**CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.**

**A R R E T**

n° 185.702 du 14 août 2008

A. 181.671/XIII-4492

En cause :

1. **LIERNEUX** André,
2. **CAYMAN** Bernard,
3. **PREVOT** Henri,
4. **GRANDCHAMPS** Etienne,
5. **GUIDARD** Marie-Etienne,
6. **DE ROY** Andrée,
7. **ROELANDTS** Daniel,
8. **la Société privée à responsabilité limitée PHARMACIE LIBERT**,
9. **la Société anonyme SALON DE LA RADIO**,
10. **LORSIGNOL** Jean-Noël,
11. **la Société civile à responsabilité limitée LA PROPRIETE**,
12. **la Société privée à responsabilité limitée DUPUIS-CHEMISIER**,
13. **la Société privée à responsabilité limitée C.D.B.**,
14. **la Société privée à responsabilité limitée A.I.D. REAL ESTATE**,
15. **la Société privée à responsabilité limitée SOCAPHOT**,
16. **la Société privée à responsabilité limitée PAIN DU JOUR**,
17. **GODILLON** Léon,
18. **LENGELE** Patrick,
19. **ROQUET** Jean-Yves,

ayant tous élu domicile chez
Me Vincent LETELLIER, avocat,
avenue Emile Verhaeren 15
1030 Bruxelles,

contre :

**la Région wallonne,**
représentée par son Gouvernement,

ayant élu domicile chez
Mes Pierre LAMBERT et
Bénédicte HENDRICKX, avocats,
rue de Nieuwenhove 14A
1180 Bruxelles.

Partie intervenante :

**la Société régionale wallonne du Transport**,
en abrégé **"S.R.W.T.",**

avenue Gouverneur Bovesse 96
5100 Namur.

---

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

Vu la demande introduite le 12 mars 2007 par André LIERNEUX, Bernard CAYMAN, Henri PREVOT, Etienne GRANDCHAMPS, Marie-Etienne GUIDARD, Andrée DE ROY, Daniel ROELANDTS, la société privée à responsabilité limitée PHARMACIE LIBERT, la société anonyme SALON DE LA RADIO, Jean-Noël LORSIGNOL, la société civile à responsabilité limitée LA PROPRIETE, la société privée à responsabilité limitée DUPUIS-CHEMISIER, la société privée à responsabilité limitée C.D.B., la société privée à responsabilité limitée A.I.D. REAL ESTATE, la société privée à responsabilité limitée SOCAPHOT, la société privée à responsabilité limitée PAIN DU JOUR, Léon GODILLON, Patrick LENGELE et Jean-Yves ROQUET tendant à la suspension de l'exécution "du permis d'urbanisme délivré le 11 décembre 2006 par le Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial à la Société régionale wallonne du Transport (S.R.W.T.), relatif à la construction de la jonction Parc-Sud du Métro Léger de Charleroi (M.L.C.) avec la construction d'un pont sur la Sambre, d'une ligne jusqu'à la gare du Sud et d'un rond-point";

Vu la requête introduite le même jour par les mêmes requérants qui demandent l'annulation de la même décision;

Vu la requête introduite le 21 mai 2007 par laquelle la Société régionale wallonne du Transport (S.R.W.T.), 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 12 juin 2007 fixant l'affaire à l'audience du 27 juin 2007 à 10.00 heures;

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

Entendu, en son rapport, M$^{me}$ GUFFENS, conseiller d'Etat;

Entendu, en leurs observations, Me V. LETELLIER , avocat, comparaissant pour les requérants et Me Y. TOURNAY, loco Mes P. LAMBERT et B. HENDRICKX, avocat, comparaissant pour les parties adverse et intervenante;

Entendu, en son avis conforme, M. NIKIS, premier 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 Société régionale wallonne du Transport (S.R.W.T.) introduit, le 8 mars 2006, une demande de permis d'urbanisme relative à la construction de la jonction Parc-Sud du Métro Léger de Charleroi, impliquant la construction d'un pont sur la Sambre, d'une ligne jusqu'à la gare du Sud et d'un rond-point.

A la demande est notamment jointe une étude d'incidences sur l'environnement réalisée en juin 2005 par la S.A. PISSART.

2. Une enquête publique se déroule du 4 avril au 3 mai 2006. Elle recueille sept réclamations.

3. Le projet suscite notamment l'avis défavorable du conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD) en ce qui concerne l'opportunité environnementale du projet; en outre, le CWEDD considère l'étude d'incidences comme insatisfaisante, tant au niveau du contenu qu'au niveau de la forme. A la suite de cet avis, l'auteur du projet déposera, le 7 juillet 2006, des plans modificatifs et une étude d'incidences complémentaire.

4. Le conseil communal de Charleroi approuve "les ouvertures et modifications de voiries" par une délibération du 1er juin 2006.

5. Le 11 décembre 2006, le Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial délivre le permis d'urbanisme sollicité. Il s'agit de l'acte attaqué;

Considérant que, par requête introduite le 21 mai 2007, la Société régionale wallonne du Transport (S.R.W.T.) demande à intervenir dans la procédure en référé; qu'il y a lieu d'accueillir cette requête;

Considérant que les requérants justifient leur intérêt au recours par la circonstance qu'ils habitent, exploitent un commerce ou disposent d'un siège d'exploitation "le long du tracé litigieux ou dans un périmètre directement affecté par les options retenues par l'acte attaqué";

Considérant que la partie adverse conteste l'intérêt des requérants, qui "n'indiquent pas à quelle distance ils se situent par rapport au projet et en quoi l'acte attaqué leur cause directement un grief";

Considérant que, comme il sera examiné ci-après, le risque de préjudice grave et difficilement réparable n'est pas établi; qu'il n'y a dès lors pas lieu, à ce stade de la procédure, d'examiner le bien fondé de cette exception;

Considérant qu'au titre de risque de préjudice grave difficilement réparable, les requérants soutiennent que la mise en oeuvre de l'acte attaqué impliquera "une modification complète des modalités de déplacement dans et autour de la ville basse de Charleroi, sans que les conséquences de ces bouleversements n'aient été envisagées"; qu'ils affirment qu'"aucune étude n'a en effet été réalisée pour envisager les conséquences du projet en termes de mobilité et de développement socio-économique de la ville basse"; qu'ils écrivent représenter "les intérêts combinés d'habitants, commerçants et acteurs économiques qui sont déterminés à ne pas abandonner ce quartier longtemps en déclin et bordé par l'un des axes de circulation principaux de Charleroi"; qu'ils craignent "que les aménagements projetés viennent renverser une tendance, certes encore trop timide, à la stabilisation d'un quartier qui n'a que trop souffert d'une désertification tant en termes de population que d'activités économiques et commerciales"; qu'ils constatent qu'ainsi, l'axe formé par la rue du Pont Neuf et la rue de l'Ecluse "est déjà en proie à une saturation" automobile telle que "la partie adverse retient (...) qu'une réduction de 20 à 30 % du trafic serait nécessaire pour que

les aménagements autorisés au rond-point Tirou puissent être viables en terme de mobilité"; que, pourtant, selon eux, aucune mesure n'a été envisagée pour atteindre cet objectif; que la huitième requérante écrit exploiter une pharmacie rue du Pont Neuf et le dixième requérant écrit habiter et exercer la profession d'audiologue dans la même rue; que les requérants affirment que "cette modification des conditions de circulation et partant du cadre de vie (...) constitue un préjudice grave et difficilement réparable pour les riverains immédiats de l'axe Pont Neuf - rue de l'Ecluse"; que les requérants riverains immédiats de cet axe font également valoir "les nuisances inhérentes à la circulation de ce type d'infrastructure, à savoir le bruit et les vibrations" causées par "des motrices datant d'il y a plusieurs décennies"; que, par ailleurs, les requérants précisent que "les incidences préjudiciables du projet ne sont pas limitées à l'axe Pont Neuf - rue de l'Ecluse (...), puisque l'acte attaqué couvre des aménagements conséquents sur les deux rives de la Sambre", ce qu'ils détaillent; qu'ils exposent que "la mise à sens unique des voiries le long de la Sambre impliquera une hyper-densification du trafic, et notamment du trafic lourd provenant de la zone industrielle (sidérurgie) à l'ouest de la ville basse, sur les quais de Flandre et de Brabant"; qu'ils soutiennent que, cependant, "aucune étude de l'impact de ces modifications au tracé de la circulation ni aucune appréciation des nuisances qu'elles engendreront immanquablement n'ont été opérées"; qu'ils affirment qu'ainsi, le projet bouleversera l'équilibre fragile de ce quartier où "des efforts conséquents de rénovation ont pourtant été consentis" et qui est "également une zone de parcage sûre et agréable, utilisée essentiellement par les riverains et les clients des services et commerces de cette partie de la ville"; qu'enfin, "les requérants craignent (...) les conséquences désastreuses sur l'activité économique majeure du quartier", à savoir les secteurs de l'hôtellerie et de la restauration; qu'ils estiment ensuite que les travaux de réalisation du projet sont exceptionnels et que le préjudice qu'ils subiront "dépasse largement ce que tout un chacun est tenu de supporter du fait de la vie en société"; qu'en ce qui concerne le caractère difficilement réparable du risque de préjudice, les requérants soutiennent que "compte tenu de la nature et de l'ampleur des travaux couverts par l'acte attaqué, (...) une remise en état, en cas d'annulation, serait plus qu'hypothétique";

Considérant qu'en vertu de l'article 17, § 2, alinéa 1er, 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"; que l'article 8, alinéa 2, 5o, de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 dispose que la demande de suspension doit contenir un exposé des faits de nature à établir que l'exécution immédiate de l'acte ou du règlement attaqué risque de causer au demandeur un préjudice grave difficilement

réparable; que, pour satisfaire aux dispositions précitées, le requérant doit, dans sa demande de suspension, démontrer in concreto que l'exécution de la décision attaquée risque, si elle n'est pas suspendue, d'entraîner pendant l'instance en annulation des conséquences importantes se révélant, dans les faits, irréversibles ou difficilement réversibles au regard des effets qui pourraient s'attacher à l'annulation poursuivie au principal; que cette règle comporte plusieurs corollaires :

- la charge de la preuve incombe au requérant à qui il appartient d'apporter la preuve suffisante de la gravité et du caractère difficilement réparable du préjudice qu'il allègue;
- la demande de suspension doit contenir les éléments de faits précis permettant d'apprécier les risques concrets que l'exécution immédiate de la décision attaquée pourrait entraîner;
- le préjudice allégué, sauf lorsqu'il est évident ou qu'il n'est pas contesté, doit être étayé par des documents probants;
- le Conseil d'Etat ne peut avoir égard qu'aux éléments avancés dans la demande de suspension, les considérations ajoutées à l'occasion des plaidoiries ou dans des écrits non prévus par la loi ou les règlements de procédure n'ayant, à moins de n'être pas contestées ou d'apparaître comme indiscutablement déterminantes, que valeur de simples renseignements;

Considérant qu'en l'espèce, les requérants énoncent une série d'impacts généraux du projet sur l'environnement (impacts sur la mobilité, impacts en termes de bruit et de vibrations, impacts sur l'activité économique du quartier) sans démontrer in concreto en quoi ils risquent d'en être individuellement victimes; que, par ailleurs, ils ne démontrent pas le degré de gravité des risques de préjudice vantés;

Considérant qu'à cet égard, il y a lieu de relever qu'actuellement déjà le rond-point Tirou, qualifié par l'étude d'incidences de "point névralgique du tracé", est régulièrement saturé aux heures de pointe (études d'incidences sur l'environnement (E.I.E.), p. 120); qu'il en est de même de la Porte de Philippeville, déjà saturée en situation existante (E.I.E., p. 120); que les requérants ne démontrent pas en quoi le projet autorisé risque d'aggraver l'atteinte que la situation existante porte déjà à la mobilité; qu'à ce sujet, il convient de ne pas perdre de vue que l'objectif du projet est d'encourager l'usage des transports en commun et de dissuader celui des véhicules individuels; que, par voie de conséquence, ils ne démontrent pas non plus en quoi le projet risquerait d'avoir un quelconque impact négatif sur l'activité économique du quartier;

Considérant qu’en ce qui concerne les bruits et les vibrations que les véhicules du métro léger risquent de causer, l’étude d’incidences relève (p. 164) que "la gêne due aux vibrations produites par le passage des rames du métro léger devrait être négligeable, tant au niveau des personnes que des bâtiments", et qu'"il ne faut pas négliger d’équiper l’infrastructure et le matériel roulant de dispositifs permettant l’atténuation des vibrations, tel que cela est prévu dans le projet";

Considérant qu’enfin, les désagréments provoqués par les travaux de construction sont par nature temporaires et ne peuvent en principe être pris en compte au titre de risque de préjudice grave; que, de toute façon, les requérants ne fournissent aucune explication de nature à démontrer que les inconvénients causés par ces travaux dépassent largement ce que tout un chacun est tenu de supporter du fait de la vie en société;

Considérant, dès lors, que le risque de préjudice grave et difficilement réparable n’est pas à suffisance établi;

Considérant qu'une des conditions requises par l'article 17, § 2, alinéa 1er, 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 1er.**

La requête en intervention introduite par la Société régionale wallonne du Transport 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 régionale wallonne du Transport, liquidés à la somme de 125 euros, sont mis à la charge des requérants.

Les dépens sont réservés pour le surplus.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII[e] chambre des référés, le quatorze août deux mille huit par :

| | | |
|---|---|---|
| M[me] | GUFFENS, | conseiller d'Etat, président f.f., |
| M. | QUINTIN, | greffier assumé. |

Le Greffier assumé, Le Président f.f.,

Fr. QUINTIN. S. GUFFENS.