CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 186.925 du 9 octobre 2008

A. 188.326/XV-731

En cause : **1. DENYS** Michel,
2. MEUNIER Ariane,
3. VAN SCHUYLENBERGH Thierry,
4. UYTERELST Marie-Noëlle,
5. CHAFI Abder,
6. MINET André,

ayant tous élu domicile chez
Me J. SAMBON, avocat,
rue des Coteaux 227
1030 Bruxelles,

contre :

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

ayant élu domicile chez
Me M. KESTEMONT-SOUMERYN**,** avocat,
rue de Loxum 25
1000 Bruxelles.

Requérante en intervention :

la s.a. de droit public INFRABEL,

ayant élu domicile chez
Me Chr. THIEBAUT, avocat,
avenue Paul Hymans 71
1200 Bruxelles.

LE PRESIDENT F.F. DE LA XV^e^ CHAMBRE SIEGEANT EN REFERE,

Vu la requête unique introduite le 26 mai 2008 par laquelle Michel DENYS, Ariane MEUNIER, Thierry VAN SCHUYLENBERGH, Marie-Noëlle UYTERELST, Abder CHAFI et André MINET demandent la suspension de l'exécution et l'annulation du permis d'urbanisme délivré le 21 mars 2008 par le fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale à INFRABEL pour la mise à quatre voies de la ligne 124, entre la rue des Bigarreaux et la limite de la Région, ainsi que la

création d'un point d'arrêt au croisement avec la ligne 26 et la démolition du bâtiment de la halte Linkebeek;

Vu la requête introduite le 17 juin 2008 par laquelle la société anonyme de droit public INFRABEL demande à être reçue en qualité de partie intervenante dans la procédure en référé;

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

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

Vu l'ordonnance du 3 septembre 2008 fixant l'affaire à l'audience du 25 septembre 2008;

Vu la notification aux parties du rapport et de l'avis de fixation à l'audience;

Entendu, en son rapport, M. QUERTAINMONT, conseiller d'Etat, président de chambre f.f.;

Entendu, en leurs observations, Me J. SAMBON, avocat, comparaissant pour les requérants ainsi que M. DENYS, représentant du «collectif 124», Me KAROLINSKI *loco* Me M. KESTEMONT-SOUMERYN, avocat, comparaissant pour la partie adverse et Me NOPERE *loco* Me Chr. THIEBAUT, avocat, comparaissant pour la partie intervenante;

Entendu, en son avis conforme, M. DEBROUX, 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 du recours se présentent comme suit:

1. A la date du 24 octobre 2007, INFRABEL introduit une demande de permis d'urbanisme en vue de la mise à 4 voies de la ligne 124 entre la rue des Bigarreaux à Uccle et la limite de la Région, ainsi qu'en vue de la réalisation de murs antibruit, la création d'un point d'arrêt avec parking, la démolition et la reconstruction

d'ouvrages d'art et la réalisation d'une tranchée couverte au-dessus des voies aménagée en parking.

Précédemment, la SNCB avait, en décembre 2002, demandé un certificat d'urbanisme pour la pose d'une troisième et d'une quatrième voies sur la ligne 124 sur le territoire d'Uccle ainsi que pour l'augmentation de la vitesse nominale à 160 km/h.

Après une étude d'incidences, clôturée le 1er juin 2004, et une enquête publique qui a donné lieu à des amendements apportés par la SNCB à sa demande, le fonctionnaire délégué de la Région délivre le 27 avril 2007 le certificat d'urbanisme, moyennant le respect de différentes conditions relatives au bruit, aux vibrations, aux points d'arrêt Moensberg et Linkebeek et au chantier.

2. L'enquête publique relative à la demande du permis d'urbanisme introduite par INFRABEL le 24 octobre 2007 se déroule du 19 novembre au 19 décembre 2007. Le motif principal annoncé de l'enquête est: «modification de voies de communication».

Dans le cadre de cette enquête, 75 lettres d'observations ou de réclamations (dont 72 identiques) sont introduites. Parmi les réclamants figurent notamment trois des actuels requérants, riverains des lignes 124 et 26.

3. Le 9 janvier 2008, la commission de concertation émet un avis favorable conditionnel sur la demande de permis d'urbanisme. Les modifications à apporter à la demande doivent répondre aux conditions suivantes:

« Pour l'intégration urbanistique du projet :

- Rendre les haltes RER les plus accueillantes et les plus sécurisées possibles y compris par une vidéo-surveillance, de manière à stimuler la demande et assurer un contrôle social.
- Intégrer les fonctions annexes au chemin de fer au projet de nouvelle halte Moensberg de manière à améliorer l'impact paysager et à inclure la future halte dans un réseau d'activités assurant un contrôle social à même de réduire le sentiment d'insécurité dégagé par la halte seule.
- Améliorer l'esthétique du poste de sectionnement afin que celui-ci soit mieux intégré à l'architecture de la halte (revêtement, forme de la toiture, aménagement des abords, ...).

Ajouter une rampe d'accès PMR depuis la rue du Bourdon (extrémité Sud du pont) vers le quai Sud de la ligne 26.

- Retenir la recommandation du chargé d'étude quant à la rampe d'accès PMR à partir de l'avenue des Tilleuls vers le quai Ouest de la ligne 124 à la halte Moensberg en veillant à son intégration par rapport à la halte et au poste de sectionnement qui sera éventuellement à déplacer légèrement.
- Améliorer les liaisons cyclistes et piétonnes traversant le domaine ferroviaire comme dans le plan communal de mobilité.
- Améliorer l'esthétique de la placette de la halte Linkebeek notamment par des formes plus à l'échelle humaine des couvertures d'escaliers de grande hauteur

et des abris pour vélos, ainsi que dans un souci d'entretien aisé (éviter les surfaces vitrées horizontales nécessitant des nettoyages récurrents).

• Assurer par la SNCB l'entretien, et l'irrigation si nécessaire, de la végétation plantée sur les murs anti-bruits.

• Garantir une gestion harmonieuse des espaces verts du site, en pnvilégiant les fonctions écologiques et paysagères.

Pour la réduction des nuisances sonores et vibratoires :

• Préciser et adapter le dimensionnement et les caractéristiques des dispositifs anti-bruits, en veillant à leur intégration paysagère (aspect, hauteur, plantations, ...).

• Garantir la durabilité des dispositifs anti-bruit par la mise en oeuvre de matériaux résistants dans le temps particulièrement en ce qui concerne les absorbants acoustiques.

• Intégrer au projet tous les aménagements nécessaires à la réduction drastique des vibrations, et apporter des réponses claires à cette problématique après la réalisation de la plate forme et avant la pose du ballast et au minimum adapter des mesures anti-vibrations entre le PT6375 et le nouveau pont de l'avenue des Tilleuls et entre l'extrémité Sud des quais de la nouvelle halte Moensberg et le début de la couverture des voies par le parking de la halte Linkebeel(k).

• Prendre les mesures nécessaires pour mieux assurer la protection des riverains au-delà de l'aire géographique des travaux, conformément à la convention environnementale bruit et vibrations signé entre le Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB.

• Réaliser un contrôle contradictoire par exemple avec l'I.B.G.E., lors de la fin de travaux afin de vérifier la bonne mise en oeuvre des mesures anti-bruit, et une fréquence accrue de contrôle pour s'assurer d'une analyse correcte de l'évolution des nuisances dans le temps, ce qui devrait faire l'objet d'un chapitre dans la convention spécifique Bruit et Vibrations dont le projet, joint au dossier, doit être validé avant la délivrance du permis pour la zone concernée.

Pour la reprise des eaux de pluie :

La reprise des eaux de pluie des quais et de la dalle de la halte de Linkebeek doit être raccordée au système de reprise se déversant dans l'égout public de la rue du Moensberg après passage dans des bassins d'orages incorporés aux quais de la halte Moensberg.

Pour ce qui concerne la remise en état des espaces verts après le chantier et la végétalisation des murs verts :

Il est indispensable, pour s'assurer d'une reprise cohérente de la végétation et d'une réimplantation équilibrée de la faune, de suivre scrupuleusement les recommandations du chargé d'étude et celles du plan de gestion à l'étude en région bruxelloise, ainsi que d'établir un plan sérieux d'entretien et de gestion des murs anti-bruits verts.

Pour ce qui concerne l'éclairage :

• veiller à installer dans la mesure du possible des éclairages à faible consommation.

Pour le chantier :

• Introduire une déclaration de classe 3 PREALABLEMENT au début du chantier qui comprendra entre autres et en complément des dix points exigés dans le certificat d'urbanisme délivré, ainsi qu'en complément des recommandations du chargé de l'étude d'incidence, les éléments suivants :

• Assurer la cohérence globale du maillage vert en limitant au maximum l'emprise du chantier et en prenant les mesures nécessaires proposées permettant de rétablir les couloirs de liaison cruciaux à l'échelle de la Région.

• Raccourcir au mieux et limiter le trajet du charroi vers l'entrée/sortie de la ville en passant par la rue du Bourdon et la chaussée de Drogenbos.

• Bâcher et arroser les camions sortants et nettoyer régulièrement les voiries aux sorties de chantier. Limiter strictement les travaux de nuit ou le dimanche aux seuls travaux nécessitant une interruption du trafic ferroviaire.

• Distribuer régulièrement une information toutes-boîtes aux riverains directs du chantier afin de garantir une communication optimale entre les différentes parties.

• Etudier la possibilité d'assurer une partie du charroi d'approvisionnement du chantier par voie ferrée sans entraver la libre circulation du trafic ferroviaire.

La Commission souhaite d'autre part pour l'exploitation :

a) Des fréquences élevées et des plages horaires élargies en soirée et le week-end.

b) La mise en pratique l(d)es mesures d'accompagnement prévues par la Convention RER dans son article 4 en matière d'intégration de l'offre de transports en commun dans les 3 régions (y compris l'harmonisation des tarifs et l'intégration de la billetterie).

c) Que soient prises les mesures d'accompagnement nécessaires pour dissuader les navetteurs de se déplacer en automobile.

La Commune regrette d'autre part que les parapets retenus ne soient pas conformes à ceux proposés par le chargé d'études et de ce fait se prêtent moins à la mise en oeuvre du plan de lumière communal».

4. A la date du 22 janvier 2008, le Collège des bourgmestre et échevins de la commune d'Uccle émet un «avis favorable sous réserves» sur la demande de permis d'urbanisme. Le Collège fait sien l'avis de la commission de concertation.

5. Le 21 mars suivant, le fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale accorde le permis sollicité en imposant une série de conditions.

Il s'agit de l'acte attaqué par le recours; il a été notifié à INFRABEL par courrier recommandé du 21 mars 2008, et est motivé ainsi qu'il suit:

« **Article 1er** Le permis est délivré à INFRABEL
pour les motifs suivants :

Considérant que le bien se situe en zone de chemin de fer du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Vu la loi portant assentiment à l'accord de coopération entre l'Etat fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB du 11/10/2001, ratifié par le Parlement bruxellois le 20 décembre 2001 ;

Considérant le certificat d'urbanisme soumis à étude d'incidences délivré pour le même objet par le fonctionnaire délégué le 27 avril 2007 ;

Vu la convention environnementale du 24 janvier 2001, entre la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB relative aux bruits et vibrations du chemin de fer;

Considérant le projet de convention environnementale spécifique au tronçon de la ligne 124 entre la rue des Bigarreaux et la limite régionale, annexée au dossier de demande de permis, en particulier les articles 3, 5 et 6, déterminant les objectifs de niveau pour les nuisances sonores et vibratoires, le contrôle du

respect de ces normes et les engagements d'Infrabel en cas de dépassement de celles-ci ;

Considérant que ce projet est conforme à la priorité 8.6 du P.R.D.;

Considérant que ni les conditions d'exploitation du chemin de fer, ni l'entretien des installations ne relèvent d'un permis d'urbanisme ;

Considérant que le dimensionnement et les caractéristiques des dispositifs anti-bruit ont été justifiés dans l'étude d'incidences ;

Considérant que le parking de transit du Moensberg est prévu au P.R.A.S.;

Considérant que la sécurité à la halte Moensberg sera assurée par le fait de l'utilisation du parking de transit et que de nombreux trains ainsi que des bus qui s'y arrêtent [sic];

Considérant que des équipements comme des commerces ne semblent pas viables sur ce site et qu'au cas où il y aurait une volonté d'en réaliser, ils devraient faire l'objet d'une demande de permis d'urbanisme spécifique ;

Considérant la demande de la SNCB pour la construction d'un poste de sectionnement à la halte Moensberg et que l'emplacement de celui-ci est compatible avec le présent projet ;

Considérant que des accès PMR sont prévus aux quatre quais de la halte Moensberg, depuis la rue du Bourdon, et des correspondances entre chaque quai via six ascenseurs ;

Considérant qu'il est opportun de mettre deux escaliers d'accès direct aux quais de la ligne 26 depuis le pont de la rue du Bourdon, vers l'est, là où est déplacée la halte, pour les gens qui ne viennent pas en voiture ou à velo ;

Considérant que la création de deux escaliers rejoignant directement les deux quais exploités en R.E.R. de la halte Moensberg de la ligne 124, depuis le pont de l'avenue des Tilleuls à l'aplomb des quais, permet d'éviter les rampes en zig-zag (non accessibles aux PMR) et l'escalier courbe prévu à l'est des voies, qui impliquaient une emprise lourde dans le talus arboré et un cheminement piéton fort long ;

Considérant qu'à la halte Moensberg, il y a lieu de prévoir une rampe PMR depuis l'avenue des Tilleuls vers le quai ouest de la ligne 124 et une rampe PMR depuis la rue du Bourdon, à l'extrémité sud du pont, vers le quai sud de la ligne 26 ;

Considérant que le modèle des parapets des nouveaux ponts est le même que ceux des autres lignes R.E.R. ce qui constitue ainsi un signal fort de cohérence au niveau régional des équipements du R.E.R. ;

Considérant le chapitre « Conditions d'exécution du chantier » du Document de synthèse au format A3 ;

Considérant le chapitre « Gestion des espaces verts et des murs verts » du Document de synthèse au format A3 ;

Considérant qu'un nouveau PPAS a été initié par la commune sur la zone ferroviaire du Moensberg ;

Considérant l'avis du collège des bourgmestre et échevins de Linkebeek du 4.12.2007 qui relève des problèmes d'inondations, mais que ceux-ci sont résolus par des équipements prévus en Région flamande ;

Considérant que le demandeur devra introduire une Déclaration de classe IlI pour les travaux, autrement dit « permis chantier », auprès de la commune ;

Article 2 Le titulaire du permis devra :

1/ respecter les conditions suivantes :

- se conformer aux plans (voir liste en annexe) à modifier de la manière suivante:

1. Placer des semelles antivibratoires sous les traverses de la ligne 124, depuis le n/ 9 de la rue des Griottes, jusqu'au début de la couverture des voies du parking de la halte Linkebeek (19, av. des Mures)

2. A la halte Moensberg, prévoir deux escaliers d'accès aux quais de la ligne 26 depuis la rive est de la rue du Bourdon

3. A la halte Moensberg, prévoir deux escaliers d'accès aux quais extérieurs de la ligne 124 depuis la rive sud de l'avenue des Tilleuls, en remplacement des rampes et escaliers prévus dans le triangle ligne 26 / ligne 124 / av. des Tilleuls

4. A la halte Moensberg, prévoir en plus, une rampe PMR depuis l'avenue des Tilleuls vers le quai ouest de la ligne 124 (71 m de long) et une rampe PMR depuis la rue du Bourdon, à l'extrémité sud du pont, vers le quai sud de la ligne 26 (67 m de long)

5. A la halte Linkebeek, les auvents horizontaux des couvertures des escaliers et le toit des abris vélos doivent être dans un matériau translucide

6. A la halte Linkebeek, afin d'améliorer les liaisons piétonnes, élargir à 3 m, chacun des deux passages entre le parking et l'av. des Hospices

- se conformer aux exigences des services techniques communaux en matière de travaux de voirie et de raccordements divers (eau, gaz, électricité, téléphone, etc. ...).

...

3/ respecter les indications particulières reprises dans l'annexe 1 du présent arrêté.

(...)».

Considérant qu'il y a lieu d'accueillir la requête en intervention introduite par la société INFRABEL, bénéficiaire du permis d'urbanisme attaqué;

Considérant que la partie adverse soulève, dans sa note d'observations, une exception d'irrecevabilité du recours liée au défaut d'intérêt des requérants; qu'elle expose que l'intérêt à agir dont se prévalent les requérants a exclusivement trait aux nuisances sonores et vibratoires que leur cause le passage du chemin de fer à proximité des endroits où ils sont domiciliés, les requérants soutenant que ces nuisances seront sensiblement aggravées si le projet autorisé par l'acte attaqué est réalisé; que la partie adverse relève toutefois que ce qui cause le bruit et les vibrations dont se plaignent les requérants, c'est le passage des trains sur les voies et non pas les voies elles-mêmes et ajoute que l'augmentation du trafic ferroviaire prévue dans le cadre de la mise en oeuvre du RER pourrait théoriquement avoir lieu sans que soient exécutés les travaux litigieux; qu'elle en déduit que dans cette hypothèse, l'augmentation de trafic prévue suite à la mise en oeuvre du RER se réaliserait dans la même proportion, mais que l'ensemble des trains devraient alors passer sur les voies actuellement en place, lesquelles ne satisfont pas les requérants quant à leurs exigences en matière de réduction de bruit et de vibrations; que la partie adverse souligne également que les nouvelles voies, dont l'acte attaqué autorise la construction, présentent de meilleures caractéristiques d'absorption des bruits et des vibrations, que les trains qui emprunteront ces nouvelles voies causeront moins de bruit et de vibrations que s'ils étaient passés sur les voies existantes, et que par conséquent, en postulant la suspension et l'annulation de l'acte attaqué, les requérants vont paradoxalement à l'encontre de l'intérêt qu'ils prétendent avoir au présent recours;

Considérant que tout riverain a normalement intérêt au bon aménagement de son quartier, ce qui implique la possibilité de contester tout projet susceptible de modifier son environnement ou d'affecter son cadre de vie; que trois des requérants ont formé une réclamation lors de l'enquête publique, à l'instar de nombreux autres riverains; que pour apprécier l'intérêt des requérants, qui sont riverains des lignes ferroviaires 124 et 26 et membres du «collectif 124», il y a lieu également de tenir compte de la nature des nuisances susceptibles d'être produites par l'activité concernée et des dimensions du projet; que l'argumentation développée par la partie adverse quant à l'aggravation ou à la réduction des nuisances sonores et vibratoires selon que les trains passent sur les voies existantes ou sur de nouvelles voies, procède d'une confusion entre l'intérêt à agir et l'existence d'un risque de préjudice grave et difficilement réparable; que compte tenu de ces éléments, le recours est recevable, l'exception soulevée par la partie adverse ne pouvant être retenue;

Considérant qu'en vertu de l'article 17, § 2, de ses lois coordonnées, le Conseil d'Etat ne peut ordonner la suspension de l'exécution d'un acte administratif que si des moyens sérieux susceptibles de justifier l'annulation de l'acte attaqué sont invoqués et si l'exécution immédiate de cet acte risque de causer un préjudice grave difficilement réparable;

Considérant qu'en l'espèce les requérants, après avoir souligné qu'ils ne sont pas opposés à l'introduction d'un RER à Bruxelles mais qu'ils s'opposent au projet de la SNCB qui ne respecte pas les normes de bruit et de vibrations, décrivent le risque de préjudice grave difficilement réparable qu'ils invoquent en mettant l'accent sur deux aspects: les nuisances sonores et les vibrations;

Considérant, en ce qui concerne les nuisances sonores, que les requérants comparent des mesures de bruit effectuées par l'IBGE à leur demande dans la zone concernée avec les valeurs OMS (50dB de jour et 45 dB de nuit) et constatent que les valeurs relevées par l'IBGE (jusqu'à 72,3 dB rue des Griottes) dépassent celles de l'OMS avec des différences très importantes et en tout état de cause supérieures aux émergences inscrites dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage; qu'ils soulignent que la situation projetée impliquerait une dégradation sensible de l'environnement sonore, en raison de l'augmentation importante de la fréquence des liaisons ferroviaires, de l'élargissement de l'amplitude de desserte (entre 5 heures et 1 heures les jours ouvrables), de la prévision de doubler les trains rapides entre Anvers et Charleroi, ainsi que du fait que la demande de la SNCB porte sur l'augmentation de la vitesse nominale

à 160 km/h; qu'ils critiquent par ailleurs le caractère nullement probant et les déficiences de l'étude d'incidences, en particulier la circonstance que l'étude ne procède à aucune mesure ni à aucune modélisation en termes de bruit maximum, le cahier des charges requérant que soient pris en considération les pics de bruit par le biais du «LA max» plutôt qu'un lissage des mesures sur toute la période nuit et toute la période jour; qu'ils en déduisent que l'étude d'incidences réalisée «est gravement lacunaire dans les critères pris en compte, dans sa méthodologie et dans le respect du cahier des charges de l'étude», de telle sorte qu'une telle étude «ne peut être considérée [...] comme conjurant la présomption de risques d'incidences notables sur l'environnement qui s'attache à l'incorporation dans l'annexe I du CoBAT du type de projet autorisé par l'acte attaqué»;

Considérant, en ce qui concerne le deuxième aspect du risque de préjudice invoqué par les requérants, à savoir les vibrations, qu'ils font valoir que les campagnes de mesures effectuées par le bureau ARIES, auteur de l'étude d'incidences, sont insuffisantes; qu'ils ajoutent que même en se fondant sur l'étude d'incidences déficiente, il en ressort que le point situé à l'avenue des Mûres n/ 23 (c'est-à-dire le domicile du premier requérant) présente un non-respect de la norme relative à la gêne aux personnes, en l'occurrence une valeur moyenne trois fois plus importante que la valeur A en période de jour; qu'ils soulignent également que l'impact spécifique des recommandations formulées par le bureau d'études quant à la situation vibratoire déjà alarmante n'est ni calculé ni modalisé dans l'étude d'incidences, que le projet envisagé par INFRABEL ne prévoit pas l'implantation systématique de semelles absorbantes sur le site d'implantation et qu'«aucune garantie n'est donc donnée de l'absence d'aggravation des vibrations qui présentent déjà un niveau trop élevé dans certaines propriétés riveraines»;

Considérant que la Région de Bruxelles-Capitale, partie adverse, soutient pour sa part que les nuisances sonores et les vibrations aggravées décrites par les requérants résultent du passage des trains et non de la pose des voies et que l'acte attaqué n'autorise pas l'augmentation du trafic ferroviaire mais seulement des travaux d'infrastructure, en sorte que le préjudice n'est pas lié à l'acte attaqué; que la partie adverse estime que les nuisances sonores et les vibrations seront atténuées par la mise en oeuvre de l'acte attaqué, et que celui-ci aura pour conséquence de réduire les nuisances causées par les passages, qui seront plus fréquents, des trains: qu'enfin, à titre subsidiaire, la partie adverse conteste la gravité du risque de préjudice vanté par les requérants et relève que ces derniers ne se plaignent pas des travaux eux-mêmes ni

même d'une atteinte à leur cadre de vie, mais bien uniquement du bruit et des vibrations;

Considérant que la société intervenante INFRABEL, en se référant à plusieurs arrêts du Conseil d'Etat, dénonce une absence de lien de causalité entre l'exécution de l'acte attaqué et le préjudice allégué par les requérants, ce préjudice trouvant selon elle sa cause première dans le PRAS dont le permis n'est qu'une mesure d'exécution; que l'intervenante reproche également aux requérants de faire abstraction, lors de la démonstration de leur préjudice, de l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat et les trois Régions, accord qui a entériné la détermination du tracé de la ligne 124 et auquel le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale a donné son assentiment par l'ordonnance du 10 janvier 2002;

Considérant que si les requérants critiquent l'étude d'incidences, en ce qui concerne son absence de fiabilité et ses lacunes ainsi que les modalités selon lesquelles ont été abordés les problèmes de bruits et de vibrations, leurs critiques ne dénoncent cependant pas une insuffisance criante de cette étude, ou son caractère totalement lacunaire, ou encore le fait qu'elle ne contiendrait pas tous les éléments d'information requis par le cahier des charges quant aux impacts du projet sur l'environnement; qu'à cet égard, la consultation du dossier administratif ne permet pas d'apercevoir en quoi l'étude d'incidences réalisée par le bureau ARIES se serait manifestement écartée du cahier des charges, aurait induit l'administration en erreur ou n'aurait pas rempli son but qui était d'éclairer l'autorité sur les risques de préjudices pour l'environnement; qu'il s'ensuit que la dénonciation par les requérants du caractère erroné ou lacunaire de l'étude d'incidences ou les considérations générales qu'ils émettent quant à la violation du système d'évaluation des incidences ne peuvent à elles seules entraîner une présomption de l'existence d'un risque de préjudice grave difficilement réparable;

Considérant par ailleurs que si les requérants soutiennent que «la protection contre les nuisances sonores participent (d)e la protection de droits fondamentaux consacrés par l'article 8 de la CEDH et les articles 22 et 23 de la Constitution», il n'en découle pas *ipso facto* que le préjudice serait en l'espèce grave et difficilement réparable, des éléments concrets devant à cet égard être fournis à l'appui de la demande de suspension;

Considérant, quant aux risques concrets évoqués en vue d'établir la gravité et le caractère difficilement réparable du préjudice allégué par les requérants, que ceux-ci, après avoir affirmé ne pas s'opposer à l'introduction d'un RER à Bruxelles et dans

sa périphérie («qui diminuera la pression automobile toujours plus grande dans nos quartiers résidentiels et permettra une mobilité plus efficace et respectueuse de l'environnement»), décrivent les nuisances sonores et les vibrations qui en résulteront par rapport à la situation actuelle, qualifiée de «déjà préoccupante»; qu'il est néanmoins contradictoire de se plaindre du bruit généré par le projet en relation avec l'augmentation du trafic et l'élargissement de l'amplitude de desserte, tout en déclarant ne pas s'opposer au RER; qu'en outre, l'extrait de l'étude d'incidences cité par les requérants ainsi que les cartes de bruit montrent que la situation projetée est inchangée, voire améliorée, pour cinq des sept requérants et qu'il n'apparaît une aggravation des émergences que pour les deux requérants de la rue Engeland et la rue des Tilleuls; que les requérants n'apportent aucun élément concret qui permettrait de nier le constat de l'étude d'incidences selon lequel «les dispositifs anti-bruits prévus par le projet le long de la ligne 124 sont pour la plupart suffisants pour répondre aux exigences de la Convention environnementale» ou qui permettrait de conclure que la dégradation pour les riverains de la ligne 26 est d'une telle importance qu'il en résulte un risque de préjudice grave difficilement réparable; que le fait de relever, pour la rue des Tilleuls et la rue Engeland, une aggravation des émergences, respectivement de 3.7 dB(A) et de 3.2 dB(A) et de faire référence à la norme NBN S 01-401 (maximum 3dB) pour tenter de démontrer la gravité du préjudice n'est pas pertinent, les hypothèses visées par cette norme n'étant pas celle de locaux d'habitation mais celles de locaux de repos ou de «salles diverses» et pour des émergences dues à des sources intérieures au bâtiment mais extérieures au local à protéger; que les normes OMS auxquelles se réfèrent les requérants pour démontrer que les émergences sont importantes, sont des recommandations qui ne constituent pas des normes contraignantes en droit belge; qu'elles constituent des objectifs à atteindre à terme, en sorte que le fait de ne pas atteindre ces valeurs ne peut signifier que le préjudice éventuellement subi serait grave et difficilement réparable; qu'il en va de même des références aux limites fixées par l'arrêté du Gouvernement du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage, référence inadéquate puisqu'au sens de cet arrêté le «bruit de voisinage» est le «bruit généré par toute source sonore audible dans le voisinage à l'exception de celui qui est généré par les trafics aérien, routier, ferroviaire, fluvial (...)», ainsi que par l'arrêté du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations générés par les installations classées, lequel fixe les conditions générales d'immission de bruit à l'extérieur en provenance des installations classées, les requérants ne démontrant pas que l'on est en l'espèce dans les conditions d'application de ces normes acoustiques; qu'en ce qui concerne par ailleurs la comparaison des coupes de la demande de certificat d'urbanisme et de la demande de permis d'urbanisme opérée par les requérants pour en déduire une diminution en hauteur de la protection acoustique du côté de

l'avenue des Mûres, il y a lieu de relever que les requérants ne tiennent pas compte de l'éloignement de la source de bruit et de la présence d'un talus arboré, en sorte qu'il n'est pas permis de déduire que la simple diminution de la hauteur de la protection acoustique est la preuve de l'existence d'un risque de préjudice grave difficilement réparable;

Considérant, en ce qui concerne le problème des vibrations, que les requérants n'apportent pas davantage d'éléments concrets tendant à prouver, à ce stade de la procédure en référé, que la situation serait aggravée après la mise en oeuvre du permis d'urbanisme attaqué, puisque celui-ci impose expressément la pose de semelles anti-vibratoires; que pour le reste, les critiques des requérants portent uniquement sur le dossier de demande de permis et sur la prise en compte des recommandations du bureau d'études, mais restent en défaut de démontrer que les mesures préconisées sont inadaptées; que s'ils insistent à l'audience sur «l'absence de garantie» que les nuisances ne s'aggravent à l'avenir, ils restent néanmoins en défaut d'exposer en quoi il existerait concrètement dans leur chef un risque de préjudice irréversible du fait des vibrations;

Considérant au surplus qu'il résulte du phasage des travaux figurant dans l'étude d'incidences ainsi que du «planning actualisé d'exécution des travaux « (daté du 9 juin 2008 et constituant la pièce 19 du dossier administratif) que la mise en service du RER est programmée pour le 30 décembre 2016; qu'il s'ensuit que même si le permis d'urbanisme attaqué était mis immédiatement à exécution, il est peu vraisemblable que le préjudice sonore et vibratoire allégué vienne à se réaliser avant la fin de l'instance en annulation; qu'en tout état de cause, le début des travaux pour le tronçon «Tilleuls-Bigarreaux», la halte de Linkebeek et la halte de Moensberg n'est respectivement prévu que le 1er juin 2009, le 1er février 2011 et le 2 mai 2011, ce qui ne correspond pas aux prévisions de l'article 17, § 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat selon lequel la suspension de l'exécution d'un acte administratif ne peut être ordonnée que si l'exécution *immédiate* de l'acte risque de causer un préjudice grave difficilement réparable;

Considérant qu'il découle de ces différents éléments que le risque de préjudice grave et difficilement réparable dans le chef des requérants n'est pas établi; que l'une des conditions requises par l'article 17, § 2, alinéa 1er, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat pour que soit accueillie une demande de suspension fait défaut,

D E C I D E :

Article 1er.

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

Article 2.

La demande de suspension est rejetée.

Article 3.

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^{e} chambre siégeant en référé, le neuf octobre deux mille huit par :

M. QUERTAINMONT, président de chambre f.f.,
M. GHODS, greffier assumé.

Le Greffier assumé, Le Président f.f.,

R. GHODS. Ph. QUERTAINMONT.