

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 225.918 du 19 décembre 2013

A. 209.714/XIII-6702

En cause :

1. **JACQMIN** Michel
2. **PETITHAN** Martine,
ayant tous deux élu domicile chez
Mes Nathalie VAN DAMME et
Judith MERODIO, avocats,
place des Nations Unies 7
4020 Liège,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
Me Bénédicte HENDRICKX, avocat,
rue de Nieuwenhove 14A
1180 Bruxelles.

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

Vu la requête unique introduite le 7 août 2013 par Michel JACQMIN et Martine PETITHAN en ce qu'elle contient une demande de suspension de l'exécution de :

" la décision du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, du 10 juin 2013 accordant à la DGO1 - Direction des routes du Luxembourg - un permis d'urbanisme ayant pour objet le contournement sud-ouest Marche, reliant la N4 à la N831 [lire : 836]";

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

Vu le rapport de M^{me} VANDERHELST, auditeur adjoint au Conseil d'Etat, rédigé sur la base de l'article 12 de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'Etat;

Vu l'ordonnance du 5 novembre 2013 fixant l'affaire à l'audience du 4 décembre 2013 à 10 heures;

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

Entendu, en son rapport, M. PAQUES, conseiller d'Etat.

Entendu, en leurs observations, Me N. VANDAMME, avocat, comparaissant pour la partie requérante, et Me B. HENDRICKX, avocat, et M. P.-Y. TRILLET, directeur des ponts et chaussées, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis conforme, M^{me} VANDERHELST, auditeur adjoint;

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 se présentent comme suit :

A.- Présentation du projet :

Le 24 février 2012, la Direction des routes du Luxembourg, de la direction générale opérationnelle routes et bâtiments (DGO1), introduit auprès du fonctionnaire délégué une demande de permis d'urbanisme pour l'exécution de travaux techniques ayant pour objet le contournement sud-ouest de Marche-en-Famenne reliant la N4 à la N836 à Aye (Marche-en-Famenne).

Une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement est jointe à la demande de permis d'urbanisme. Les travaux projetés y sont présentés comme suit (pages 2-3/22) :

- " • Construction d'une voirie de raccordement partant de l'amorce au niveau du giratoire existant de l'échangeur de Aye sur la N4 jusqu'à la N836 reliant Marche-en-Famenne à Rochefort, 2 bandes de circulation de 3,5 m de largeur, longueur totale 2140 m;
- Construction d'un bassin d'orage type écologique à deux sous bassins et ses aménagements au point bas avant rejet des eaux dans le ruisseau des bas Champs (cumulée 120);
- Création d'une bretelle d'accès en venant de la Rue Frasire (accès direction N4 exclusivement);
- Pose d'un puits de 3 m x 3 m de passage inférieur pour piétons au niveau de la rue Frasire;
- Construction d'un pont cadre en béton armé de passage inférieur au niveau de la N873 (Rue du Vivier); section intérieure du pont cadre 16 m x 7,85 m; longueur de l'ouvrage 17 m;

- Construction d'un bassin d'orage type écologique à deux sous bassins et ses aménagements avant rejet des eaux dans le ruisseau du Filori (cumulée 870);
- Pose d'un puits de passage inférieur pour bétails en cumulé 1270, section 2,5 m x 2,5 m;
- Construction d'un giratoire sur la N836 à coté du site de Famenne Béton, rayon giratoire 22 m, bande de circulation de 9 m et îlot central franchissable de 2,5 m;
- Construction d'ouvrages d'art type puits sur les ruisseaux et fossés existants; section variable (voir plans) avec banquettes pour passage de la petite faune;
- Récolte des eaux de ruissellement de la voirie par des aqueducs en béton;
- Maîtrise des eaux de ruissellement des accotements et talus par la création de nouveaux fossés à ciel ouvert;
- Création d'accès pâtures locaux en empierrement;
- Installation de murs antibruit en zones à bâtir;
- Création d'un merlon planté entre les cumulées 840 et 1060;
- Plantation d'un alignement d'arbres entre zones boisées;
- Travaux de gazonnement et petites plantations locales;

La surface totale projetée (zone de travail) est de $\pm 43.000 \text{ m}^2$ dont $\pm 21.000 \text{ m}^2$ imperméabilisés.

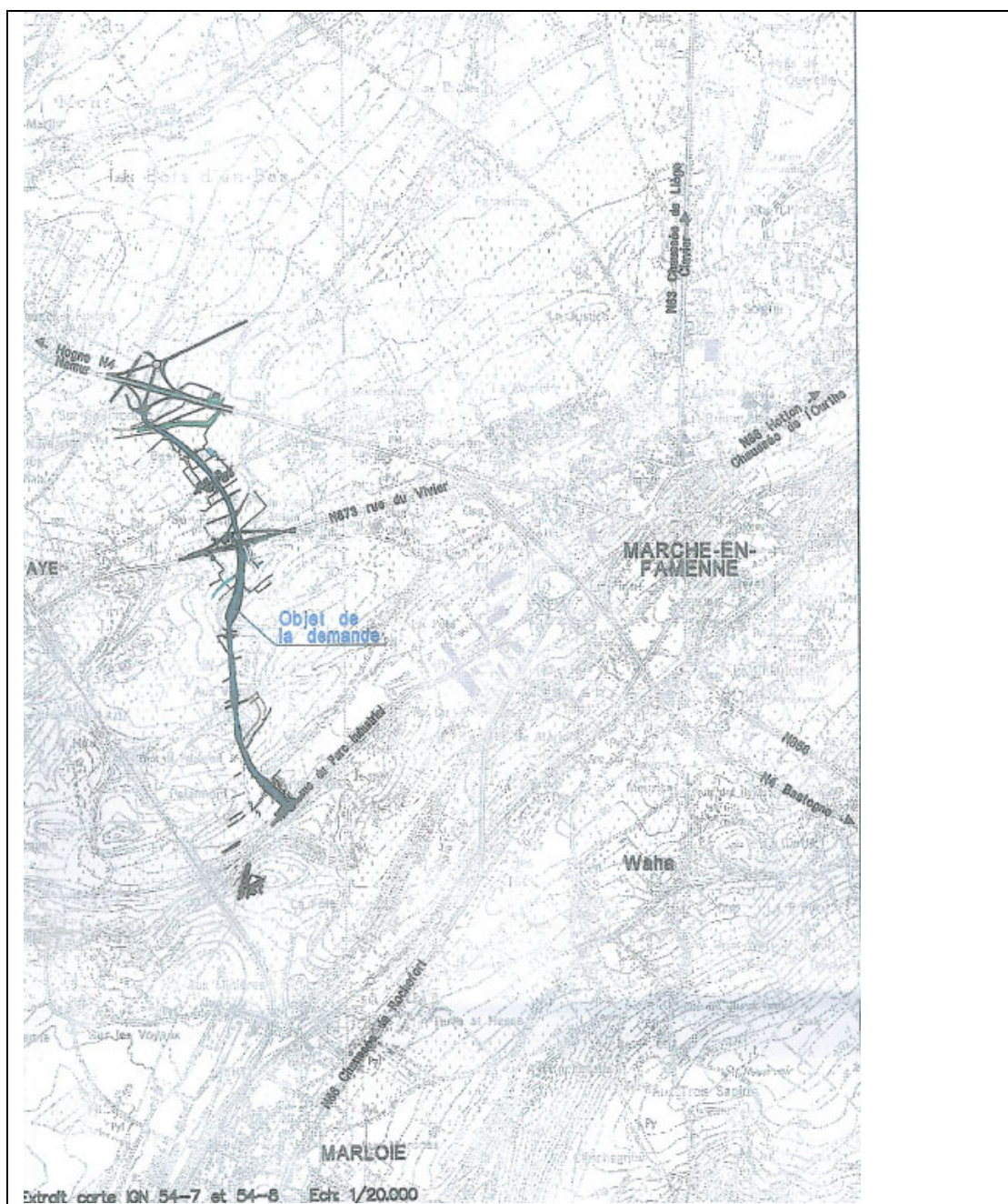
Les travaux seront réalisés en deux phases consécutives qui sont les suivantes :

Phase 1 : pont cadre Rue Vivier complet, tronçon AB complet y compris revêtements, tronçon BC terrassements et puits

Phase 2 : giratoire N836 complet + tronçon BC reste des travaux".

La voirie de raccordement/liaison ainsi projetée entre la N4 et la N836, de type national et référencée N839, a pour objectif de délester le rond-point de la Pirire (croisement de la N86, N836 et N873) ainsi que le centre-ville de Marche-en-Famenne (via le boulevard urbain), d'un charroi de transit, et particulièrement d'un charroi lourd.

Illustration du contournement projeté :



La notice d'évaluation des incidences précise ce qui suit concernant le raccordement aux voiries existantes (page 8/22) :

- " • Raccordement à une voirie équipée (route, égout, eau, électricité, gaz naturel, ...);
- Raccordement sur le giratoire du MET (S.P.W.) de la N4 (échangeur de Aye);
- Raccordement sur la N836 à côté du site de Famenne Béton;
- Rue Frasire coupée avec accès à la nouvelle route en direction N4;
- Rue Frasire : passage inférieur pour piétons;
- Rue du Filori coupée (pas d'accès direct à la nouvelle route nationale);
- Passage inférieur au niveau de la N673 Rue du Vivier (pas d'accès direct à la nouvelle route nationale);
- Chemin en terre «Rue Pimpernelle» croisement de niveau avec la nouvelle route nationale possible (accès en empierrement tel que accès de pâtures)".

S'agissant des effets du projet sur l'environnement, la notice d'évaluation des incidences contient notamment les indications suivantes (pages 10-13/22) :

" e) le projet pourra-t-il provoquer des nuisances sonores pour le voisinage ?

OUI - ~~NON~~

- de quel type : trafic automobiliste passant par la nouvelle route.
- de façon permanente ou épisodique : permanente.

f) [...]

g) [...]

i) Intégration au cadre bâti et non bâti : risques d'un effet de rupture dans le paysage naturel ou par rapport aux caractéristiques de l'habitat traditionnel de la région ou du quartier (densité excessive ou insuffisante, différences par rapport à l'implantation, l'orientation, le gabarit, la composition des façades, les matériaux et autres caractéristiques architecturales des constructions environnantes mentionnées au plan d'implantation).

1- Paysage et situation existants :

Le site est actuellement assez pentu, un fort dénivelé se situe aux abords de la N836 et dans la zone boisée longée par le ruisseau du Filori.

Les autres zones présentent des dénivelés de faible pourcentage et aucun dénivelé important ne se situe au droit des nouvelles infrastructures.

2- Choix du tracé :

Plusieurs variantes ont été étudiées et évaluées préalablement aux choix du tracé de cette portion du contournement.

En regardant la position des différentes habitations existantes ainsi que la topographie du terrain existant, un seul endroit, appelé point B sur les cartes en annexe, nous semble inévitable pour le croisement de la N873 (rue du Vivier). Ce point fixe du tracé nous permet de diviser le tronçon entre le point A, la route nationale N4 et le point C, la N836, en deux tronçons.

L'étude des différents tracés reprise en annexe se base donc sur trois tracés possibles pour la partie AB et 6 tracés différents pour la partie BC.

Le choix et l'évaluation des différents tracés ont été discutés en réunion de travail avec des représentants de la direction des routes du S.P.W., de la ville de Marche-en-Famenne, de la direction de l'agriculture du S.P.W. et [du] D.N.F.

L'évaluation finale ainsi que le tableau de cotation tel que repris en annexe 5 leur a été également soumise pour approbation.

(voir évaluation des tracés en annexe 5)

3- Incidences du projet :

Les aménagements prévus permettront de fermer le contournement complet de la ville de Marche et diminueront fortement le trafic au niveau du giratoire de la Pirire (croisement de la N86 avec la N873 et la N836).

Le projet soumis à la présente demande de permis d'urbanisme propose une organisation paysagère visant à limiter les effets de rupture et de favoriser une bonne intégration entre le nouvel espace voirie et les espaces voisins en réduisant au maximum les nuisances pour les riverains et exploitants des terrains.

Le tracé suivra entre les cumulée 0,00 et 900 la pente du terrain naturel. La nouvelle voirie sera en légère surélévation par rapport au terrain naturel dans cette zone. La voirie sera ensuite encaissée en zones boisées entre les cumulée 900 et 2000. Un remblai plus important $\pm$ parallèle au remblai du terrain de Famenne béton sera créé entre les cumulée C1800 et C2140 afin de rejoindre la N836 avec une pente acceptable de 6%.

La route sera isolée par rapport aux habitations proches de la rue Frasure et de la rue du Filori à l'aide de murs antibruit en bardage bois accompagnés d'écrans de verdure. Un merlon sera créé entre les cumulees 820 et 1000 afin de limiter l'impact visuel et sonore pour les habitations situées le long de la rue des Ombelles.

Un alignement d'arbres bordera la nouvelle route nationale des deux côtés entre zones boisées.

Les nouveaux bassins d'orage seront de type écologique à deux sous bassins. Ils se situent dans des dépressions existantes du terrain naturel et seront habillés par des plantations de type aquatique dans leur fond.

4- Coupure rue du Filori et rue Frasure

Pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic sur la nouvelle voirie de contournement, il a été décidé de couper les deux rues reprises ci dessus.

En ce qui concerne la rue du Filori, l'accès aux différentes habitations y situées reste toujours possible via un petit détour de quelques centaines de mètres.

La plupart des nouvelles constructions de la rue Frasure ont été réalisées sur base de plans de lotissement qui reprenaient déjà un tracé du nouveau contournement dans cette zone.

Aucun détour ne sera nécessaire pour les habitants situés entre la N4 et le nouveau contournement pour rejoindre la ville de Marche vu que l'accès à la N4 reste possible. Une bretelle d'accès à la nouvelle route en direction N4 sera néanmoins créée pour assurer l'accès via cette nouvelle route à la N4 en direction [de] Namur.

Dans le cadre de l'étude du PCAR pour la nouvelle zone d'activité économique «plaine de la Famenne» située de l'autre côté de la N4, il est actuellement prévu de créer une nouvelle liaison sécurisée entre les deux zones économiques situées des deux côtés de la N4 (voir extrait en annexe 7). Cette nouvelle liaison permettra ultérieurement d'accéder en toute sécurité à la N4 en direction de Namur sans devoir faire de détour important.

Un passage inférieur d'une section de 3 m x 3 m assurera la continuité du cheminement pour les usagers faibles.

[...]".

Enfin, en ce qui concerne les mesures prises en vue d'éviter ou de réduire les effets négatifs sur l'environnement, la notice d'évaluation des incidences précise ce qui suit (page 14/22) :

- " 7° Mesures prises en vue d'éviter ou de réduire les effets négatifs sur l'environnement
- les rejets dans l'atmosphère :
Sans Objet.
 - les rejets dans les eaux :
Création de bassins d'orage type écologique.
 - les déchets de production :
Les déblais seront mis en remblais sur le site des travaux.
 - les odeurs :
Sans Objet.
 - le bruit :
Installation d'écrans antibruit et création locale de merlons.
 - la circulation :
 - Création d'un nouveau giratoire au niveau de la N836;
 - Création d'une bretelle d'accès venant de la rue Frasure en direction de la N4;
 - Aménagement d'un passage inférieur pour piétons au niveau de la rue Frasure.
 - impact sur le patrimoine naturel :

- Talus laissés à verdurisation spontanée;
- Accotements ensemencés avec mélange pré-fleuri;
- Création de passages pour petite faune (pertuis avec banquettes latéraux).
- l'impact paysager :
Voir ci-avant".

Il ressort du dossier administratif ainsi que de l'acte attaqué qu'une demande de permis d'urbanisme portant sur des actes et travaux similaires avait déjà été introduite en 2011. Elle avait notamment donné lieu à une enquête publique qui s'était tenue entre le 25 novembre et le 9 décembre 2011. Cette demande a été retirée le 28 février 2012 et la demande à l'origine de l'acte attaqué dans la présente affaire prend en compte les remarques émises lors de cette précédente procédure, en particulier quant au tracé projeté.

B.- Déroulement de la procédure administrative :

1. Le 22 mars 2012, le fonctionnaire délégué accuse réception du dossier de demande de permis d'urbanisme en ses services le 28 février 2012, indique que le dossier peut être considéré comme complet et précise ce qui suit :

" [...]

Considérant que le projet s'écarte du plan de secteur pour les motifs suivants : projet non conforme avec les destinations des zones au plan de secteur : zones agricole et forestière.

Cette demande devra être soumise aux mesures particulières de publicité conformément à l'article 127, § 3, du CWATUPE.

Considérant que le projet s'écarte du règlement communal d'urbanisme approuvé en date du 15/07/2004 pour le motif suivant : modification du relief du sol.

Cette demande devra être soumise aux mesures particulières de publicité conformément à l'article 127, § 3, du CWATUPE.

Cette demande devra être soumise aux mesures particulières de publicité déterminées par le Gouvernement ainsi qu'à l'avis du Conseil communal (article 129 bis du CWATUPE).

Cette demande devra être soumise aux mesures particulières de publicité conformément à l'article 330, 13°, du CWATUPE.

L'article 342 du CWATUPE. précise qu'il appartient à l'Administration communale d'organiser l'enquête publique. Je vous invite dès lors à vous conformer à ses instructions.

Je vous informe que votre demande a été soumise par mes soins à l'avis des services suivants qui disposent d'un délai de trente jours pour me communiquer leur avis :

- IDELUX
- STP [lire : service technique provincial] - Service des Cours d'eau

- Service régional d'Incendie MARCHE-EN-FAMENNE
- DGO ARNE [lire : direction générale opérationnelle agriculture, ressources naturelles et environnement -DGO3] - Espace rural - Service extérieur
- DGO ARNE - D.E.E. - Service des Eaux souterraines - Service extérieur
- DGO ARNE - Nature et Forêts - Direction de Marche-en-Famenne
- STP - Direction des Services Techniques - Zone Nord.

Enfin, je vous signale que le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement tenant compte des critères de sélection pertinents visés à l'article D.66, § 2, ainsi que des informations connues à ce stade de l'instruction de la demande de permis en l'absence des consultations requises et du résultat de l'enquête publique.

[...]"

2. Une enquête publique est organisée du 10 au 24 avril 2012 sur le territoire de la ville de Marche-en-Famenne. Elle donne lieu à 14 lettres de réclamations recevables, dont une introduite par les requérants.

3. La demande de permis donne par ailleurs lieu aux avis suivants :

- Le 10 avril 2012, la direction des eaux souterraines fait savoir qu'elle n'a aucune remarque ni opposition envers le projet;
- Le 12 avril 2012, le service régional d'incendie émet un avis favorable sur le projet;
- Le 17 avril 2012, la commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité (C.C.A.T.M.) de Marche-en-Famenne émet un avis favorable sur le projet, "mais [les membres présents ayant droit de vote] regrettent que la clinique de Marche ne soit pas reliée directement au contournement ne fût-ce que pour faciliter l'accès aux infrastructures par les personnes et les ambulances venant des communes de Rochefort et environs";
- Le 20 avril 2012, la direction du développement rural émet un avis favorable sur le projet, motivé comme suit :

" [...]

Considérant que le tracé prévu dans la demande est conforme à celui proposé lors de la dernière réunion de concertation et permet de préserver au mieux les zones humides, la zone agricole;

Considérant que de nouveaux accès aux prairies sont prévus avec notamment création de passage inférieur pour bétail;

Considérant que cette dernière boucle permettra de terminer les travaux de contournement de la ville de Marche;

Considérant que le projet prévoit des plantations;

Considérant l'utilité publique des travaux;

Considérant l'article 127 du CWATUPE";

- Le 23 avril 2012, les services techniques provinciaux de la direction des voiries et cours d'eau de la province du Luxembourg émettent un avis favorable.

- Le 4 mai 2012, le Département de la nature et des forêts (D.N.F.) émet un avis favorable conditionnel pour le tracé "ancien" entre les cumulées 0 et 1800 et un avis défavorable pour ce qui est du tronçon "modifié", soit au-delà de la cumulée 1840, au motif que ce tracé implique la destruction et le déplacement du ruisseau Filori sur environ 180 m, ce qui aura un impact important sur la biodiversité locale et sera en outre difficilement compensable. Le D.N.F. indique qu'"une alternative possible au tracé proposé pourrait être de modifier le tronçon, au-delà de la cumulée 1800, d'environ 50 m vers l'est et donc de contourner le ruisseau et le bas-marais intéressant par un déplacement vers les Ets Famenne-Béton. [...]".

4. Le 4 juin 2012, le conseil communal de la ville de Marche-en-Famenne décide à l'unanimité d'autoriser l'ouverture de la nouvelle voie de communication et des travaux connexes et charge le collège communal "de prévoir toutes les charges et impositions nécessaires à la bonne exécution dudit projet et de demander à la DGO1 de démontrer que la construction d'un pont au niveau de la rue Frasire est irréalisable".

S'agissant de l'objectif visé par ce projet, la délibération du conseil communal précise ce qui suit :

" [...]

Considérant que le projet vise essentiellement un plus grand déploiement économique de la région qui permette une meilleure mobilité pour le transport desservant les industries locales (Pirire, Marloie I, Marloie II, Lhoist, ...);

Considérant que le projet va désengorger la zone commerciale de la Pirire et qu'il délester la traversée de la ville dont le boulevard urbain en cours de réalisation évitant ainsi aux véhicules de transit de traverser le centre-ville;

Considérant que cette chaussée est nécessaire à la liaison des différentes zones d'emploi existantes et à celles à créer dans le cadre du PCAR de la Famenne en cours d'étude avec I.D.E.L.U.X. et la DGO4 [lire : direction générale de l'aménagement du territoire, du logement, du patrimoine et de l'énergie];

Considérant que cette voirie est indispensable au bon développement du bassin de vie du Pays de Famenne en y apportant une mobilité accrue entre Liège, Namur, Hotton et la région de Rochefort;

Considérant que la commune de Marche-en-Famenne sera ainsi mieux à même de remplir son rôle de pôle du développement local au sein du SDER;

Considérant que la non-réalisation de ce chaînon manquant du réseau routier marchois risque d'étouffer l'ensemble du développement économique de la région.

[...]".

5. Le 12 juin 2012, le collège communal de la ville de Marche-en-Famenne fait savoir au fonctionnaire délégué qu'il a donné la veille un avis favorable conditionnel sur le projet; "la DGO1 doit démontrer que la construction d'un pont au niveau de la Rue Frasure n'est pas réalisable".

6. Le 30 juillet 2012, le fonctionnaire délégué soumet un projet de décision de refus du permis d'urbanisme sollicité au ministre compétent, au motif, en substance, que "le projet devrait être modifié ou complété pour tenir compte ou répondre de manière motivée aux remarques des riverains et du D.N.F. en ce qui concerne la partie Sud du projet, notamment en relation avec le tronçon à proximité de Famenne-Béton".

7. Le lendemain, l'inspecteur général de la DGO4 adresse la note suivante en réponse au fonctionnaire délégué :

" Votre courrier du 30 juillet 2012 a retenu ma meilleure attention.

Toutefois, il ressort du projet d'arrêté à soumettre à la signature de Monsieur le Ministre qu'il s'indique que le demandeur puisse déposer, conformément à l'article 127, § 7, al. 1^{er}, du Code, des plans modificatifs, accompagnés d'une notice d'évaluation préalable, de manière à rencontrer les points relatifs aux rues Frasure et du Vivier ainsi qu'à la protection de la zone humide et du ruisseau du Filori.

Ces seuls documents seront soumis, à votre diligence et par l'entremise de la Ville de Marche-en-Famenne, à de nouvelles mesures de publicité et à l'avis des services et commissions ainsi qu'à l'avis du Collège communal de Marche-en-Famenne, conformément à l'article 127, § 7, al. 2, du Code.

En effet, rien ne s'oppose au cours de l'instruction d'une même demande de permis bénéficiant de l'article 127 du Code, à ce que celle-ci fasse l'objet de plusieurs plans modificatifs.

Ce complément d'instruction se conforme à l'article 127, § 4, al. 3, et § 5, al. 3, du Code, les délais visés constituant des délais d'ordre".

8. Le 19 septembre 2012, la direction des routes du Luxembourg fait parvenir à la DGO4 onze exemplaires des plans modificatifs et un complément à la notice d'évaluation des incidences, à savoir le tableau des cotations relatives au choix du tracé, ainsi qu'une notice portant des renseignements complémentaires à la suite des questions de l'enquête publique.

9. Le 2 octobre 2012, le fonctionnaire délégué accuse réception des modifications à la demande de permis, réceptionnées en ses services le 20 septembre 2012, et informe du caractère complet du dossier.

10. Le dossier de demande de permis ainsi complété donne lieu aux avis suivants :

- Le 3 octobre 2012, la direction des services techniques - services voyers de la province du Luxembourg émet un avis favorable sans remarque;
- Le 4 octobre 2012, le service régional d'incendie émet un avis favorable sur le projet;
- Le 15 octobre 2012, le D.N.F. transmet un avis favorable "conditionné";
- Le 16 octobre 2012, la C.C.A.T.M. de Marche-en-Famenne émet un avis favorable sur le projet, mais insiste à nouveau sur la nécessité d'un raccordement rapide à l'hôpital;
- Le 17 octobre 2012, la direction du développement rural émet un avis favorable sur le projet;
- Le 22 octobre 2012, la direction des eaux souterraines confirme qu'elle n'a aucune remarque ni opposition envers le projet;
- Le 25 octobre 2012, les services techniques provinciaux de Luxembourg informent que le projet fait l'objet d'un avis favorable conditionnel du service des cours d'eau.

11. Une nouvelle enquête publique est organisée du 24 octobre 2012 au 9 novembre 2012. Elle donne lieu à 14 lettres de réclamations, dont une des requérants.

12. Le 26 novembre 2012, le collège communal de Marche-en-Famenne donne un avis favorable sur le projet, constatant notamment ce qui suit concernant la réalisation d'un pont au niveau de la rue Frasire et au sujet du bruit :

" [...]

- 5) Suite aux remarques des riverains, la DGO1 a revu sa copie à plusieurs reprises et les arguments qu'elle avance en ce qui concerne la création d'un pont : niveau élevé de la nappe aquifère, le niveau élevé des remblais et du tablier du pont, qui de son point de vue, ne sont pas réalistes. D'autre part, l'auteur de l'étude assure que le passage tel que réclamé par les riverains est techniquement impossible et qu'il aurait des conséquences néfastes pour ceux-ci puisque les propriétés voisines seraient enterrées sur des dizaines de mètres en raison des rampes d'accès au pont. De plus, le passage d'un égout dans la rue Frasire sollicité par la Commune depuis plus de trois ans (en attente de subsides) serait rendu impossible par la création d'une telle infrastructure.

[...]

- 8) Pour ne pas isoler les habitants du tronçon, côté N4, de la rue Frasire du reste de la Commune, une bretelle de tourne à droite sera créée pour rejoindre l'échangeur de la N4 qui permet de distribuer toutes les directions de la commune, de la région et vers Namur, Bastogne et Liège de manière beaucoup plus sécurisée; cette déviation allonge le circuit de quelques six cents mètres.

- 9) Un désagrément éventuel pourrait survenir du bruit engendré par la circulation elle-même. Il serait encore amplifié si les véhicules devaient marquer un arrêt en raison de la présence d'un feu tricolore ou si la voirie n'était pas située en contrebas du talus.

De toute manière, la DGO1 a prévu la pose de panneaux antibruit et des aménagements paysagers après étude du bruit par un organisme spécialisé. Cette étude s'effectuera d'après situation réelle suite à la réalisation de la voirie afin de s'assurer des résultats et de mieux cerner les sources de bruit.

Le coût de cette étude et la réalisation des obstacles au bruit sont prévus dans le cadre du présent marché et seront donc concrétisés dans la foulée de la construction de la route.

[...]"

13. Le 10 juin 2013, le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité octroie le permis sollicité par la DGO1 - direction des routes de Luxembourg (article 1) et l'assortit des conditions suivantes (article 2) :

" [...]

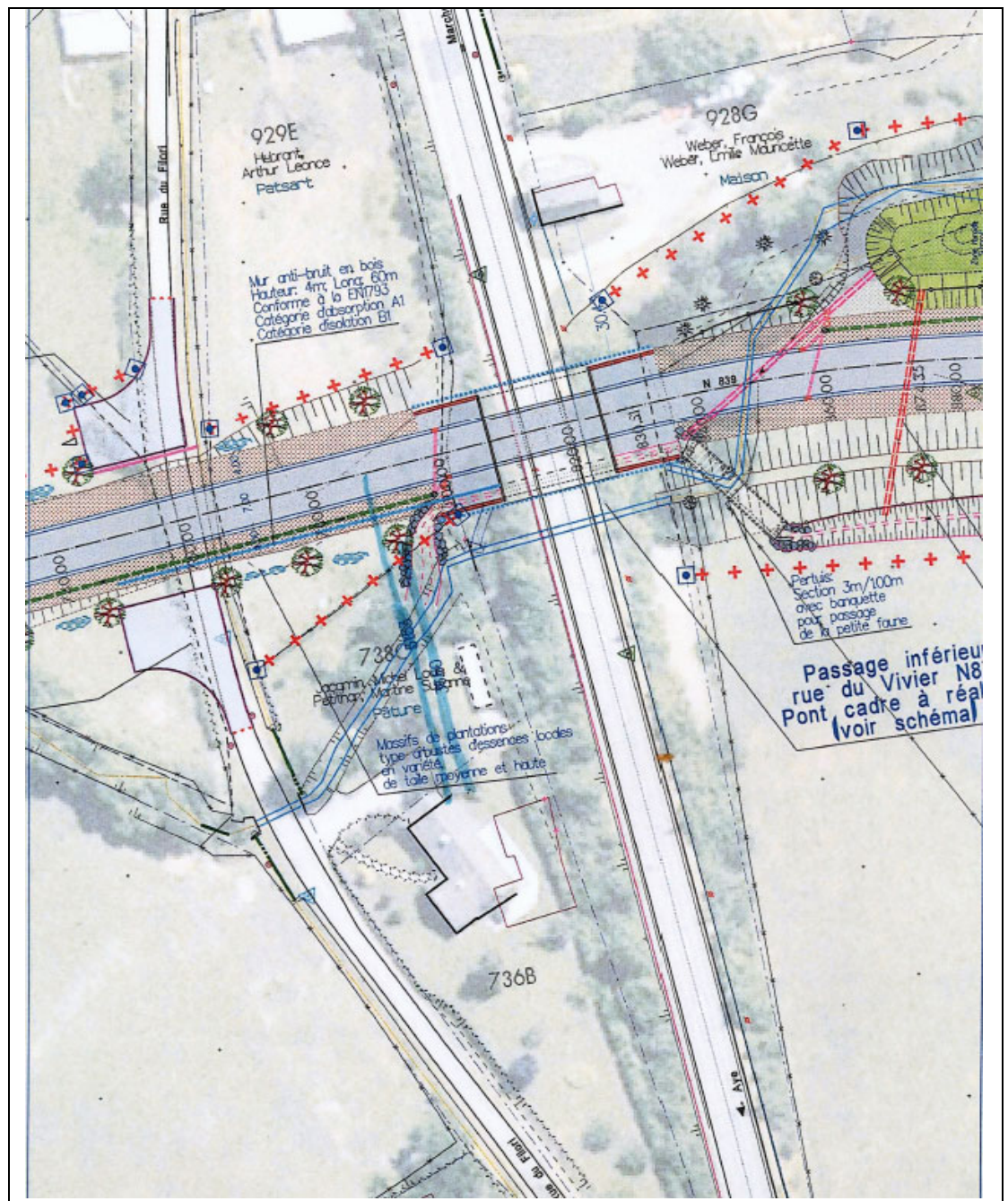
- Le talus de la voirie, à proximité du ruisseau de Filori, est stabilisé à l'aide de gros enrochements de pierre calcaire dans la courbe concave (poids unitaire de 400 à 800 kg) selon les recommandations du STP-Cours d'eau;
- Les apports extérieurs de terres sont limités aux terres et pierres naturelles, à l'exclusion de tous déchets;
- La largeur du pertuis pour le passage des convois agricoles est portée à 4,00 m au lieu de 3,50 m, la hauteur de 3,50 m étant inchangée;
- Un bassin de décantation sera mis en place à proximité du bassin de décantation inférieur, en remplacement de celui-ci, de l'entreprise Famenne-Béton. Ce bassin, sous forme d'un fossé latéral étanche, présentera les mêmes caractéristiques de fonctionnement et son rejet sera canalisé sous le contournement par une conduite de diamètre 1000 minimum;
- Un système de barrière permanente semi-enterrée d'une hauteur de 50 cm sera mis en place entre la cumulée 300 et le ruisseau des Bas-champs, du côté du bassin d'orage n° 1 (Sud) ainsi qu'entre le pont de la rue du Vivier et la cumulée 1000 (entrée du bois), des deux côtés du contournement. En dehors de l'extrémité située au Ri des Bas-champs, ces barrières seront munies d'un système de «demi-tour forcé». Au niveau du bassin d'orage n° 2, deux crapauducs seront placés entre les cumulées 860 et 870 ainsi qu'entre les cumulées 900 et 920. Les services du D.N.F. se tiennent à la disposition du requérant pour définir au mieux ces mesures;
- Les plantations d'arbres seront effectuées avec du chêne sessile (variétés horticoles exclues), le hêtre n'étant pas en station dans des sols lourds tels que ceux de la Famenne. Les plantations seront prolongées vers le Nord, entre les cumulées 0 et 420, afin de permettre aux chauves-souris de prospecter le bassin d'orage n° 1 et de rejoindre ensuite les bosquets situés au Nord du rond-point;
- Les prairies fleuries seront semées avec un mélange enrichi en succise des prés et comportant une majorité de plantes mellifères. La composition suivante est proposée : *Festuca rubra*, *Agrostis tenuis*, *Poa pratensis*, *Leucanthemum vulgare*, *Centaurea thuyllieri*, *Malva moschata*, *Oenothera biennis*, *Origanum vulgare*, *Trifolium pratense*, *Centaurea cyanus*, *Papaver rhoeas*, *Reseda luteola*, *Dipsacus fullonum*, *Borago officinalis*, *Leontodon hispidus*, *Daucus carota*, *Succisa pratensis*, à raison de 5% en poids pour les plantes à fleur et au minimum 0,5% pour *Succisa pratensis*. Ces plantes seront d'origine régionale dans la mesure du possible (www.ecosem.be). La densité de semis sera de 2g/m² et sera doublée sur les pentes;

- Les talus rocheux seront laissés en l'état, sans apport d'aucune sorte, et traités périodiquement en taillis si un recru ligneux y devenait envahissant, et ce, afin de maintenir un milieu rocheux ouvert propice aux reptiles ;
- L'éclairage sera conforme aux normes de sécurité utilisées pour les routes nationales, à savoir sur une distance de 100 m de part et d'autre des ronds-points;
- Les merlons à planter le seront à l'aide des essences suivantes : aubépines, prunellier, fusain, églantier, houx, viornes obier et lantane, cornouillers sanguins et mâles, noisetier. Ces plantations seront réalisées à raison d'un plant par m² (un m dans la même ligne et entre ligne, en quinconce) et les plants seront placés par groupes de 3 à 7 plants de même essence;
- Chaque pertuis et pont sous le contournement sera pourvu de dispositifs de type passage à pied sec (bordure latérale quelque peu surélevée) pour éviter le passage des animaux sur le contournement. Une attention particulière sera portée au raccordement de ces dispositifs par rapport au sol naturel de manière à permettre le passage des petits animaux n'ayant pas d'aptitude particulière au saut;
- Les bassins d'orage ne feront l'objet d'aucune plantation et ce, afin d'éviter l'introduction de plantes invasives très répandues dans les pépinières aquatiques. Les pentes de ces bassins seront semées avec le mélange pour prairies fleuries mellifères décrit ci-dessus;
- Pour compenser la destruction de la haie vive mitoyenne, une haie vive comparable sera plantée sur une longueur triple (450 m). Cette haie sera composée d'un double alignement de feuillus : aubépines, prunelliers, fusains, églantiers, houx, viornes obier et lantane, cornouillers sanguins et mâles, noisetiers. Ces plantations seront réalisées à raison de deux plants par mètre par ligne (tous les 0,5 m dans la ligne et 1 mètre entre ligne, en quinconce). Les plants seront placés par groupes de 3 à 7 plants de même essences;
- Les plantations seront réalisées, dès la première saison idoine après les travaux, selon les règles de l'art en matière de plantation et de protection;
- Les accès prévus aux prairies pourront être modifiés ou complétés dans le cadre des contingences d'exécution du chantier, et ce en concertation avec les exploitants;
- Une étude de bruit sera réalisée dans l'année du début de l'ouverture du contournement au trafic".

Il s'agit de l'acte attaqué.

C.- Aperçu de l'implantation de l'habitation des requérants

L'implantation de l'habitation des requérants par rapport aux voiries existantes et projetée se présente comme suit selon l'illustration produite par la partie adverse :



Considérant que, postérieurement à leur requête introduite le 7 août 2013, les requérants ont introduit une "requête ampliative" par lettre recommandée du 8 octobre 2013;

Considérant qu'une "requête ampliative" n'est prévue ni par les lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, ni par l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'Etat; qu'elle doit en principe être déclarée irrecevable et écartée des débats;

Considérant que la requête ampliative des requérants est présentée comme faisant suite à la note d'observations et à la prise de connaissance des pièces portées au dossier administratif; qu'elle apporte des considérations complémentaires au sujet du risque de préjudice grave difficilement réparable et du premier moyen;

Considérant que, dans sa note d'observations, la partie adverse relève que les travaux autorisés par l'acte attaqué ne sont plus ceux dénoncés par les requérants dans leur recours, que, à hauteur de la propriété des requérants, l'aire de rebroussement de la rue du Filori a été implantée en face de chez les requérants et non plus sur leur terrain, que le projet n'empiète désormais plus sur la propriété des requérants, contrairement à ce qui était prévu dans le cadre de la précédente demande de 2011 et à ce que les requérants persistent à faire valoir dans leur requête introductive d'instance;

Considérant que les requérants justifient leur méconnaissance de ces modifications et, partant, la nécessité de leur requête ampliative, en se prévalant de l'absence d'informations, malgré leurs démarches, sur les changements apportés au projet; qu'ils expliquent que, à plusieurs occasions, lors des réunions d'information et des enquêtes publiques, ils ont cherché à savoir si le projet se situait toujours à la même distance de leur habitation, qu'ils ont obtenu une réponse affirmative, qu'ils ont alors repris les griefs déjà formulés au sujet du premier projet lancé en 2011; qu'ils en concluent que les autorités communales et régionales leur ont donné des informations erronées qui les ont induits en erreur;

Considérant que, en annexe à leur requête unique, les requérants ont notamment joint un plan relatif à la situation projetée qui date du 29 août 2011 et ressortit manifestement à la précédente procédure non aboutie de 2011; qu'il n'est pas contesté que les plans relatifs à la demande de permis d'urbanisme introduite en 2012, qui a donné lieu à l'adoption de l'acte attaqué, faisaient partie du dossier de demande auquel toute personne intéressée a notamment pu avoir accès pendant les enquêtes publiques;

Considérant que les requérants ont ainsi commis une erreur relativement à l'objet précis du projet autorisé; qu'ils ne rendent pas vraisemblable que celle-ci a une autre cause qu'un manque de diligence de leur part pour s'informer au mieux du projet pour lequel une demande a été introduite le 24 février 2012, soit à la suite d'une précédente procédure entamée en 2011 qui n'a pas abouti, ce notamment pour tenir compte des remarques émises lors de celle-ci; que, dans le cadre de la préparation de leur recours, les requérants ont d'ailleurs sollicité et obtenu à brefs délais une copie de la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement et du complément de notice déposé en cours de procédure; qu'il y a lieu d'observer que cette notice comporte une

annexe 8 intitulée "extrait du plan cadastral et liste des propriétaires"; que le bien des requérants ne figure pas dans cette liste; que rien n'indique par ailleurs qu'une copie des plans - ou de certains d'entre eux - aurait été sollicitée, ni a fortiori qu'elle aurait été refusée;

Considérant que, en tout état de cause, les observations que formulent les requérants au sujet de leur premier moyen visent uniquement à répondre à la note d'observations de la partie adverse; que l'information erronée qu'auraient eue les requérants est sans incidence sur les considérations consacrées à ce moyen dans la requête unique introduite le 7 août 2013; que, partant, la requête ampliative s'apparente sur cet aspect à une sorte de mémoire en réplique que ne prévoient ou n'autorisent ni les lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, ni le règlement déterminant la procédure en référé précité;

Considérant que la requête ampliative est irrecevable et doit être écartée et des débats;

Considérant que, en vertu de l'article 17, § 2, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, 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 son exécution immédiate risque de causer un préjudice grave difficilement réparable;

Considérant que les requérants prennent un premier moyen de "la violation de la directive 2011/92/UE du Parlement et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, en particulier ses articles 4.1, 5.3, e) et 6.2. b), des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de l'effet utile de l'enquête publique, des articles D.62 et D.64 du Code wallon de l'environnement, de l'erreur manifeste d'appréciation, de l'article D.67, § 3, 5°, du Code wallon de l'environnement"; qu'ils développent ce moyen en trois branches, la première étant soulevée à titre principal et les suivantes à titre subsidiaire et infiniment subsidiaire;

Considérant que, dans une première branche, les requérants soutiennent que le projet n'a pas fait l'objet d'une étude d'incidences alors pourtant qu'une telle étude était obligatoire, ce conformément au point 7, b), de l'annexe I de la directive 2011/92/UE qui impose la réalisation d'une évaluation des incidences des projets de construction de "voies rapides"; qu'ils se réfèrent à l'arrêt du Conseil d'Etat n° 211.023, du 3 février 2011, en cause de DALHEM;

qu'ils estiment qu'en l'espèce, le projet autorisé par l'acte attaqué est bien une voie rapide au sens de la directive et relèvent en ce sens les éléments suivants :

- " la voirie sera réservée à la circulation automobile, il n'y aura ni trottoir, ni arrêt de bus sur la voirie;
- l'arrêt ou le stationnement y seront interdits;
- la voirie ne sera accessible que depuis les ronds-points la connectant aux N4 et N836 et la bretelle particulière d'accès créée depuis la rue Frasure[;] le projet est conçu de manière à ce que la voirie à créer ne croise aucune voirie existante[;] c'est cette volonté d'éviter les croisements qui justifie le passage sous la rue du Vivier, au droit de la propriété des requérants;
- le fait que la voirie ne comporte que deux bandes de circulation n'est pas de nature à empêcher sa qualification de voie rapide, aucun nombre minimal de bandes n'étant fixé par la directive ou par l'accord de Genève";

qu'ils en concluent que la directive 2011/92/UE imposait bien l'évaluation des incidences du projet et que, celui-ci n'ayant fait l'objet que d'une notice d'incidences, il n'a pas fait l'objet d'une évaluation des incidences conforme à la directive 2011/92/UE; que les requérants relèvent en particulier que l'évaluation des incidences réalisée par la voie d'une notice ne répond pas aux exigences suivantes de la directive :

- "exigence d'une consultation précoce du public avant la réalisation de l'évaluation - article 6.2. de la directive,
- exigence d'une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître d'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux incidences sur l'environnement - article 5.3.d) de la directive,
- exigence d'un résumé technique de l'évaluation - article 5.3.e) de la directive";

que, concernant l'examen des solutions de substitution, les requérants soulignent que, dans le cas d'espèce, si des solutions de substitution ont été étudiées pour certaines parties du tracé, le passage de la voirie à construire sous la rue du Vivier sur la propriété des requérants a, lui, été présenté par le demandeur de permis comme inévitable et qu'aucune solution alternative n'a donc été étudiée;

Considérant que, dans une deuxième branche, les requérants soutiennent que, si, par impossible, il n'était pas fait droit à la première branche du moyen, il y aurait lieu de constater qu'au vu de ses caractéristiques, le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'article D.68, § 1^{er}, du Code de l'environnement, et qu'il ne pouvait donc pas être autorisé sans la réalisation préalable d'une étude d'incidences; qu'ils prétendent que c'est tout particulièrement le cas au droit de leur propriété, comme ils l'expliquent au titre du risque de préjudice

grave et difficilement réparable; qu'ils font valoir que, chez eux, les nuisances dépasseront toutes des limites acceptables et que, en l'absence d'étude d'incidences, la partie adverse n'a pas pu correctement les évaluer; qu'ils remarquent d'ailleurs que la notice est muette sur leur situation et que, si des alternatives du tracé ont été étudiées en amont et en aval du tunnel sous la rue du Vivier, le passage de la voirie à construire sous la rue du Vivier sur la propriété des requérants n'a pas fait l'objet d'une réelle évaluation des incidences, ce point apparaissant comme un passage obligé, alors que, dans le cadre de l'enquête publique, ils ont dénoncé les importantes nuisances que le projet génère pour eux; qu'ils soutiennent que, à la lecture de leur réclamation, la partie adverse devait à tout le moins se rendre compte qu'elle ne disposait pas de toutes les informations nécessaires pour apprécier si l'autorisation pouvait être délivrée et en conséquence, refuser le permis;

qu'ils estiment que la partie adverse, elle-même, fait aveu de son ignorance des nuisances que subiront les requérants lorsqu'elle considère, dans l'acte attaqué, que "des études de bruit seront réalisées par la suite, en situation réelle de trafic; que des mesures de réduction de bruit seront ensuite mises en place si nécessaire"; que, selon eux, une telle manière de procéder, qui revient à évaluer les incidences du projet après sa réalisation, n'est pas acceptable;

Considérant que, dans une troisième branche, invoquée à titre infiniment subsidiaire, les requérants soutiennent que, si, par impossible, il n'était pas fait droit à la deuxième branche du moyen, il y aurait lieu de considérer que la notice d'évaluation des incidences du projet n'est pas conforme à l'article D.67 du Code de l'Environnement qui impose que la notice comprenne "4° une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par l'auteur d'étude d'incidences ou par le demandeur et une indication des principales raisons du choix de ce dernier, eu égard aux effets sur l'environnement; 5° un résumé non technique des points mentionnés ci-dessus";

qu'ils relèvent qu'en l'espèce, il n'y a pas de résumé non technique et qu'aucune alternative du tracé n'a été étudiée au droit de la propriété des requérants, comme exposé ci-dessus; que, d'après eux, la recherche de solutions alternatives était pourtant fondamentale vu l'impact extrêmement important du projet sur leur propriété, bien supérieur à celui qu'il aura sur tous les autres riverains concernés; qu'ils précisent que les solutions alternatives pouvaient soit être la recherche d'autres endroits de passage sous la route, soit être la recherche d'une autre configuration du projet à cet endroit, par exemple en englobant l'intégralité de la propriété des requérants au projet;

Considérant, sur la première branche, que, s'agissant de la construction de routes, il ressort de l'annexe I 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, dans la version applicable à la demande ayant donné lieu au permis d'urbanisme attaqué, que sont soumis de plein droit à une étude d'incidences les travaux suivants :

- Rubrique n° 45.23.01 : "Construction de routes d'une longueur ininterrompue d'au moins 20 km";
- Rubrique n° 45.23.02 : "Construction d'autoroutes et de voies rapides, en ce compris les infrastructures d'accès et les échangeurs";
- Rubrique n° 45.23.03 : "Construction de nouvelles routes à 4 voies ou plus ou alignement et/ou élargissement d'une route existante pour en faire une route à 4 voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ou élargie a une longueur ininterrompue d'au moins 10 km";
- Rubrique n° 70.19.01 : "Construction de nouvelles voiries publiques de plus de 2 bandes";

Considérant que les requérants se prévalent directement de la directive 2011/92/UE, précitée, qui, en application du point 7, b), de son annexe I, soumet de plein droit à une évaluation des incidences sur l'environnement "la construction d'autoroutes et de voies rapides";

Considérant qu'en ce qu'il dénonce la violation de la directive 2011/92/UE, le moyen doit d'emblée être déclaré irrecevable; que, en effet, cette directive procède à la codification de la directive 85/337/CEE, laquelle a été transposée en droit interne en telle sorte que, sauf à soutenir que sa transposition aurait été incorrecte, ce qui n'est pas le cas quant aux dispositions précitées et visées dans cette affaire, son invocabilité directe n'est pas possible;

Considérant que le moyen peut toutefois être interprété en ce sens qu'il y a lieu d'avoir égard à la directive 2011/92/UE pour l'interprétation des dispositions du Code de l'environnement dont la violation est aussi invoquée;

Considérant que ni les articles D.66 et D.68 du Livre I^{er} du Code de l'environnement ni l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002, précité, ne sont invoqués, que cela soit dans l'intitulé du moyen ou dans les développements consacrés à cette branche;

Considérant toutefois que ces développements et l’invocation des articles D.62 et D.64 du Livre I^{er} du Code de l’environnement apparaissent suffisants pour comprendre que les requérants font grief à l’acte attaqué de ne pas avoir été précédé d’une évaluation des incidences conforme à ce chapitre du Code de l’environnement; que, d’après eux, la voirie ainsi autorisée est d’un type soumis de plein droit à une étude d’incidences, ce qui n’a pas été fait en l’espèce, seule une notice d’évaluation des incidences ayant été réalisée;

Considérant que la notion de "voies rapides" à la rubrique n° 45.23.02, précitée, est la reproduction du même concept utilisé au point 7, b), de l’annexe I de la directive 2011/92/UE, repris à l’identique de la directive 85/337/CEE du Conseil des Communautés européennes du 27 juin 1985 concernant l’évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l’environnement; que dans l’arrêt n° 211.023 du 3 février 2011, en cause de DALHEM, cité par les requérants, le Conseil d’Etat a jugé comme suit :

" [...]

Considérant qu'en adoptant le décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne, le législateur wallon a voulu mettre en œuvre la directive du Conseil des Communautés européennes du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics ou privés sur l'environnement; qu'à son annexe I, point 7, dans le texte applicable à la demande, cette directive soumet notamment à évaluation des incidences sur l'environnement, «b) [la] construction d'autoroutes et de voies rapides. c) [la] construction d'une nouvelle route à quatre voies ou plus, ou alignement et/ou élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ou élargie doit avoir une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres»; que la même directive impose aux Etats de déterminer s'il y a lieu de soumettre à évaluation les projets visés à l'annexe II; que, pour en décider, l'autorité compétente doit examiner si le projet risque de causer des incidences importantes; que dans le texte applicable à la demande, cette annexe II, 10, visait «e) [la] construction de routes, de ports et d'installations portuaires, y compris de ports de pêche (projets non visés à l'annexe I)»;

Considérant que, dans cette directive, la notion de «voies rapides» correspond à la définition donnée par l'Accord européen du 15 novembre 1975 sur les grandes routes de trafic international; que, pour définir les voies de communication soumises d'office à une étude d'incidences, l'annexe I de la directive ne se réfère pas au «réseau international E», réseau routier particulier, défini par l'Accord européen de Genève du 15 novembre 1975 sur les grandes routes de trafic international, mais à la notion de voie rapide au sens de cet accord; que celui-ci n'utilise pas ce vocable, mais définit la catégorie des «routes express» qui correspond au concept visé par la directive; que sont donc des voies rapides au sens de la directive : «Les routes réservées à la circulation automobile accessibles seulement par des échangeurs ou des carrefours réglementés et sur lesquelles notamment l'arrêt ou le stationnement sont interdits»;

Considérant qu'il est encore précisé au point 7, b), de l'annexe I de la directive 2011/92/UE que "aux fins de la présente directive, on entend par «voie rapide» : une voie qui correspond à la définition donnée par l'accord européen du 15 novembre 1975 sur les grandes routes de trafic international";

Considérant que pour déterminer si la route dont la construction est autorisée par l'acte attaqué est une "voie rapide" au sens susvisé, le fait qu'il ne s'agisse pas d'une route pour automobile, soit une route délimitée par les signaux F9 et F11 - comme indiqué par la partie adverse -, n'apparaît pas déterminant; qu'on observera, en ce sens, que l'arrêté ministériel du 11 août 1994 répartissant les voies publiques de la Région wallonne en catégories fonctionnelles prévoit en son article 2.1 ce qui suit : "le réseau à grand gabarit (R.G.G.) comprend les voies publiques reprises à l'annexe au présent arrêté et se subdivise en :

- R.G.G. I : autoroutes;
- R.G.G. II : routes pour automobiles;
- R.G.G. III : autres voies rapides";

que les autres voies publiques sont réputées faire partie du réseau interurbain (RESI, art. 2.2.); qu'ainsi, certaines voies sont reconnues comme étant des voies rapides alors même qu'elles ne sont ni une autoroute ni une route pour automobile;

Considérant, de même, que le fait qu'une route ne présente que deux bandes de circulation ne semble pas constituer un élément déterminant à lui seul; que la rubrique n° 45.23.02 de l'arrêté du 4 juillet 2002 et le point 7, b) de l'annexe I de la directive n° 2011/92/UE ne posent, en effet, aucune exigence en termes de nombre de bandes de circulation;

Considérant, en l'occurrence, que certains éléments du projet en cause semblent plutôt caractéristiques d'une voie rapide :

- l'absence d'accès direct des rues existantes à la voirie en projet, qui, même si elle n'est pas présentée comme une fin en soi et est notamment justifiée par des raisons de sécurité, est également fondée sur des motifs de fluidité; qu'on lit, en effet, ce qui suit dans l'acte attaqué :

" Considérant que le projet veille à limiter drastiquement les accès directs tout en préservant les connexions existantes, à l'exception d'un passage inférieur pour piétons au niveau de la rue Frasire coupant ainsi une jonction automobile entre la N4 et le village de Aye, supprimant ainsi partiellement une circulation de transit pour laquelle cette voirie communale n'est pas adaptée; que la rue du Filori, voirie communale formant bretelle à la N873 (rue du Vivier), est scindée mais accessible de part et d'autre en développant des tronçons ne dépassant pas 250 m" et

" Considérant que l'interruption de la rue Frasure et le passage sous la rue du Vivier sont motivés pour des raisons de sécurité et de fluidité du trafic";
qu'ainsi, la nouvelle voirie passera sous la rue du Vivier et que les rues du Filori et Frasure seront coupées;

- hormis le cas de l'accès aux pâtures, les seuls accès à cette nouvelle voirie se feront via le giratoire existant de l'échangeur de Aye sur la N4, une bretelle d'accès en venant de la rue Frasure (en direction de la N4 exclusivement) et un giratoire à créer sur la N836;
- l'isolation de cette nouvelle voirie par des arbres d'alignement, des massifs de plantation et des murs antibruit dans les zones à bâtir;

Considérant, en revanche, que le fait qu'une route ne présente que deux bandes de circulation (une dans chaque sens) semble constituer un indice dans le sens d'une conception s'écartant a priori de celle d'une voie rapide et que, en l'espèce, deux éléments déterminants viennent s'ajouter pour conclure que la N839 autorisée par l'acte attaqué n'est pas une voie rapide au sens des dispositions susvisées, malgré ce qui précède et ce que relèvent les requérants;

Considérant, en effet, que, d'une part, le projet a impliqué d'emblée "la création d'accès pâtures locaux en empiérement" et qu'il est en outre précisé ce qui suit dans le document complémentaire transmis avec les plans modificatifs, le 19 septembre 2012, et intitulé "renseignements complémentaires suite aux questions de l'enquête publique du 16 avril 2012" :

" 3) Accès pâtures entre nouvelle nationale et N4 (M. Evrard)

Il est à souligner que la nouvelle route restera une route de type national tel que le reste du contournement de Marche. L'accès aux champs par cette route est donc autorisé et d'ailleurs prévu en empiérement au niveau de la cumulée 320 (voir aussi accès pâtures réalisés au niveau du tronçon entre le WEX et la N4).

Pour facilité et sécurité, le chargement ou le déchargement des chevaux le long de la nouvelle nationale, il pourrait être envisagé de stabiliser les accotements et les amorces vers les pâtures à l'aide d'un revêtement hydrocarboné ou en béton tel que repris sur le croquis en annexe 3";

que, dans ces circonstances, il n'apparaît pas établi que la voie serait réservée à la circulation automobile, ni même que tout arrêt y serait interdit;

Considérant, d'autre part, que la route projetée est une voirie de raccordement, une voie de liaison d'une longueur totale de 2.140 mètres, entre deux routes de type national dont l'une, la N4, est, pour certains tronçons uniquement, considérée comme étant une voirie rapide au sens de l'arrêté ministériel du 11 août 1994 (de type R.G.G. III "autres voiries rapides") et l'autre, la N836, fait partie du réseau interurbain (RESI) d'après le même arrêté ministériel; que la N836 n'est en

effet pas reprise dans l'annexe de l'arrêté ministériel du 11 août 1994; qu'il n'est dès lors pas davantage établi que le trafic appelé à emprunter la route projetée, à savoir un charroi de transit et plus particulièrement un charroi lourd, serait un trafic qui jusqu'alors relevait de la catégorie des voiries rapides et serait par conséquent vraisemblablement appelé à se comporter comme tel sur la voirie en projet;

Considérant qu'il n'apparaît pas établi *prima facie* qu'une étude d'incidences s'imposait de plein droit compte tenu du type de projet qu'autorise l'acte attaqué; que l'ensemble des développements de la première branche du premier moyen reposant sur ce postulat, il n'y a pas lieu de les examiner davantage; que la première branche du premier moyen n'est pas sérieuse;

Considérant, sur la deuxième branche, que l'article D.68, § 1^{er}, du Livre I^{er} du Code de l'environnement dispose que lorsque le projet n'est pas soumis de plein droit à une étude d'incidences, l'autorité chargée d'apprécier le caractère complet ou recevable du dossier de demande examine, sur le vu notamment de la notice et en tenant compte des critères de sélection visés à l'article D.66, § 2, si le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement; que, saisie de la demande de permis, l'autorité chargée d'apprécier le caractère complet et recevable du dossier de demande doit adopter une des trois attitudes décrites à l'article D.68, § 2, : ou bien considérer que la demande et la notice ne contiennent pas les éléments permettant d'examiner si le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, ou bien déclarer que le projet est susceptible d'avoir de telles incidences, ou bien déclarer que le projet n'est pas susceptible d'avoir semblables incidences;

Considérant que, dans la troisième hypothèse, l'autorité désignée doit prendre une décision explicite et motivée faisant apparaître les raisons pour lesquelles elle estime, au terme d'un examen, que le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement en ayant égard, notamment, à la notice et en faisant application des critères de sélection pertinents qu'énumère l'article D.66, § 2; qu'à défaut, et conformément à l'article D.68, § 2, alinéa 6, les raisons concrètes de cette décision doivent à tout le moins ressortir de l'acte final, par lequel l'autorité se prononce sur la demande de permis, autrement qu'au moyen d'une clause de style comme serait une motivation qui ne dépasse pas l'énumération des critères et n'en fait pas l'application concrète aux caractéristiques du projet; que cet examen doit être fondé sur les critères pertinents en l'espèce et que l'étendue nécessaire de cette motivation peut varier en fonction de la nature du projet et de l'environnement dans lequel il est appelé à s'insérer;

Considérant qu'il revenait en l'espèce à l'autorité d'examiner si le projet était susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement; qu'il ressort de l'accusé de réception de la demande de permis d'urbanisme par le fonctionnaire délégué, du 22 mars 2012, qu'elle a procédé à cet examen et que la question a fait l'objet d'une motivation circonstanciée dans l'acte attaqué; que celui-ci contient en effet les appréciations suivantes :

" [...]

Considérant que la demande de permis comprend une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement;

Considérant que conformément à l'article D.68, § 1^{er}, du Livre I^{er} du Code de l'Environnement, l'autorité qui a apprécié la recevabilité et la complétude du dossier de demande de permis a également procédé à l'examen des incidences probables du projet sur l'environnement au sens large, sur base des critères de sélection pertinents visés à l'article D.66 du Livre I^{er} du Code de l'Environnement;

Considérant que suivant la rubrique 70.19 de l'annexe 1 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, la «construction de nouvelles voiries publiques de plus de 2 bandes» est soumise à étude d'incidences; que compte tenu des spécificités du projet (voirie comportant 2 bandes de circulation sur une longueur totale de 2140 mètres et ne relevant donc pas de ladite rubrique), de son impact sur l'environnement pris au sens large (projet situé hors de toute zone bénéficiant d'une protection sur le plan environnemental), de sa localisation et des nuisances qui seront générées lorsque la voirie sera ouverte à la circulation, il n'y avait pas lieu de requérir la réalisation d'une étude d'incidences du projet sur l'environnement; qu'en outre le dossier tel qu'étayé par les diverses études permet d'appréhender de manière adéquate et suffisante les divers impacts dudit projet";

et encore :

" [...]

Considérant que le projet dispose d'une évaluation de 3 alternatives pour le tronçon AB et de 6 alternatives pour le tronçon BC, d'une étude spécifique pour la gestion des eaux de ruissellement conduisant à la réalisation de 2 bassins d'orage, d'un calcul des cubatures (déblais/ remblais) visant à limiter l'évacuation ou l'apport de terres;

Considérant que la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement relève que «plusieurs variantes ont été étudiées et évaluées préalablement au choix du tracé de cette portion du contournement. En regardant la position des différentes habitations existantes ainsi que la topographie du terrain existant, un seul endroit, appelé point B sur les cartes en annexe, nous semble inévitable pour le croisement de la N873 (Rue du Vivier). Ce point fixe du tracé nous permet de diviser le tronçon entre le point A, la route nationale N4, et le point C, la N 836, en deux tronçons. L'étude des différents tracés reprise en annexe se base donc sur trois tracés possibles pour la partie AB et 6 tracés différents pour la partie BC. Le choix et l'évaluation des différents tracés ont été discutés en réunion de travail avec des représentants de la direction des Routes du S.P.W., de la ville de Marche en Famenne, de la direction de l'Agriculture du S.P.W. et [du] D.NF.. L'évaluation finale ainsi que le tableau de cotation tel que repris en annexe 5 leur [ait] été également soumis[e] pour approbation»;

Considérant, en ce qui concerne le tronçon AB, que les trois alternatives évaluées sont :

- 1° le tracé le plus direct reliant le giratoire existant au point A (N4) avec le point de passage B (N873) au seul endroit non bâti;
- 2° le tracé longeant au maximum la zone d'activité économique et évitant la division de la zone à bâtir en deux parties;
- 3° le tracé respectant au maximum les limites de propriété;

Considérant, en ce qui concerne le tronçon BC, que les six alternatives évaluées sont :

- 1° le tracé le plus direct reliant le point de passage B (N873) au point C (N836) en évitant la crête en C.1200 et en limitant le croisement du ruisseau de Filori. Ce tracé suit le plus le niveau du terrain naturel et rejoint la N836 ± au point bas;
- 2° le tracé longeant la ligne de chemin de fer, évitant la zone humide et qui rejoint le carrefour existant sur la N836 vers la zone d'activité économique de Marloie II (rue Aux Minières);
- 3° le tracé restant plus sur les crêtes pour éviter les zones forestières et les zones humides au maximum, et qui rejoint la N836 ± au point bas;
- 4° le tracé semblable au premier tracé restant en bord de zone boisée (sur chemin privé existant) et qui rejoint le carrefour existant sur la N836 vers la zone d'activité économique de Marloie II (rue Aux Minières);
- 5° le tracé direct traversant au maximum les zones forestières en évitant la zone humide le long de la N873 et qui rejoint le carrefour existant sur la N836 vers la zone d'activité économique de Marloie II (rue Aux Minières);
- 6° la combinaison du tracé n° 5 puis du tracé n° 3, évitant en première partie la zone humide le long de la N873 et qui rejoint la N836 au point bas par le tracé le plus court;

Considérant que ces neuf alternatives ont été analysées au regard de la longueur du tracé, de l'impact du tracé sur le relief, de l'occupation du sol sur base du plan de secteur, de l'occupation au sol en terme de parcellaire, de l'impact visuel, des nuisances pour les riverains, du patrimoine classé, du patrimoine environnemental, de la nature et de la qualité du sol, de la gestion des eaux, des modes de déplacement doux, de la sécurité, de la fluidité et, enfin, du coût;

Considérant que l'évaluation de ces alternatives a été faite suivant une cotation pondérant tous les critères identiquement, de façon à faire ressortir objectivement la proposition la plus adéquate pour chaque tronçon;

Considérant que pour le tronçon AC, le tracé n° 1 qui a obtenu 58 points, contre 49 points pour le tracé n° 2 et 55 points pour le tracé n° 3;

Considérant, en ce qui concerne le tronçon BC, que le 5^{ème} tracé est le mieux classé puis le 6^{ème} tracé, avec 2 points d'écart (58 points pour le tracé n° 5 et 56 pour le tracé n° 6); que ces deux tracés reçoivent pour les divers critères de sélection une appréciation positive et homogène et, pour le tracé retenu, qu'il demeure le seul sans appréciation négative pour aucun critère, alors que le tracé n° 5 dispose d'une appréciation négative pour le coût; que, de plus, le 5^{ème} tracé retenu résulte de remarques des propriétaires des parcelles traversées entre les cumulées 1600 et 2000 qui privilégient une coupure de leurs pâtures en deux parties à la coupure des zones boisées; que la différence entre ces deux tracés ne concerne que la dernière partie du tracé et notamment la position du giratoire au niveau de la N836;

Considérant que cette appréciation des divers tracés est confirmée dans le document intitulé "Renseignements complémentaires suite aux questions posées lors de l'enquête publique du 16 avril 2012" suite au dépôt des plans modificatifs dont question ci-après;

Considérant que le projet retenu est d'intérêt général; qu'il permet de maintenir le village de Aye d'un seul tenant hormis un quartier d'une dizaine de maisons de la rue Frasure;

Considérant que la continuité de la rue Frasure ne trouve pas réponse dans le projet tel que présenté dans les plans initiaux; que l'examen des alternatives a conduit à la localisation la moins dommageable pour effectuer le croisement;

Considérant qu'une réunion a eu lieu sur place le 29 juin 2012, en présence de M. TRILLET, Directeur DGO1-Luxembourg, M. PIERRARD, Echevin de Marche, M. ROUVROY, Attaché au D.N.F., M. AUBERTIN, fonctionnaire délégué-DGO4-Luxembourg et M. DE MONTPELLIER, principal riverain pour la partie Sud du projet; que lors de cette réunion, la proposition du D.N.F. a été discutée et précisée, avec pour objectif la protection de la zone humide et du ruisseau du Filori; que le tracé du projet a été modifié en conséquence; que d'autres adaptations sont également intervenues au niveau de la rue Frasure et de la rue du Vivier de manière à répondre au mieux aux remarques formulées lors des consultations;

Considérant que la demanderesse, en accord avec le fonctionnaire délégué, a introduit des plans modificatifs, selon la procédure de l'article 127, § 7, du CWATUPE, en date du 19 septembre 2012; que ces plans modificatifs sont accompagnés d'un complément de notice d'évaluation des incidences sur l'environnement; que le projet ainsi modifié est destiné à tenir compte ou à répondre de manière motivée aux remarques des riverains et du D.N.F. en ce qui concerne la partie Sud du projet, notamment en relation avec le tronçon à proximité de l'entreprise Famenne-Béton; que le tronçon modifié se situe entre les cumulées 1320 et 2100; qu'un accès depuis la rue Frasure vers le contournement en direction de Namur est maintenu dans ces plans modificatifs et ce, afin d'améliorer l'accessibilité de cette rue;

Vu les motivations de la demanderesse accompagnant les plans modificatifs, dont une nouvelle analyse multicritères de comparaison entre les six propositions de tracé; que le nouveau tracé propose une solution pertinente par rapport aux objections formulées dans le cadre de la première enquête publique";

Considérant que, pour identifier les nuisances qui auraient dû, d'après eux, mener à la conclusion que le projet en cause était susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, les requérants se focalisent sur leur seule situation personnelle; qu'ils renvoient à cet égard à leur exposé consacré au risque de préjudice grave difficilement réparable, indiquent que chez eux les nuisances dépasseront toutes les limites acceptables et concentrent leur attention sur les nuisances sonores;

Considérant, sans sous-estimer l'impact du projet pour les requérants, qu'il ne semble pas que l'importance des nuisances que pourrait subir une seule habitation riveraine d'un projet suffise à démontrer de possibles incidences notables sur l'environnement apprécié de manière globale;

qu'en outre, le projet autorisé par l'acte attaqué n'emporte aucun empiètement sur la propriété des requérants, contrairement au projet initialement soumis en 2011; qu'il

ne saurait dès lors être soutenu que la notice d'évaluation des incidences est insuffisante à cet égard;

que, en ce qui concerne les incidences susceptibles d'être supportées par les riverains du projet, les requérants mettent en exergue les incidences sonores; qu'ils identifient une lacune en ce que l'acte attaqué prescrit une étude de bruit en situation réelle de trafic, ce qui, s'agissant d'un événement futur, ne permettrait pas à l'autorité de statuer en pleine connaissance de cause;

qu'il est exact que l'article 2 de l'acte attaqué énonce, entre autres, au titre des conditions, que le titulaire du permis doit respecter, ce qui suit : "Une étude de bruit sera réalisée dans l'année du début de l'ouverture du contournement au trafic";

qu'il ne s'agit cependant pas du seul élément de réponse au regard des réclamations sur ce point ni du seul élément d'appréciation - futur, en l'occurrence - dont aurait disposé l'autorité pour se prononcer sur l'ampleur potentielle des incidences sonores; que, dans la notice d'évaluation, il a bien été indiqué que le projet pourra provoquer des incidences sonores sur le voisinage, liées au "trafic automobiliste sur la nouvelle route" et ce, de façon permanente; que, s'agissant des mesures prises à cet égard, il y est prévu dans la demande d'installer un écran antibruit et de créer des merlons;

que l'installation de murs antibruit en zone à bâtir, la création d'un merlon planté ainsi que des travaux de plantations font effectivement partie des travaux projetés, dont la notice d'évaluation énumère la liste; que les précisions suivantes ressortent par ailleurs des plans quant aux spécificités du mur antibruit : "Mur antibruit en bois. Hauteur : 4 m; long : 60 m. Conforme à la EN1793. Catégorie d'absorption A1. Catégorie d'isolation B1";

que, dans l'avis favorable du collège communal de Marche-en-Famenne du 26 novembre 2012, lequel tient compte des réclamations formulées dans le cadre de la seconde enquête publique qui a eu lieu du 24 octobre au 9 novembre 2012, il est précisé ce qui suit au sujet des incidences sonores :

" 9) Un désagrément éventuel pourrait survenir du bruit engendré par la circulation elle-même.

Il serait encore amplifié si les véhicules devaient marquer un arrêt en raison de la présence d'un feu tricolore ou si la voirie n'était pas située en contrebas du talus. De toute manière, la DGO1 a prévu la pose de panneaux antibruit et des aménagements paysagers après étude du bruit par un organisme spécialisé. Cette étude s'effectuera d'après situation réelle suite à la réalisation de la voirie afin de s'assurer des résultats et de mieux cerner les sources de bruit.

Le coût de cette étude et la réalisation des obstacles au bruit sont prévus dans le cadre du présent marché et seront donc concrétisés dans la foulée de la construction de la route";

que, dans l'acte attaqué, les considérations suivantes sont pertinentes sur ce point :

- " Considérant que conformément à l'article D.68, § 1^{er}, du Livre I^{er} du Code de l'Environnement, l'autorité qui a apprécié la recevabilité et la complétude du dossier de demande de permis a également procédé à l'examen des incidences probables du projet sur l'environnement au sens large, sur base des critères de sélection pertinents visés à l'article D.66 du Livre I^{er} du Code de l'Environnement;

Considérant que suivant la rubrique 70.19 de l'annexe 1 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, la «construction de nouvelles voiries publiques de plus de 2 bandes» est soumise à étude d'incidences; que compte tenu des spécificités du projet (voirie comportant 2 bandes de circulation sur une longueur totale de 2140 mètres et ne relevant donc pas de ladite rubrique), de son impact sur l'environnement pris au sens large (projet situé hors de toute zone bénéficiant d'une protection sur le plan environnemental), de sa localisation et des nuisances qui seront générées lorsque la voirie sera ouverte à la circulation, il n'y avait pas lieu de requérir la réalisation d'une étude d'incidences du projet sur l'environnement; qu'en outre le dossier tel qu'étayé par les diverses études permet d'appréhender de manière adéquate et suffisante les divers impacts dudit projet; [...]

Considérant que le revêtement hydrocarboné prévu pour la nouvelle voirie est reconnu pour limiter les nuisances sonores; [...]

Considérant que les murs antibruit sont conformes à la norme NBN 1793 (catégories d'absorption A1 et d'isolation B1) et sont à finition de bois; que ces murs sont à placer en rapport avec la rue Frasure et la rue du Filori; qu'ils sont de nature à limiter les nuisances sonores, lumineuses et visuelles; qu'en outre, un merlon sera créé entre les cumulees 820 et 1000 afin de limiter les nuisances sonores et l'impact visuel pour les habitations situées le long de la rue des Ombelles, laquelle se raccorde à la rue du Vivier à quelque distance du projet; que des études de bruit seront réalisées par la suite, en situation réelle de trafic; que des mesures de réduction du bruit seront ensuite mises en place si nécessaire; [...]"

Considérant qu'il ressort des développements qui précèdent que l'autorité a bien été informée du fait que le projet autorisé par l'acte attaqué est susceptible d'avoir des incidences sonores, qu'elle a apprécié la question de savoir si celles-ci pouvaient être notables - en ce compris au vu des réclamations émises pendant les enquêtes publiques - et a conclu que celles-ci n'étaient pas importantes au point qu'une étude d'incidences devait être réalisée;

Considérant que rien n'indique que les résultats de l'étude préconisée au titre de condition s'attachant au permis étaient indispensables pour que l'autorité puisse apprécier en pleine connaissance de cause l'ampleur potentielle des incidences sonores; que, au contraire, des dispositifs antibruit ont été prévus d'emblée - mur antibruit, mais aussi merlon, plantations et type de revêtement - et que les spécificités techniques de ceux-ci ne sont pas remises en cause par les requérants;

Considérant que si l'étude à réaliser doit permettre d'affiner ces dispositifs, en particulier quant à la disposition des plantations - qui ne sont pas une simple faculté mais bien un travail prévu d'emblée -, il n'est pas établi que les incidences sonores seraient pour autant notables en leur absence;

Considérant que la notice d'évaluation des incidences porte sur un projet où sont prévues d'emblée des mesures antibruit; qu'il n'est pas établi qu'en estimant que celles-ci permettent de conclure que les incidences sonores, - dont l'existence n'est pas contestée -, ne sont pas susceptibles d'être notables au sens des dispositions invoquées au moyen, l'autorité aurait commis une erreur manifeste d'appréciation;

Considérant, s'agissant, enfin, du tracé de la nouvelle voirie autorisée par l'acte attaqué et en particulier de l'endroit retenu pour le croisement avec la rue du Vivier, que les requérants n'indiquent pas comment l'absence alléguée de motivation de ce choix serait constitutive d'une lacune qui aurait pour effet de rendre obligatoire une étude d'incidences; que s'il en va du bruit qu'est susceptible de générer le trafic automobile sur ce tracé, il est renvoyé à ce qui précède; qu'en tout état de cause, le choix de l'emplacement de ce croisement, nommé point B dans la notice d'évaluation des incidences et dans l'acte attaqué, fait bien l'objet d'une motivation; qu'en effet, la notice d'évaluation des incidences précise ce qui suit à cet égard :

" En regardant la position des différentes habitations existantes ainsi que la topographie du terrain existant, un seul endroit, appelé point B sur les cartes en annexe, nous semble inévitable pour le croisement de la N 873 (rue du Vivier). Ce point fixe du tracé nous permet de diviser le tronçon entre le point A, la route nationale N4 et le point C, la N836, en deux tronçons";

que ces considérations sont reprises expressément dans l'acte attaqué;

que, au vu des plans, il n'apparaît pas que l'autorité a commis une erreur manifeste d'appréciation en motivant de cette façon l'emplacement du croisement avec la rue du Vivier;

Considérant que la motivation de l'acte attaqué met en exergue les circonstances concrètes de l'espèce, révèle que l'autorité a statué en pleine connaissance de cause et permet de comprendre les raisons pour lesquelles la partie adverse a estimé ne pas devoir imposer une étude d'incidences;

Considérant que la deuxième branche du premier moyen n'est pas sérieuse;

Considérant, sur la troisième branche du moyen, que l'acte attaqué contient une motivation tout à fait circonstanciée au sujet du choix du tracé de la nouvelle voirie qu'autorise l'acte attaqué; que la notice d'évaluation des incidences contient également des développements à ce propos, lesquels reposent sur un tableau de commentaires annexé à ladite notice et un tableau de cotations qui a été transmis avec les plans modificatifs;

Considérant que la motivation de l'absence d'alternative quant à l'emplacement du croisement de la route projetée avec la rue du Vivier (soit le point B du tracé) est concise; qu'elle n'en demeure pas moins formellement exprimée et vraisemblablement pertinente; qu'en l'occurrence, les requérants ne démontrent pas qu'en se fondant sur la position des habitations existantes et la topographie des lieux, l'autorité aurait commis une erreur manifeste d'appréciation; qu'ils ne prétendent d'ailleurs pas qu'un autre endroit aurait été manifestement plus adéquat pour le croisement avec la rue du Vivier, croisement dont il n'est pas contesté qu'il est indispensable dans le cadre d'un projet visant à relier la N4 et la N836;

Considérant, s'agissant de l'absence d'un document présenté comme constituant un résumé non technique de l'évaluation des incidences, qu'il paraît déjà suffisant de constater les termes particulièrement explicites et accessibles de la notice d'évaluation des incidences, étant entendu que les éléments plus techniques ressortent quant à eux de ses annexes et des plans; que l'exigence d'un résumé non technique posée par l'article D.67 du Code de l'environnement apparaît dès lors satisfaite, à tout le moins certainement quant à l'objectif qu'elle vise;

Considérant que la troisième branche du premier moyen n'est pas sérieuse;

Considérant que les requérants prennent un deuxième moyen de l'erreur manifeste d'appréciation, de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du principe du bon aménagement, du défaut de motivation et de motifs pertinents, adéquats et légalement admissibles, de l'excès de pouvoir; qu'ils font valoir ce qui suit :

" En l'espèce, l'acte soumis à la censure de Votre Conseil a fait l'objet, lors de son instruction, de réclamations circonstanciées émises par les requérants durant l'enquête publique.

Les remarques précises et pertinentes émises par les requérants durant l'enquête publique nécessitaient une prise en compte des problèmes soulevés et, à tout le moins, une réponse circonstanciée dans le permis délivré.

Les requérants ont souligné les caractéristiques du projet :

« Nous souhaitons rappeler les éléments suivants :

- l'axe de la route à construire se trouvera à 48 mètres de notre maison,
- sa limite la plus proche sera à ± 37 mètres de notre maison,
- aucune zone tampon n'est prévue entre l'aménagement routier et notre propriété, de sorte que notre propriété sera immédiatement contiguë au mur antibruit et à la zone de rebroussement envisagée,
- la route devrait supporter un trafic important de poids lourds (environ 1000 par jour, la seule scierie Fruytier en représentant presque la moitié),
- à la hauteur de notre propriété, la route passera en dessous de la N873 qui est une voirie qui supportera aussi un trafic devenu important puisque, la rue Frasire étant coupée, tout le trafic sera déplacé sur celle-ci».

Ensuite, ils ont précisément décrit toutes ses incidences négatives sur leur propriété :

« Ainsi conçu, le projet nous cause un préjudice considérable :

- notre maison se trouvera entourée de 3 routes (la N839 à construire, la N873 et la rue du Filori) dont deux supportant un lourd trafic (voir annexe 1). Nous serons les seuls riverains dans ce cas.
En outre, le pont sous lequel passera la N839 commencera dans notre propriété et les 1^{ers} éléments du pont se situeront à 40 mètres de notre maison.
- Le trafic de poids lourds va entraîner une augmentation considérable du bruit et causer d'importantes vibrations, à fortiori à hauteur du pont.
1000 camions par jour environ emprunteront cet itinéraire, cela représente en moyenne 1 camion toutes les 90 secondes, de jour comme de nuit.
La vitesse des véhicules sera proche de 90km/h juste à côté de notre maison.
Pour les vibrations, aucune solution n'est possible. Pour le bruit, seuls de lourds investissements d'insonorisation pourraient réduire la nuisance. Mais ils nous condamneraient, de toute façon, à vivre fenêtres fermées, été comme hiver.
- Le trafic des véhicules causera aussi une importante pollution que nous subirons de plein fouet : hydrocarbures, rejets de poussières, particules fines, souillures diverses et odeurs permanentes dégagées par les nombreux véhicules.
- La route est à ce point proche de notre habitation que nous subirons aussi une pollution lumineuse importante causée par l'éclairage de la route et surtout par le balayage des phares qui est très inconfortable vu son mouvement.
- Notre jardin perdra tout agrément, bordé par un mur antibruit de 4 mètres de haut et de 60 mètres de long et une voirie de rebroussement. Malgré le mur antibruit, les nuisances sonores resteront considérables.
- L'impact paysager du mur antibruit sera important vu sa longueur et sa hauteur. Il coupera toute vue vers la campagne environnante, en direction de Marche, depuis notre habitation.

Vous comprendrez aisément que l'impact de cette route sur notre qualité de vie sera très négatif et qu'il ne nous sera pas possible de continuer à vivre à cet endroit.

D'ailleurs, lors de la réunion du lundi 28 novembre à la ville de Marche, les riverains ont compati à notre peine puisqu'il est manifeste que nous serions les plus sinistrés par ce projet » (pièce I.5 qui renvoie à la pièce I.2.).

La partie adverse n'a pourtant pas tenu compte, dans les faits, des observations formulées.

Aucune condition n'a été imposée en vue de rencontrer la situation particulière des requérants. Aucun aménagement adéquat n'a été prévu.

Par ailleurs, si la partie adverse estimait qu'il n'était pas nécessaire d'imposer des conditions en vue de s'assurer du bon aménagement des lieux, encore fallait-il qu'elle en indique les raisons dans l'acte attaqué.

Les requérants sont les seuls à se retrouver, par l'implantation du projet, encerclés entre trois voiries, la rue du Vivier en contre haut, la rue du Filori en façade et la voirie à créer en latéral. Ils sont également les seuls à se situer à un endroit où cette voirie entre dans un tunnel avec les importantes nuisances sonores que cela engendre.

La seule remarque générale formulée dans l'acte attaqué en réponse à la réclamation des requérants est que «les murs antibruit sont conformes à la norme NB1793 (catégorie d'absorption A1 et d'isolation B1) et sont à finition de bois; que ces murs sont à placer en rapport avec la rue Frasire et la rue du Filori; qu'ils sont de nature à limiter les nuisances sonores, lumineuses et visuelles; qu'en outre, un merlon sera créé entre les cumulées 820 et 1000 afin de limiter les nuisances sonores et l'impact visuel pour les habitations situées le long de la rue des Ombelles, laquelle se raccorde à la rue du Vivier à quelque distance du projet; que les études de bruit seront réalisées par la suite, en situation réelle de trafic; que des mesures de réduction de bruit seront ensuite mises en place si nécessaire» (pièce I.7.).

Cette remarque n'est pas une motivation adéquate en réponse à la réclamation de requérants. Elles ne constituent en rien une garantie et/ou une condition au sens de l'article 123 du CWATUPE en ce qu'il s'agit d'une simple déclaration d'intention laissée à la seule appréciation du bénéficiaire du permis quant à l'opportunité de procéder à une telle étude ou d'adopter de telles mesures.

L'acte attaqué viole les dispositions visées au moyen";

Considérant que les décisions individuelles doivent être motivées en la forme; que, pour autant, l'administration active n'a pas l'obligation de répondre point par point aux objections soulevées lors de l'enquête publique; que les réclamations ne constituent qu'un élément d'appréciation parmi d'autres, permettant aux autorités de se forger une conception de l'intérêt général en connaissance de cause; que les motifs de l'acte administratif rencontrent au moins globalement les réclamations et indiquent les raisons de droit et de fait qui ont conduit l'autorité à se prononcer, le degré de précision de la réponse étant d'ailleurs fonction de celui de la réclamation; qu'il faut que les réclamants et, en cas de litige, le juge, puissent comprendre, à la lecture de la décision, les motifs pour lesquels les objections n'ont pas été suivies;

Considérant que l'autorité a pris connaissance des réclamations émises par les requérants au cours des deux enquêtes publiques; qu'un résumé en est donné dans l'acte attaqué;

Considérant qu'il n'est pas établi que l'auteur de l'acte attaqué n'a pas tenu compte de ces réclamations; que l'auteur de l'acte attaqué examine les avantages du projet au regard de l'objectif d'intérêt général visé et estime que les mesures prises dans ce cadre suffisent pour rendre acceptables, toujours au regard de l'intérêt général

visé, les nuisances redoutées par certains particuliers; que la motivation de l'acte attaqué permet de comprendre ce raisonnement;

Considérant que, dans cette confrontation des intérêts particuliers susceptibles d'être lésés et de l'objectif d'intérêt général visé par le projet de contournement sud-ouest de Marche-en-Famenne qu'autorise l'acte attaqué, il n'apparaît pas que l'autorité aurait commis une erreur manifeste d'appréciation;

Considérant que les quatre observations suivantes peuvent plus particulièrement être faites quant aux objections formulées par les requérants lors des deux enquêtes publiques;

Considérant que s'agissant, en premier lieu, d'un empiètement sur leur propriété, il a déjà été rappelé que le projet autorisé n'en implique plus, contrairement au projet examiné en 2011; que la consultation des plans et des données cadastrales permettait aux requérants de le constater de sorte que la motivation de l'acte attaqué n'avait pas à s'étendre davantage sur cette objection en tout état de cause erronée en fait;

Considérant que s'agissant, en deuxième lieu, de la proximité, par rapport à l'habitation des requérants, du croisement de la nouvelle voirie autorisée par l'acte attaqué avec la rue du Vivier ainsi que de sa réalisation en sous-terrain (la N839 autorisée par l'acte attaqué passant sous la rue du Vivier), une motivation formelle est bien présente dans l'acte attaqué; que l'auteur de l'acte attaqué ne prétend pas que cet emplacement serait sans incidence pour les requérants, mais qu'il expose pourquoi il n'y a pas d'endroit plus adéquat où ce croisement entre la voirie de contournement et la rue du Vivier pourrait être opéré de manière satisfaisante, compte tenu de la disposition des habitations existantes et de la topographie des lieux; que, quant au fait que la nouvelle voirie passe sous la rue du Vivier, il est justifié dans l'acte attaqué par la topographie précitée et par des raisons de sécurité et de fluidité; que cette motivation de l'acte attaqué permet de comprendre, fût-ce implicitement, pourquoi l'objection des requérants n'a pas été suivie; qu'il ressort clairement de l'acte attaqué que l'autorité a considéré que la solution retenue s'imposait dans le cadre d'un projet dont le Conseil d'Etat ne peut apprécier l'opportunité - sauf erreur manifeste d'appréciation, ce qui n'est pas établi en l'espèce -, à savoir le contournement Sud-Ouest de Marche-en-Famenne, lequel se fait dans l'intérêt de toute une région et pour lequel il a été veillé à ce que la voie la moins dommageable soit suivie; qu'il n'est pas établi qu'une quelconque option de remplacement aurait permis de réduire les incidences plus encore que ce que permet la solution retenue par l'acte attaqué;

Considérant que s'agissant, en troisième lieu, de l'aménagement d'une zone tampon, l'objection semble manquer en fait puisque le projet autorisé par l'acte attaqué n'empiète plus sur le terrain des requérants et qu'en plus du mur antibruit, des massifs de plantations et des arbres d'alignement sont prévus sur la parcelle longeant la nouvelle route projetée et jouxtant celle des requérants; que la végétation déjà présente aux alentours, comme il ressort des photos produites tant par la partie adverse que par les requérants, semble au surplus atténuer encore le fondement en fait de ce grief;

Considérant que s'agissant, en dernier lieu, des autres nuisances alléguées, les développements consacrés à l'examen de la deuxième branche du premier moyen - auxquels il est renvoyé - permettent également de conclure qu'elles ont bien été prises en compte, au travers de l'examen des incidences possibles du projet; que les dispositifs prévus d'emblée dans les travaux à réaliser - à savoir l'installation de murs antibruit, de massifs de plantations et d'un merlon planté - de même que les ajustements qui s'imposeront le cas échéant en cours de finalisation du chantier, semblent en effet traduire à suffisance une prise en compte par l'auteur de l'acte attaqué des préoccupations des requérants ainsi qu'une réponse dont l'inadéquation n'est ni établie ni manifeste;

Considérant que le deuxième moyen n'est pas sérieux;

Considérant que les requérants prennent un troisième moyen de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de l'erreur manifeste d'appréciation, de la contrariété et l'insuffisance des motifs, de l'excès de pouvoir, de la violation des principes de bonne administration et de minutie, de l'article 16 de la Constitution et des articles 86, 115 à 117 du CWATUPE; qu'ils estiment que les dispositions et principes visés au moyen sont violés en ce que l'acte attaqué autorise la réalisation de travaux sur des biens sur lesquels le titulaire du permis n'a aucun droit et qui appartiennent aux requérants;

Considérant que, contrairement à ce que prétendent les requérants, le projet autorisé par l'acte attaqué n'implique pas de travaux sur leur bien; que le troisième moyen manque en fait;

Considérant que le troisième moyen n'est pas sérieux;

Considérant que, dans sa note d'observations, la partie adverse demande, "compte tenu des nombreuses inexactitudes matérielles figurant dans la requête", que le Conseil d'Etat descende sur les lieux "pour se rendre compte de la situation exacte de fait qui ne ressort absolument pas des pièces du dossier de la partie requérante";

que, toutefois, les explications fournies par les parties sont suffisantes pour examiner le caractère sérieux des moyens soulevés par les requérants et qu'il n'apparaît pas qu'une visite des lieux puisse être de nature à en altérer l'appréciation *prima facie*; qu'il n'y a pas lieu d'ordonner de descente sur les lieux;

Considérant qu'aucun des moyens n'est sérieux;

Considérant que l'une des conditions requises par l'article 17, § 2, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées précitées, pour que le Conseil d'Etat puisse ordonner la suspension de l'exécution de l'acte attaqué fait défaut; qu'il n'y a dès lors pas lieu d'examiner le risque de préjudice grave difficilement réparable allégué par les requérants;

Considérant que la demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué doit être rejetée,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

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

Article 2.

Les dépens sont réservés.

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

M. PAQUES,	conseiller d'Etat, président f.f.,
M ^{me} BERTIN,	greffier assumé.

Le Greffier assumé,

Le Président f.f.,

C. BERTIN.

M. PAQUES.