3775

En cause :

1. **l'Association sans but lucratif
LA VOIE DU CITOYEN,**

2. **ROY Paul,**

ayant tous deux 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,
avenue Paul Hymans 71
1200 Bruxelles.

--

LE CONSEIL D'ETAT, XIII^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 24 juin 2005 par l'association sans but lucratif LA VOIE DU CITOYEN et Paul ROY qui demandent l'annulation 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 l'arrêt n° 152.654 du 13 décembre 2005 rejetant la demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué;

Vu la notification de l'arrêt aux parties;

Vu la demande de poursuite de la procédure introduite le 25 janvier 2006 par le second requérant;

Vu la requête introduite le 1^{er} mars 2006 par laquelle la société anonyme de droit public INFRABEL demande à être reçue en qualité de partie intervenante;

Vu l'ordonnance du 15 mars 2006 accueillant cette intervention;

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu le mémoire en intervention;

Vu le rapport de M. NIKIS, auditeur au Conseil d'Etat, établi sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure;

Vu l'ordonnance du 30 novembre 2006 ordonnant le dépôt au greffe du dossier et du rapport;

Vu la notification du rapport aux parties et le dernier mémoire des requérants;

Vu l'ordonnance du 25 octobre 2007, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 29 novembre 2007;

Entendu, en son rapport, M. HANOTIAU, président de chambre;

Entendu, en leurs observations, Me D. BRUSSELMANS, avocat, comparaissant pour les requérants, 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 éléments de la cause se présentent comme suit :

1. La Société nationale des chemins de fer belges (S.N.C.B.) introduit une demande de permis unique 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 (RER), ainsi que de divers parkings couverts. Cette demande 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 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.

4. 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.

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

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

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

8. Les questions de voirie sont délibérées le 7 septembre 2004 par les conseils communaux d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et Wavre, le 20 septembre 2004 par le conseil communal de La Hulpe et le 22 septembre 2004 par le conseil communal de Rixensart.

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 30 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.

La décision est affichée :

- sur le territoire de la commune de Court-Saint-Étienne, du 30 novembre au 17 décembre 2004;
- sur le territoire de la commune de La Hulpe, du 29 novembre au 17 décembre 2004;
- sur le territoire de la commune de Mont-Saint-Guibert, du 30 novembre au 17 décembre 2004;
- sur le territoire de la commune de Rixensart, du 29 novembre au 17 décembre 2004;
- sur le territoire de la commune de Wavre, du 29 novembre au 17 décembre 2004;
- sur le territoire de la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, du 29 novembre au 17 décembre 2004.

16. Quinze recours administratifs sont introduits contre cette décision, dont ceux des requérants. Le dernier recours est reçu par la partie adverse le 28 décembre 2004.

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

" L'article 96, § 1^{er}, alinéa 3 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement dispose que, dans le cadre des demandes de permis uniques qui impliquent une modification à la voirie communale, le conseil communal doit délibérer dans un délai de 60 jours suivant la clôture de l'enquête publique.

Par ailleurs, l'article 96, § 1^{er}, alinéa 4 dudit décret stipule que «lorsque le conseil communal n'a pas été appelé à se prononcer sur la question de voirie ou qu'il s'est abstenu de se prononcer sur la question de voirie et qu'un recours a été introduit conformément à l'article 95, le conseil communal est convoqué à l'initiative du Gouvernement».

Dans le cas d'espèce, l'avis du conseil communal a été rendu plus de 60 jours après la clôture de l'enquête.

La sécurité juridique impose par conséquent que l'on considère que le conseil communal ne s'est pas prononcé sur la question de la voirie, puisqu'il ne l'a pas fait dans le délai requis".

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

19. Le fonctionnaire délégué examine les recours administratifs aux pages 63 à 122 de son rapport.

Le fonctionnaire technique examine les recours administratifs aux pages 123 à 131 de son rapport.

Le rapport de synthèse est envoyé au Ministre le 29 mars 2005 et réceptionné le 30 mars 2005.

20. L'acte attaqué est adopté le 19 avril 2005 et notifié aux requérants le 22 avril 2005, sauf en ce qui concerne les pages 9 et 10, qui sont envoyées le 25 avril 2005;

Considérant que l'arrêté du Ministre wallon du Logement, du Transport et du Développement territorial du 19 avril 2005, premier acte attaqué, s'est substitué à l'arrêté du 22 novembre 2004 du fonctionnaire technique et du fonctionnaire délégué; qu'il s'ensuit que le recours contre cet arrêté du 22 novembre 2004 est irrecevable;

Considérant que la première requérante dépose ses statuts, adoptés le 29 juillet 2002, et la décision prise par son conseil d'administration, le 26 mai 2005, d'introduire le présent recours en annulation; que l'article 15 des statuts précise que le conseil d'administration est élu pour une durée de deux ans; qu'il devait donc être renouvelé le 29 juillet 2004 au plus tard; que la première requérante n'est pas en mesure de fournir la preuve de la publication au Moniteur belge de la désignation de ses administrateurs au jour où la décision du 26 mai 2005 d'agir en justice a été prise; qu'il s'ensuit que la requête est irrecevable en tant qu'elle émane de la première requérante;

Considérant que le requérant prend un premier moyen de la violation de l'article 95, § 6, alinéa 1^{er}, 3^o, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement et de l'incompétence de l'auteur de l'acte attaqué; qu'il soutient que l'arrêté ministériel du 19 avril 2005 a été envoyé de manière incomplète le 22 avril 2005 et en entier le 25 avril 2005, et qu'il n'a donc pas été envoyé dans le délai de 110 jours fixé par l'article 95, § 6, alinéa 1^{er}, 3^o, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement;

Considérant que la partie adverse soutient que le délai de 110 jours a été prorogé du délai mis par les conseils communaux de Rixensart, La Hulpe, Wavre et Ottignies-Louvain-la-Neuve, qui ont délibéré sur les questions de voirie en degré d'appel, pour envoyer leurs décisions et ce en application de l'article 96, § 1^{er}, alinéa 4,

du décret du 11 mars 1999 de sorte que la décision du Ministre du 19 avril 2005 a ainsi été envoyée dans les délais;

Considérant que la partie intervenante développe une argumentation identique à celle de la partie adverse;

Considérant qu'en réplique, le requérant reconnaît que le rapport de synthèse a été transmis dans le délai de 90 jours fixé par l'article 95, § 3, alinéa 2, 3^o, du décret du 11 mars 1999; qu'il conteste la thèse des parties adverse et intervenante relative à la prorogation du délai en raison de la nécessité pour certains conseils communaux de délibérer, en degré d'appel, sur les questions de voirie; que, selon lui, ces conseils communaux avaient déjà délibéré sur ces questions lors de la procédure de première instance, mais avaient dépassé les délais impartis; que, dans son dernier mémoire, il insiste sur la circonstance que l'arrêté ministériel fait référence aux premiers avis tardifs des conseils communaux et y répond;

Considérant que l'article 183bis du décret du 11 mars 1999, introduit par le décret-programme du 3 février 2005 de relance économique et de simplification administrative, entré en vigueur le 11 mars 2005, dispose comme suit :

" Les demandes de permis d'environnement ou de permis unique introduites avant l'entrée en vigueur du décret-programme de relance économique et de simplification administrative du 3 février 2005 ainsi que les recours administratifs y relatifs sont traités selon les règles en vigueur au jour de l'introduction de la demande";

Considérant que l'article 95, § 6, du décret du 11 mars 1999, en vigueur au moment de l'adoption de l'acte attaqué, était rédigé comme suit :

" Le Gouvernement envoie sa décision au requérant dans un délai de :

(...)

3^o cent dix jours si le recours concerne un établissement de classe 1 non visé au 2^o.

Ce délai court à dater du premier jour suivant la réception du recours. En cas de pluralité de recours, ce délai débute à dater du premier jour suivant la réception du dernier recours.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, si le rapport de synthèse est transmis avant l'expiration du délai visé au § 3, le Gouvernement envoie sa décision dans un délai de :

(...)

2^o trente jours à dater du jour où il reçoit le rapport de synthèse des administrations conformément au § 3, pour les établissements de classe 1";

Considérant qu'en l'espèce, le dernier recours introduit contre la décision des fonctionnaires technique et délégué du 22 novembre 2004 est reçu par le Gouvernement wallon le 28 décembre 2004; que le rapport de synthèse devait être envoyé par recommandé postal au Gouvernement dans un délai de 90 jours à dater du 29 décembre 2004, soit pour le 28 mars 2005 au plus tard; qu'envoyé le 29 mars 2005, le rapport de synthèse l'a donc été tardivement;

Considérant que, sauf application de l'article 96, § 1^{er}, du décret du 11 mars 1999, le Gouvernement devait donc envoyer sa décision sur recours dans un délai de 110 jours à dater du premier jour suivant la réception du dernier recours, soit à dater du 29 décembre 2004; que ce délai expirait le lundi 18 avril 2005; que, envoyé le 25 avril 2005, l'acte attaqué le serait tardivement;

Considérant, toutefois, que l'article 96, § 1^{er}, du décret du 11 mars 1999 dispose comme suit :

" Lorsque le projet mixte implique l'ouverture de nouvelles voies de communication, la modification du tracé de voies de communication communales existantes, l'élargissement ou la suppression de celles-ci, le conseil communal prend connaissance des résultats de l'enquête publique et délibère sur les questions de voirie avant que l'autorité compétente ne statue sur la demande de permis.

Les délais visés à l'article 93 peuvent dans ce cas être prorogés par décision de l'autorité compétente. La durée de la prorogation ne peut excéder soixante jours.

En l'absence de délibération du conseil communal dans un délai de soixante jours suivant la clôture de l'enquête publique, le permis est refusé.

Lorsque le conseil communal n'a pas été appelé à se prononcer sur la question de voirie ou qu'il s'est abstenu de se prononcer sur la question de voirie et qu'un recours a été introduit conformément à l'article 95, le conseil communal est convoqué à l'initiative du Gouvernement. Le conseil communal se prononce sur la question de voirie et communique sa décision dans un délai de soixante jours à dater de la convocation du Gouvernement. Dans ce cas, les délais visés à l'article 95, § 6, sont prorogés du délai utilisé par le conseil communal pour communiquer sa décision";

Considérant qu'en l'espèce, les délibérations sur les questions de voirie en première instance sont intervenues plus de 60 jours après les clôtures des enquêtes publiques; qu'il s'ensuit que le Ministre pouvait considérer que les conseils communaux, en délibérant au-delà du délai de 60 jours qui leur était imparti, s'étaient abstenus de délibérer sur les questions de voirie au sens de l'article 96, § 1^{er}, alinéa 4, du décret du 11 mars 1999; que le délai laissé au Ministre pour statuer était donc prorogé du délai mis par les conseils communaux une nouvelle fois saisis pour prendre leur décision, avec un maximum de 60 jours; que les conseils communaux ont été convoqués par le Ministre par une lettre du 24 janvier 2005 et ont délibéré les 23 février, 7 et 22 mars

2005, soit dans des délais de 30, 43 et 58 jours; qu'envoyée le 25 avril 2005, la décision attaquée l'a donc été dans le délai visé par les articles 95, § 6, et 96, § 1^{er}, alinéa 4, du décret du 11 mars 1999; que si dans sa décision le Ministre se réfère encore aux premiers avis - tardifs - des conseils communaux, cette référence et cette discussion de ces avis sont sans incidence au plan des délais dès lors que de nouveaux avis ont été donnés; que le moyen n'est pas fondé;

Considérant que le requérant prend un deuxième moyen de l'erreur manifeste d'appréciation, du détournement de pouvoir et de procédure, de l'erreur ou de l'insuffisance dans les motifs de l'acte attaqué, de la violation de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, et des articles 7 et 9, § 3, 4^o, du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne; qu'il soutient que la décision de mise à quatre voies de la ligne 161 a été négociée au plus haut niveau politique et a abouti à un accord de coopération du 22 mars 2002 entre l'Etat fédéral et les trois Régions, et que cet accord, conclu "bien avant l'introduction de tout dossier de demande d'autorisation" et donc en l'absence de toute étude scientifique, est relatif tant au principe de la liaison ferroviaire qu'au tracé de celle-ci; qu'il s'ensuit, à son estime, que les procédures administratives de délivrance des autorisations, et en particulier l'étude d'incidences, ont été vidées d'une partie essentielle de leur intérêt, puisque, d'une part, le choix du tracé n'était plus susceptible d'être modifié au moment où les procédures administratives ont débuté (à cet égard, le rejet de la proposition du requérant de créer deux nouvelles voies de chemin de fer le long de l'autoroute E411 est justifié par des motifs "strictement liés à des préoccupations en matière d'exploitation (continuité de l'offre ferroviaire en cas d'accident et facilité des entretiens diurnes)" et non par des considérations liées aux incidences du projet sur l'environnement), et d'autre part, la Région wallonne était tenue par un calendrier serré pour la délivrance des autorisations; que le requérant en conclut que "ces éléments conjugués ont exercé sur les autorités compétentes et, par rebondissement, sur l'auteur de l'étude d'incidences, une influence déterminante que l'on pourrait assimiler à une pression morale, ayant amené un détournement de pouvoir et un détournement de procédure dont l'aboutissement dans l'acte attaqué confine à l'erreur manifeste d'appréciation";

Considérant que la partie adverse répond en citant le rapport de synthèse, p. 9, selon lequel "la mise à 4 voies de la L 161 entre Watermael et Ottignies est une des décisions contenue dans l'accord de coopération entre l'Etat, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB du 22 mars 2002"; qu'elle précise cependant que cinq solutions alternatives ont été étudiées par l'étude d'incidences (voy. la partie 4, pp.

39 et suivantes; voy. le résumé non technique, pp. 9 et 10; voy. le rapport de synthèse, p. 5) et que l'acte attaqué fait également état des alternatives au projet (voy. les pages 1 et 16); qu'elle relève que le moyen ne soulève que la violation de l'article 9, § 3, 4^o, du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne, qui dispose que l'étude d'incidences doit contenir au minimum "une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le demandeur et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement"; que, selon elle, en déposant une demande de permis, la partie intervenante opère elle-même un choix parmi les alternatives qui s'offrent à elle, de sorte que l'étude d'incidences devait bien porter sur un seul projet et que, en d'autres termes, il ne s'agit pas "de vérifier si au moment de la demande l'impétrant a fait son choix parmi les alternatives possibles, mais bien de vérifier si l'étude d'incidences jointe à cette demande discute et analyse adéquatement «l'esquisse des principales solutions de substitution envisagées par le demandeur» (avant qu'il ait opéré ce choix)"; qu'en ce qui concerne l'argument selon lequel la Région wallonne était tenue, selon l'accord de coopération, à un calendrier serré pour la délivrance des autorisations, la partie adverse répond que "le seul «calendrier serré» qui s'est imposé à (elle) est celui qu'elle a dû respecter en application du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement"; qu'enfin, la partie adverse fait observer que la légalité de l'accord de coopération n'est pas contestée et qu'il n'est pas soutenu qu'en adoptant cet accord de coopération, la partie adverse aurait commis une erreur manifeste d'appréciation;

Considérant que la partie intervenante soutient d'abord que le moyen est irrecevable, aux motifs, d'une part, qu'il ne met pas en cause la constitutionnalité de cet accord et des normes d'assentiment y relatives, et d'autre part, que, "dans la mesure où (l'accord de coopération) a été approuvé par des normes législatives adoptées par les diverses parties, (il) ne ressortirait, de toute façon, certainement pas de la compétence (du Conseil d'Etat)", mais plutôt de la Cour constitutionnelle; que, toutefois, ajoute-t-elle "aucune demande en ce sens n'est (...) formulée dans le cadre de la requête en annulation et ne pourrait d'ailleurs l'être, à défaut pour le deuxième moyen de viser une disposition qui relève de la compétence de la Cour d'arbitrage"; qu'ensuite, elle fait valoir que l'étude d'incidences répond au prescrit de l'article 9, § 3, 4^o, du décret du 11 septembre 1985 : en effet, il résulte de l'étude d'incidences que "pas moins de six alternatives ont été retenues, certaines étant, pour divers motifs techniques, écartées assez rapidement" et parmi celles-ci figure l'alternative 6, qui "consiste en 2 nouvelles voies le long de la E411, qui seraient empruntées par les trains directs (ou rapides)", qui a été examinée "de manière approfondie" et comparée avec le projet retenu en ce qui concerne les effets "sur la mobilité, l'urbanisme et l'aménagement du territoire, le sol, le sous-sol et la stabilité, les eaux de surface et souterraines, l'environnement sonore et

vibratoire, le domaine énergétique, l'air et le climat, le paysage et le patrimoine naturel, la faune et la flore, le patrimoine, le domaine socio-économique, ainsi que l'être humain"; qu'elle constate qu'aux termes de cet examen, l'étude d'incidences conclut au rejet de cette alternative pour les motifs suivants :

" De toutes les alternatives analysées, notamment au moyen de modélisations d'exploitation ferroviaire, seule la mise à quatre voies de la L 161 (projet) ou la réalisation d'une nouvelle plate-forme ferroviaire le long de la E411 (alternative 6) permettent la réalisation des objectifs fixés. La mise à quatre voies présente cependant un avantage certain pour l'exploitation ferroviaire puisqu'elle permet, d'une part, la continuité de l'offre ferroviaire en cas d'incident (rupture de caténaire) et, d'autre part, des entretiens de voies diurnes contrairement à ce qui se fait avec seulement deux voies",

de sorte que "l'alternative consistant à réaliser une plate-forme ferroviaire le long de l'autoroute E 411 a effectivement été analysée"; qu'au surplus, la partie intervenante fait observer que "l'alternative et les conclusions de l'étude d'incidences ont également été appréhendées lors des différents stades de l'instruction administrative de la demande de permis unique", par la CRAT, le CWEDD et l'acte attaqué lui-même; qu'enfin, elle relève que le requérant demeure en défaut de démontrer concrètement "en quoi et comment, tant l'auteur de l'étude d'incidences que les autorités en charge de la délivrance de l'acte attaqué, auraient été directement influencés par l'accord de coopération";

Considérant que le requérant réplique en mettant en évidence certains motifs de l'acte attaqué qui démontrent que l'accord de coopération a exercé "une influence considérable sur la manière dont la demande de permis a été menée"; qu'il estime ensuite que l'étude d'incidences ne contient pas, contrairement au prescrit de l'article 9, § 3, 4^o, du décret du 11 septembre 1985, "une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le demandeur et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement", c'est-à-dire, selon l'article 6 du décret du 11 septembre 1985, les effets sur l'homme, la faune, la flore, le sol, l'air, le climat et les paysages, les biens matériels et le patrimoine culturel; qu'en effet, selon lui, les seuls critères retenus par l'étude d'incidences et par l'acte attaqué pour privilégier le projet du demandeur de permis concernent l'exploitation ferroviaire (la capacité, la continuité de l'offre, le "report modal escompté" et ses avantages en termes d'entretien); que, pour démontrer sa thèse, le requérant se réfère au "tableau comparatif de l'étude d'incidences du projet RER", figurant à la page 125 de cette étude, qui, selon lui, "illustre clairement" l'absence de prise en considération des facteurs environnementaux; qu'il considère que ce tableau fait apparaître que l'alternative n° 6 (l'implantation de deux nouvelles voies le long de l'autoroute E411) "est celle qui concerne le moins de zones résidentielles et entraîne les nuisances sonores

et vibratoires les moins importantes, que ce soit en phase chantier ou en phase d'exploitation"; qu'en outre, le requérant relève qu'au point 3 de la partie 4 de l'étude d'incidences relatif à la description du projet, de ses alternatives et de leur chantier, l'auteur de l'étude regrette de ne pas avoir eu assez de documents pour apprécier les incidences de l'alternative n° 6 (l'implantation de deux nouvelles voies le long de l'autoroute E411), ce qui l'amène à s'interroger "sur la réelle motivation du demandeur de permettre une analyse correcte et sérieuse d'une alternative au projet présenté"; qu'à son avis, il en est de même du coût du projet, qui ne précise pas le coût des mesures palliatives prescrites par l'étude d'incidences pour limiter les incidences du projet sur l'environnement;

Considérant que, dans son dernier mémoire, le requérant établit une comparaison avec le projet relatif à la mise à quatre voies de la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles, le tracé ayant été modifié sur quelques kilomètres à l'entrée de Nivelles, à la suite de l'étude d'incidences et en concertation avec la population, tout en reconnaissant qu'à cet égard, il n'y avait aucune contrainte résultant d'un accord de coopération;

Considérant que l'article 8 de l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral et les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B., approuvé par le décret régional wallon du 22 novembre 2001, dispose comme suit :

- " Le gouvernement de la Région flamande, le gouvernement de la Région wallonne et le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'engagent à terminer les différentes procédures relatives aux demandes d'autorisations administratives et permis requis selon les différentes réglementations ressortant de leurs compétences, tels les permis d'urbanisme, dans un délai maximum de dix-huit mois à partir de l'introduction du dossier complet par le demandeur, tant pour le projet de mise à quatre voies de la ligne 161 entre Bruxelles et Ottignies que pour le projet de mise à quatre voies de la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles. Les demandes de permis sont traitées de manière indépendante pour chaque projet";

que l'article 13 du même accord de coopération dispose comme suit :

- " Le gouvernement fédéral donne instruction à la S.N.C.B. d'introduire avant la fin de l'année 2002, auprès des autorités régionales compétentes, les dossiers relatifs aux demandes d'autorisations administratives et de permis requis, pour les projets de mise à quatre voies de la ligne 161 entre Bruxelles et Ottignies, pour le projet de mise à quatre voies de la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles et pour le projet de deuxième accès du port d'Anvers. Avant la fin de 2001, la S.N.C.B. introduit un dossier pour le deuxième tunnel ferroviaire sous l'Escaut qui doit permettre le démarrage de la procédure du Plan d'Exécution Spatial";

qu'il apparaît de ces dispositions que le tracé de la ligne RER reliant Bruxelles à Ottignies a été fixé par l'accord de coopération du 11 octobre 2001, qui a retenu la mise à quatre voies de la ligne 161; qu'il s'ensuit que la décision de choisir le tracé définitif, qui est critiquée par le requérant dans le deuxième moyen, n'a pas été prise par l'acte attaqué, mais par un accord de coopération qui a reçu l'assentiment des assemblées législatives fédérale et régionales;

Considérant, par ailleurs, que l'étude d'incidences contient bien "une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le demandeur et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement", conformément à l'article 9, § 3, 4°, du décret du 11 septembre 1985; qu'en effet, la partie IV de l'étude d'incidences examine l'alternative n° 6 (l'implantation de deux nouvelles voies le long de l'autoroute E411), en ce qui concerne :

- la mobilité locale (chapitre 4.1., point 7, pp. 89 et 90);
- l'urbanisme et l'aménagement du territoire (chapitre 4.2., point 7, pp. 51 à 53);
- le sol, le sous-sol et la stabilité (chapitre 4.3., point 7, pp. 45 et 46);
- les eaux de surface et les eaux souterraines (chapitre 4.4., point 7, pp. 36 et 37);
- l'environnement sonore et vibratoire (chapitre 4.5., point 7, pp. 116 à 119);
- le domaine énergétique (chapitre 4.6., point 7, p. 17);
- l'air et le climat (chapitre 4.7., point 7, p. 20);
- le paysage et le patrimoine naturel (chapitre 4.8., point 7, p. 42);
- la faune et la flore (chapitre 4.9., point 7, pp. 81 et 82);
- le patrimoine historique et architectural (chapitre 4.10., point 7, p. 16);
- le domaine socio-économique (chapitre 4.11., point 7, p. 23);
- l'être humain (chapitre 4.12, point 7, pp. 41 et 42);

Considérant qu'il s'ensuit que le deuxième moyen n'est pas fondé;

Considérant que le requérant prend un troisième moyen de la violation des articles 2, 6 et 10 du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne et de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, ainsi que des erreurs, contradictions et ambiguïtés dans les motifs de l'acte attaqué; que, dans une première branche, le requérant critique une contradiction entre les deux considérants suivants de l'acte attaqué :

- "Considérant que les installations et/ou activités concernées sont classées comme suit par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002, arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées : n° 60.10.01, Classe 1. Construction de plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux, dont la superficie est supérieure à 2 ha" (p. 14 de l'acte attaqué);

et

- "Considérant que les conditions en matière de bruit qui s'imposent à tous les établissements classés ne trouvent pas à s'appliquer au trafic ferroviaire; qu'à défaut de réglementation wallonne spécifique à ce type de trafic, il s'indique d'appliquer une directive administrative émise en date du 21 février 1994 par la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement à l'intention des auteurs d'études d'incidences de projets autoroutiers et ferroviaires, laquelle préconise notamment une limite de bruit Leq de 65 dB(A) le jour (08 h à 20 h) en zone urbaine et de 60 dB(A) la nuit (20 h à 24 h)" (p. 29 de l'acte attaqué);

que, selon lui, la contradiction entre ces deux motifs réside en ceci : "si l'établissement répertorié sous le numéro 60.10.01 est un établissement de première classe en vertu de l'arrêté du gouvernement wallon du 4 juillet 2002, les conditions d'exploitation en matière de bruit fixées par l'arrêté du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement sont d'application"; que, toutefois, ajoute-t-il, cette contradiction est issue "d'une mauvaise lecture du tableau en vis-à-vis de la rubrique n° 60.10.01 de la nomenclature, qui n'indique nullement, contrairement à ce qui est stipulé dans l'acte attaqué, qu'il s'agit d'un établissement de première classe", ce qui n'empêche pas que "cette erreur et cette contradiction dans les motifs sont (...) de nature à jeter la confusion dans les esprits des destinataires de l'autorisation et des personnes intéressées, dont les présents requérants"; que, dans une seconde branche, le requérant critique les trois motifs suivants de l'acte attaqué :

1) Sur le territoire de Rixensart :

- " Considérant, quant aux craintes des requérants relatives à une augmentation du trafic suite à l'élargissement de la voirie, que celles-ci ne semblent pas fondées; qu'il convient d'observer que le gabarit de la voirie est élargi exclusivement au droit du passage inférieur; que, quoi qu'il en soit, la densité du trafic automobile n'est pas une conséquence du RER; qu'au contraire, le RER a pour objectif de réduire l'utilisation de l'automobile au profit du chemin de fer; que l'on peut par contre estimer que la circulation sera plus fluide vu la possibilité de croisement en-dessous du pont" (p. 21 de l'acte attaqué).

Le requérant reproche à ce motif d'être déraisonnable : "s'il est vrai que l'objectif même du RER est d'attirer un maximum de navetteurs en les extrayant de l'automobile, il est par contre évident que la réalisation de cet objectif s'accompagne d'une recrudescence importante du trafic routier à l'approche des gares utilisées par lesdits navetteurs";

2) Sur le territoire de Wavre :

" Considérant, quant au fait que la rue des Bleuets serait inadaptée, qu'il convient d'observer que le chemin du Pèlerin, la rue de Moriensart, le chemin des Bourgeois et la rue de Rofessart présentent une configuration strictement locale, alors que la rue des Bleuets est un axe qui est inscrit au plan de secteur comme liaison potentielle entre la RN 257 et l'avenue de Nivelles et qui, selon les requérants mêmes, dessert d'importants lotissements sur la commune de Rixensart; que la rue des Bleuets ne supportera par ailleurs pas d'augmentation du trafic liée à l'exploitation du RER du fait que les autres accès à la halte de Profondsart sont maintenus, qu'il y a peu d'utilisateurs de la halte de Profondsart qui y accèdent en voiture et qu'il n'y a pas lieu de craindre une augmentation sensible de leur nombre; que la crainte des riverains de la rue des Bleuets de voir cette voirie devenir un axe de liaison plus important qu'actuellement ne dépend pas de la mise en oeuvre du projet; qu'au contraire, on pourrait espérer que le RER infirmerait la nécessité de mettre le plan de secteur en oeuvre quant à cette voirie; que, quoi qu'il en soit, le gabarit des voiries proposées - adapté exclusivement à la circulation locale -, et les conditions particulières d'urbanisme du permis n'entérinent aucunement d'une manière ou d'une autre la création d'un contournement encore hypothétique à ce jour; qu'enfin, cette voirie étant située à plus de 500 mètres au nord-ouest de la gare, la probabilité d'y voir du stationnement par les usagers des chemins de fer est faible" (p. 25 de l'acte attaqué).

Selon le requérant, "on peut se poser la question de savoir quel est l'intérêt du maintien de la halte de Profondsart", alors que l'acte attaqué précise qu'elle est peu fréquentée et qu'il n'y a pas lieu de craindre une augmentation sensible du nombre d'utilisateurs;

3) " Considérant que l'étude d'incidences répond de manière satisfaisante aux inquiétudes exprimées en matière d'étude historique/sociale et d'impact psychologique du projet" (p. 31 de l'acte attaqué).

Dans son recours administratif, le requérant avait fait valoir l'impact psychologique des travaux sur les riverains du projet. Or, "ni l'étude d'incidences, ni l'acte attaqué ne comportent de développements sur cette question de l'impact psychologique du projet et, en particulier, de la durée des travaux notamment à l'égard des personnes âgées résidant à proximité de la ligne 161";

Considérant que la partie adverse répond, en ce qui concerne la première branche, qu'elle admet que l'acte attaqué contient une erreur matérielle lorsqu'il indique "que la construction de plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux, dont la superficie est supérieure à 2 ha, serait reprise sous la nomenclature de l'arrêté-liste sous le numéro 60.10.01, classe 1"; qu'en effet, précise-t-elle, ce type de construction ne relève d'aucune classe, quand bien même il serait repris dans l'arrêté du 4 juillet 2002 parce que le projet est soumis à une étude d'incidences; qu'ainsi, ajoute-t-elle, c'est donc "à juste titre que l'acte attaqué précise que les conditions en matière de bruit qui s'imposent à tous les établissements classés ne trouvent pas à s'appliquer au trafic ferroviaire"; qu'à son avis, l'erreur matérielle n'entraîne aucune

conséquence juridique, d'autant plus que des conditions en matière de bruit ont été imposées par l'acte attaqué et que le requérant ne formule aucun grief à cet égard; qu'en ce qui concerne la seconde branche, la partie adverse répond comme suit :

- 1) elle cite les motifs de l'acte attaqué qui justifient le maintien du passage du RER par la halte de Profondsart (p. 24) et qui justifient la création de la nouvelle voirie (pp. 24-25); elle estime en outre qu'"il n'y a pas de contradiction à considérer qu'une "halte" garde tout son intérêt à partir du moment où elle draine une clientèle locale, même si celle-ci ne dépasse pas une centaine de personnes", et qu'"il n'y a pas non plus de contradiction à souhaiter que la fréquentation de la halte reste limitée à la clientèle locale et à limiter les possibilités de parking en conséquence";
- 2) elle cite les motifs de l'acte attaqué (p. 25) et les extraits de l'étude d'incidences (partie 4, pp. 55-97) qui répondent à l'affirmation selon laquelle le passage du RER à Profondsart entraînera une recrudescence du trafic;
- 3) le requérant n'a pas d'intérêt au moyen relatif à l'impact psychologique, dans la mesure où il n'explique pas en quoi sa situation personnelle est affectée;

Considérant que la partie intervenante soutient que la première branche est irrecevable à défaut d'intérêt; qu'en effet, d'après elle, selon la jurisprudence du Conseil d'Etat, "est dénué d'intérêt le moyen tiré d'un vice de forme lorsqu'il est absolument certain que le vice dénoncé n'a pu exercer aucune influence sur le contenu de l'acte attaqué" et, en l'espèce, "l'acte attaqué contient une erreur matérielle en ce qu'il dispose, en page 14 de sa motivation, que la «construction de plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux, dont la superficie est supérieure à 2 ha» constitue une installation de classe 1 au sens de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées, alors que ladite installation ne relève d'aucune classe"; que, toutefois, estime-t-elle, cette erreur matérielle n'a exercé aucune influence sur le contenu de l'acte attaqué relatif au bruit, puisqu'après avoir constaté que les conditions générales d'exploitation en matière de bruit fixées par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement n'étaient pas d'application, la partie adverse a confirmé les conditions particulières énoncées dans la décision de première instance; qu'enfin, la partie intervenante s'interroge sur l'intérêt du requérant à critiquer ces motifs, dans la mesure où les conditions particulières en matière de bruit fixées par l'acte attaqué ne sont pas critiquées par lui; qu'au sujet de la seconde branche, la partie intervenante conclut à l'irrecevabilité du moyen à défaut pour

le requérant d'expliquer en quoi le caractère prétendument déraisonnable des motifs critiqués lui cause personnellement grief; qu'au surplus, elle cite les extraits de l'acte attaqué et de l'étude d'incidences qui justifient les mesures prises et qui répondent aux arguments soulevés dans les recours administratifs;

Considérant qu'en réplique, à propos de la première branche, le requérant avance deux arguments :

- d'une part, l'erreur matérielle reconnue par la partie adverse pose "la question de la légitime confiance que les citoyens peuvent et doivent avoir dans le contenu des actes administratifs". En outre, "dans l'hypothèse où le projet entre dans une des catégories des installations classées, sa qualité de projet mixte le soumettait, en toutes ses dimensions, aux dispositions spécifiques des articles 81 et suivants du décret du 11 mars 1999". En conséquence, "les conditions générales d'exploitation en matière de bruit, fixées par l'arrêté du 4 juillet 2002, trouvent à s'appliquer à l'ensemble des éléments du projet, sans distinction en fonction des caractéristiques de chacune de ses parties";
- d'autre part, le requérant souligne "l'inadéquation de la motivation de l'acte querellé en rapport avec les conditions que ce texte impose en matière de bruit, conditions que la partie adverse reprend en détail mais qui ne répondent pas au prescrit des articles 2 et 6 du décret du 11 septembre 1985 visés au moyen". En effet, l'acte attaqué se réfère à deux sources de droit en matière de bruit :
 - la directive administrative du 21 février 1994 adoptée par la direction générale des ressources naturelles et de l'environnement à l'intention des auteurs d'études d'incidences de projets autoroutiers et ferroviaires, et
 - l'accord environnemental entre la S.N.C.B. et la Région de Bruxelles-Capitale en matière de bruit;

alors que la directive administrative du 21 février 1994 est plus favorable aux riverains (parce qu'elle réduit la période de jour pendant laquelle la limite de bruit est la plus élevée), l'acte attaqué n'explique pas ce qui justifie qu'il soit fait application également de l'accord environnemental entre la S.N.C.B. et la Région de Bruxelles-Capitale, au regard des impératifs d'amélioration du cadre de vie prévus par l'article 2 du décret du 11 septembre 1985. En outre, "en se basant sur cet accord bilatéral, la partie adverse fait fi des caractéristiques propres des zones essentiellement résidentielles ou rurales concernées par le permis octroyé où le niveau de bruit ambiant est, par définition, moins

élevé qu'en zone urbaine". Enfin, "l'acte querellé passe également sous silence toute référence aux normes OMS, de loin plus restrictives que celles contenues dans l'accord (environnemental)";

Considérant, en ce qui concerne la seconde branche, que le requérant réplique comme suit :

- 1) Situation à Rixensart : l'intérêt au moyen n'est pas contestable, "puisque en cas d'annulation de l'acte querellé sur base du moyen invoqué, le permis serait annulé et rencontrerait en cela le souhait du second requérant". Au surplus, le requérant développe, en des termes différents, une argumentation semblable à celle développée dans sa requête en annulation.
- 2) Situation de la halte de Profondsart : le requérant cite les extraits de l'étude d'incidences qui mettent en lumière l'inadéquation et l'inexactitude de la motivation de l'acte attaqué en relation avec la mobilité locale.
- 3) Impact psychologique : le requérant estime avoir intérêt à ce moyen dès lors que son recours au Gouvernement invoquait cette question. En outre, l'acte attaqué est muet sur ce point et la référence à l'étude d'incidences est insuffisante, "celle-ci ne comportant aucune indication concrète relative aux mesures susceptibles de rassurer les riverains sur ce point";

Considérant que la première branche du troisième moyen énoncée dans la requête en annulation critique une contradiction entre deux motifs de l'acte attaqué; que les arguments développés dans le mémoire en réplique relatifs à la violation du principe général de légitime confiance et à la violation de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, constituent des moyens nouveaux, qui sont irrecevables pour n'avoir pas été soulevés dans la requête en annulation, alors qu'ils auraient pu et donc dû l'être et qu'ils ne constituent pas des moyens d'ordre public; qu'il en est de même de l'argument, invoqué pour la première fois dans le mémoire en réplique, relatif à la référence à l'accord environnemental entre la S.N.C.B. et la Région de Bruxelles-Capitale en matière de bruit;

Considérant que l'acte attaqué contient les considérants suivants :

- "Considérant que les installations et/ou activités concernées sont classées comme suit par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002, arrêtant la liste des

projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées : n° 60.10.01, Classe 1. Construction de plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux, dont la superficie est supérieure à 2 ha" (p. 14 de l'acte attaqué);

et

- "Considérant que les conditions en matière de bruit qui s'imposent à tous les établissements classés ne trouvent pas à s'appliquer au trafic ferroviaire; qu'à défaut de réglementation wallonne spécifique à ce type de trafic, il s'indique d'appliquer une directive administrative émise en date du 21 février 1994 par la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement à l'intention des auteurs d'études d'incidences de projets autoroutiers et ferroviaires, laquelle préconise notamment une limite de bruit Leq de 65 dB(A) le jour (08 h à 20 h) en zone urbaine et de 60 dB(A) la nuit (20 h à 24 h)" (p. 29 de l'acte attaqué);

que les motifs de l'acte attaqué contiennent en effet une erreur matérielle : l'indication selon laquelle les constructions de plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux, dont la superficie est supérieure à 2 ha, relèvent de la classe 1 au sens de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées; qu'en effet, la rubrique 60.10.01 de l'annexe I de cet arrêté ne classe cette activité dans aucune catégorie, quand bien même il la soumet à une étude d'incidences préalable; que, toutefois, cette erreur matérielle n'a exercé aucune influence sur le contenu de l'acte attaqué relatif au bruit, puisqu'après avoir constaté "que les conditions en matière de bruit qui s'imposent à tous les établissements classés ne trouvent pas à s'appliquer au trafic ferroviaire", la partie adverse a fixé des limites de bruit et a confirmé les conditions particulières énoncées dans la décision de première instance; qu'en sa première branche, le troisième moyen est irrecevable;

Considérant que la seconde branche est irrecevable, à défaut pour le requérant de démontrer en quoi les motifs critiqués, relatifs aux aménagements de voiries locales, le concernent personnellement; qu'elle est également irrecevable en ce qui concerne les motifs relatifs aux impacts psychologiques du projet sur les riverains; qu'en effet, le recours administratif introduit par le requérant est motivé comme suit sur ce point :

- " Notre association a entendu des riverains frustrés, outrés, déprimés, découragés, résignés ... qui ne savaient pas à qui s'adresser, qui n'ont pas été entendus. Nous avons rencontré des personnes âgées habitant à proximité des voies ... qui pensent qu'il leur reste dix ans de travaux de jour, de nuit et de cauchemards (sic) à vivre ... et qu'elles seront certainement mortes avant de voir passer ce RER" (p. 8 du recours);

que ce motif est rédigé dans des termes manifestement trop vagues pour permettre une réponse circonstanciée de la partie adverse; qu'en outre, le requérant n'expose pas en quoi ce motif qu'il critique lui cause personnellement grief;

Considérant que le requérant prend un quatrième moyen de la violation des articles 93, § 3, et 38, § 1^{er}, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, de l'article 12, alinéa 2, 1^o, du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne et des articles 30, alinéa 5, et 30, alinéa 1^{er}, 2^o, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne; que, dans une première branche, prise de la violation des articles 93, § 3, et 38, § 1^{er}, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, le requérant critique l'affichage par la commune de Wavre de l'annonce de la décision du 22 novembre 2004 du fonctionnaire technique et du fonctionnaire délégué, qui indiquait que le coût d'un recours administratif au Gouvernement wallon s'élevait à 500 euros, alors que les frais de recours s'élèvent à 25 euros; que le requérant estime que cette erreur dans l'affichage "a pu aboutir à la renonciation du dépôt de nombre de recours"; qu'il estime avoir intérêt à ce moyen "dans la mesure où l'exposé d'arguments originaux dans le cadre de recours multiples maximise les chances d'aboutissement favorable ou, pour le moins, l'obligation de motivation par l'autorité de recours"; que, dans une seconde branche, prise de la violation de l'article 12, alinéa 2, 1^o, du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne ainsi que des articles 30, alinéa 5, et 30, alinéa 1^{er}, 2^o, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne, le requérant critique les dimensions de l'affiche annonçant l'enquête publique (48 x 68 cm, soit 32,60 dm², alors que l'article 30, alinéa 5, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 susvisé, impose une surface de 35 dm²) et la circonstance que "le territoire de la commune de Wavre n'est pas mentionné sur l'affiche officielle" (violation de l'article 30, alinéa 1^{er}, 2^o, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 susvisé);

Considérant que le requérant n'a pas intérêt au moyen, dès lors qu'il a pu formuler ses observations lors de l'enquête publique et introduire valablement un recours devant le Gouvernement wallon contre la décision des fonctionnaires technique et délégué; que l'argument selon lequel la multiplication de recours administratifs (avec ou sans arguments originaux) "maximise les chances d'aboutissement favorable ou, pour le moins, l'obligation de motivation par l'autorité de recours" est erroné; qu'en effet, d'une part, l'augmentation du nombre de recours ne signifie pas que les chances de voir ces recours aboutir sont également augmentées; que, d'autre part, l'obligation de

motivation formelle qui pèse sur l'autorité administrative trouve son fondement dans la loi du 29 juillet 1991 et non dans le nombre de recours administratifs introduits; que le quatrième moyen est irrecevable,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en annulation est rejetée.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 650 euros, sont mis à la charge de la première requérante à concurrence de 237,50 euros et à la charge du second requérant à concurrence de 412,50 euros.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le dix-huit janvier deux mille huit par :

M.	HANOTIAU,	président de chambre,
M ^{me}	GUFFENS,	conseiller d'Etat,
M.	DAOUT,	conseiller d'Etat,
M ^{me}	MALCORPS,	greffier.

Le Greffier,

Le Président,

M.-Chr. MALCORPS.

M. HANOTIAU.