

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 228.418 du 19 septembre 2014

A. 210.982/Vbis-124

En cause : **la Commune de Bütgenbach,**
ayant élu domicile chez
Mes Guido ZIANS et Andrea HAAS, avocats,
Aachener Strasse 76
4780 Saint-Vith,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
Me Xavier DRION, avocat,
rue Hullos 103 - 105
4000 Liège.

Partie intervenante :

la Société anonyme ELIA ASSET,
ayant élu domicile chez
Me Tanguy VANDENPUT, avocat,
avenue Tedesco 7
1160 Bruxelles.

LE PRESIDENT DE LA CHAMBRE Vbis DES REFERES,

Vu la requête unique introduite le 6 décembre 2013 par la Commune de Bütgenbach, en ce qu'elle demande la suspension de l'exécution de l'arrêté du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité du 12 septembre 2013 accordant à la société anonyme (S.A.) ELIA ASSET un permis d'urbanisme pour le remplacement de deux lignes électriques et aériennes de 70 kV - 1 terme - par deux nouvelles lignes de 110 kV - 2 termes - entre les postes de Bévercé, Amblève (Amel) et Butgenbach - ligne dite "Boucle de l'Est";

Vu la requête introduite le 26 décembre 2013 par laquelle la S.A. ELIA ASSET demande à être reçue en qualité de partie intervenante;

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

Vu le rapport de M. WIMMER, premier auditeur 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 25 mars 2014 fixant l'affaire à l'audience du 14 mai 2014 à 14 heures;

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

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

Entendu, en leurs observations, Me Guido ZIANS, avocat, comparaissant pour la partie requérante, Me Gabriele WEISGERBER, loco Me X. DRION, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et Mes Tanguy VANDENPUT et Patrick THEVISSSEN, avocats, comparaissant pour la partie intervenante;

Entendu, en son avis conforme, M. WIMMER, premier auditeur;

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

Considérant que les faits utiles à l'examen de la demande peuvent être résumés comme suit :

1. La S.A. ELIA ASSET est une filiale de la S.A. ELIA SYSTEM OPERATOR, qui a été désignée comme gestionnaire du réseau de transport par l'arrêté ministériel du 13 septembre 2002 "portant désignation du gestionnaire du réseau de transport d'électricité", pour une durée de vingt ans, en application de l'article 10 de la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité.

En application de l'article 4, alinéa 3, du décret de la Région wallonne du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité, le gestionnaire du réseau de transport local est le gestionnaire du réseau de transport désigné conformément à l'article 10 de la loi du 29 avril 1999 précitée ou une filiale de celui-ci.

Ce réseau de transport local, défini par l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 février 2003 déterminant les tronçons du réseau d'électricité considérés comme "réseau de transport local", comporte entre autres le tronçon "AMEL (AMBLEVE) - STEPHANSHOF - BEVERCE - BUTGENBACH (70/330-331-332)" conçu pour 70 kV.

En application de l'article 15 du décret précité du 12 avril 2001, la S.A. ELIA ASSET est tenue d'établir, en concertation avec la Commission wallonne pour l'énergie (CWaPE), un plan d'adaptation du réseau qui couvre une période de sept ans, est adapté tous les deux ans et est mis à jour annuellement afin d'assurer la continuité d'approvisionnement, la sécurité et le développement de ce réseau.

Les plans d'adaptation 2008-2015 (p. 41) et 2009-2016 (p. 40) annoncent le renforcement de la ligne (aérienne) sur le tronçon Amel-Stephanshof-Butgenbach par un terne supplémentaire (trois conducteurs) ou la pose d'un nouveau câble (souterrain) d'une tension de 70 kV en raison d'un accroissement de la consommation énergétique locale.

Ainsi qu'il ressort des plans d'adaptation 2010-2017 (pp. 53-54) et 2011-2018 (p. 59), il est toutefois prévu de remplacer la ligne sur les tronçons Bévercé-Stephanshof-Bütgenbach et Stephanshof-Amel par une ligne double terne (chaque fois trois conducteurs) d'une tension de 70 kV afin d'accueillir la production décentralisée.

Enfin, les plans d'adaptation 2012-2019 (pp. 38 et 43) et 2013-2020 (pp. 44 et 46) prévoient chacun le remplacement par une ligne double terne (chaque fois trois conducteurs) au gabarit de 110 kV.

2. Ensuite, la S.A. ELIA ASSET demande le 30 août 2012 un permis d'urbanisme concernant un "Projet de remplacement de deux lignes aériennes 70 kV 1 terne par deux nouvelles lignes 110 kV 2 ternes entre les postes de Bévercé, Amel et Bütgenbach situées sur les communes de Malmedy, Waismes, Bütgenbach et Amel".

3. Le 12 septembre 2013, la partie adverse accorde le permis d'urbanisme, qui est libellé comme suit :

" Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, et de la Mobilité,

[1] Vu le Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie en vigueur notamment, ses articles 23, 127, 129 et suivants, et 272, § 2;

[2] Vu le décret du 27 mai 2004 et l'arrêté du Gouvernement Wallon du 17 mars 2005 portant respectivement codification de la partie décrétable et de la partie réglementaire des dispositions du Livre 1^{er} du Code du droit de l'environnement;

[3] Vu les lois coordonnées du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative;

[4] Considérant que ELIA ASSET S.A. a introduit une demande de permis d'urbanisme relative à des biens sis sur le territoire des communes de Malmedy, Waimes, Butgenbach et Amel, ayant pour objet :
Le remplacement de deux lignes électriques et aériennes 70 kV - 1 terne par deux nouvelles lignes 110 kV - 2 ternes entre les postes de Bévercé, Amel et Butgenbach - ligne dite «Boucle de l'Est»;

[5] Considérant que la demande complète de permis a été adressée aux Fonctionnaires délégués de la DIRECTION DE LIEGE II et d'EUPEN de la Direction Générale opérationnelle - Aménagement du territoire, Logement, Patrimoine et Energie, en date du 31/08/2012;

[6] Vu le rapport des Fonctionnaires délégués de la Direction de Liège 2 et d'Eupen du 08 janvier 2013;

[7] Considérant que les biens sont situés,

- pour la partie située sur le territoire de Malmedy :
en zone d'habitat à caractère rural, en zone agricole en partie d'intérêt paysager, en zone forestière en partie d'intérêt paysager et en zone de loisirs au plan de secteur de Malmedy-Saint Vith approuvé par A.R. du 19/11/1979.
Ils se situent également en partie dans un site Natura 2000, le long d'une route régionale (n° 681), le long de cours d'eau non navigables (catégories 1 et 2), le long d'une voie de chemin de fer et le long du réseau autonome des voies lentes (RAVEL).
De plus, les actes et travaux concernent un site d'arbres et haies remarquables.
- pour la partie située sur le territoire de Waimes :
en zone d'habitat à caractère rural, en zone agricole, en zone forestière et en zone d'aménagement communal concerté au plan de secteur de Malmedy-Saint-Vith approuvé par A.R. du 19/11/1979.
Ils se situent également en partie dans un site Natura 2000, le long des routes régionales (n° 676 et 632), le long d'une voie de chemin de fer et le long du réseau autonome des voies lentes (RAVEL).
De plus, les actes et travaux concernent un site d'arbres et haies remarquables et sont couverts en partie par le rapport urbanistique et environnemental «Hottleux» approuvé par A.M. du 15/07/2009.
- pour la partie située sur le territoire de Butgenbach :
en zone agricole en partie d'intérêt paysager, en zone forestière en partie d'intérêt paysager, en zone d'habitat à caractère rural, en zone d'aménagement communal concerté au plan de secteur de Malmedy-Saint-Vith approuvé par A.R. du 19/11/1979.
Ils se situent également le long d'une voie de chemin de fer (Vennbahn) et le long du réseau autonome des voies lentes (RAVEL), le long des routes régionales n° 632 et 647, le long de cours d'eau non navigables, en zone de parc international (Décret C.R.W. du 16.07.1985), à proximité de moins de 100 mètres d'un site Natura 2000 et en zone inondable.
- pour la partie située sur le territoire d'Amel :
en zone agricole en partie d'intérêt paysager, en zone d'habitat à caractère rural linéaire, en zone forestière en partie d'intérêt paysager au plan de secteur de Malmedy-Saint-Vith approuvé par A.R. du 19/11/1979.

Ils se situent également le long de cours d'eau non navigables et en zone inondable.

[8] Considérant que les lignes électriques existantes ont été construites en 1966, qu'à cette époque, ces travaux ne nécessitaient pas de permis d'urbanisme préalable sur la base de la loi organique de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire du 29 mars 1962;

1. Demande de permis d'urbanisme objet de la présente décision - évaluation appropriée des incidences sur l'environnement

[9] Considérant que la présente demande de permis d'urbanisme, a été introduite par ELIA ASSET S.A. et réceptionnée le 13 septembre 2012 par les Fonctionnaires délégués territorialement concernés;

[10] Considérant que le dossier de demande de permis d'urbanisme contient 15 paquets comprenant chacun :

- 4 exemplaires du formulaire de demande de permis d'urbanisme dont 2 en allemand;
- 2 exemplaires de la notice d'évaluation préalable des incidences sur l'environnement dont 1 en allemand;
- 2 exemplaires de l'évaluation des incidences sur l'environnement dont 1 en allemand;
- 2 exemplaires photographiques;
- 1 jeu complet des différents plans;

[11] Considérant que la demande porte plus précisément sur :

- Remplacement de la ligne aérienne existante entre les postes de Bévercé et Amel par une ligne aérienne 2 ternes 110 kV d'une longueur de 14 km;
- Remplacement de la ligne aérienne existante entre les postes de Stephanshof et Butgenbach par une ligne aérienne 2 ternes 110 kV d'une longueur de 7.2 km;
- Les 2 ternes seront composés de 2x3 conducteurs + câble de garde, ceux-ci seront exploités dans un premier temps en 70 kV et d'ici 2018 en 110 kV;
- Remplacement de 93 pylônes par des pylônes en béton haute performance pour 82 pylônes, les autres étant soit en treillis métallique ou en matériau composite pour 3 pylônes situés sur Butgenbach, leur hauteur variant entre 25m et 40m;

[12] Considérant qu'il ne s'agit pas d'un projet qui est soumis d'office à une étude des incidences sur l'environnement des lors qu'il n'est pas couvert par la rubrique n° 40.10.02.01.01 qui vise la construction de lignes aériennes de transport d'énergie électrique sous haute tension (150 kV et plus) et d'une longueur de plus de 5 km;

[13] Considérant que la notice d'évaluation préalable des incidences sur l'environnement examine de manière particulièrement concrète et précise les incidences probables du projet sur l'environnement et que tenant compte de son contenu, eu égard à l'article D.68, § 1^{er} du Code wallon sur l'environnement, l'autorité administrative, tenant compte des critères de sélection pertinents visés à l'article D.66 § 2, juge que le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement;

[14] Considérant qu'il résulte en conséquence, des caractéristiques du projet, de son impact sur l'environnement pris au sens large, de sa localisation, qu'il n'y a pas lieu de requérir la réalisation d'une étude d'incidences du projet sur l'environnement, qu'en effet le dossier permet d'une part, d'appréhender de manière adéquate et suffisante les divers impacts du projet, et, d'autre part, de fournir aux autorités et instances consultées, les éléments utiles et pertinents permettant de fonder leur décision et avis respectifs;

2. Procédure d'instruction de la demande de permis d'urbanisme objet de la présente décision.

Consultations et enquêtes publiques.

[15] Considérant que conformément à l'article 127, § 3 du C.W.A.T.U.P.E., la demande de permis a été soumise aux mesures particulières de publicité;

[16] Considérant que l'enquête publique a été réalisée sur le territoire de la commune de Malmedy du 1 octobre 2012 au 16 octobre 2012; que cette enquête a donné lieu à une réclamation écrite sous forme d'une pétition reprenant 30 signatures;

[17] Considérant que l'enquête publique a été réalisée sur le territoire de la commune de Waimès du 1 octobre 2012 au 16 octobre 2012; que cette enquête a donné lieu à 32 réclamations écrites et 3 lettres de réclamations collectives;

[18] Considérant que l'enquête publique a été réalisée sur le territoire de la commune de Butgenbach du 1 octobre 2012 au 16 octobre 2012; que cette enquête a donné lieu à 8 réclamations écrites endéans le délai, une réclamation hors délai et une réclamation orale lors de la séance publique;

[19] Considérant que l'enquête publique a été réalisée sur le territoire de la commune d'Amel du 1 octobre 2012 au 16 octobre 2012; que cette enquête a donné lieu à une réclamation écrite;

[20] Considérant que les réclamations émanant de la population des quatre communes concernées visent principalement les points suivants :

- Le tracé de la ligne et ses nuisances en surplomb ou à proximité immédiate d'habitations, étables et autres bâtiments existants ou à construire, dévalorisation des habitations et propriétés proches de la ligne;
- Les effets des lignes H.T. sur la population et les animaux;
- L'intégration de cette ligne aérienne dans les paysages ruraux, enlaidissement du paysage local;
- L'augmentation de la tension, des champs électriques et magnétiques suite au passage de 1 teneur à 2 teneurs;
- Les négociations entamées au préalable pour l'achat des terrains requis;
- La demande d'enterrer les lignes, au minimum sur la partie habitée allant de la sortie de Bévercé jusqu'à Arimont (Malmedy) et en-dessous des lignes RAVEL;
- Non respect de la législation en matière de l'emploi des langues;
- Numérotation des pylônes;

[21] Considérant que la Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité de Malmedy a émis un avis défavorable en date du 22/10/2012;

[22] Considérant qu'une réunion de concertation a été organisée à la commune de Malmedy en date du 19 novembre 2012;

[23] Considérant que l'avis du Collège communal de et à MALMEDY, sollicité en date du 13 septembre 2012 et transmis en date du 14 décembre 2012 est défavorable;

[24] Considérant, toutefois que cet avis a été transmis hors du délai prescrit;

[25] Considérant que l'avis du Collège communal de et à WAIMES, sollicité en date du 13 septembre 2012 et transmis en date du 14 novembre 2012 est défavorable;

[26] Considérant que l'avis du Collège communal de et à BUTGENBACH, sollicité en date du 13 septembre 2012 et transmis en date du 06/11/2012 est défavorable;

[27] Considérant que l'avis du Collège communal de et à AMEL, sollicité en date du 13 septembre 2012 et transmis en date du 06/11/2012 est favorable;

[28] Considérant que les remarques formulées par les Collèges communaux sont les suivantes :

- MALMEDY :
Le Collège Communal demande de revoir le projet en tenant compte des remarques suivantes :
 - Appliquer le principe de précaution au point de vue de la santé des habitants : enterrer les lignes dans les zones habitées - au moins sur la partie habitée allant de la sortie de Bévercé jusqu'à la sortie d'Arimont;
 - Limiter l'impact paysager : enterrer les lignes dans les zones de lignes de crêtes;
 - Proposer un tracé alternatif évitant les zones habitées et habitables;
- WAIMES :
Le Collège Communal reconnaît la nécessité technique des travaux envisagés mais estime qu'une ligne aérienne évitant les zones d'habitat (à caractère rural) et d'activité économique de Waimès/Hottleux ainsi que des villages de Remonval et Ondenval doit être envisagé;
- BUTGENBACH :
La commune souhaite prendre en compte les nombreuses réclamations des citoyens ainsi que les remarques formulées dans ces réclamations;
Dans l'intérêt des citoyens et aussi du paysage, elle estime qu'on devrait plus enterrer les lignes, au moins dans les zones à bâtir ainsi que dans les zones d'aménagement communal concerté;
- AMEL :
Pas de remarque.

[29] Considérant que l'avis de la DGO «Routes et Bâtiments» - Direction des Routes, sollicité en date du 13/09/2012 et transmis en date du 23/10/2012 est favorable conditionnel, celui-ci comprend le formulaire d'autorisation de type «Impétrants» daté du 19 octobre 2012;

[30] Considérant que l'avis du STP - Service des Cours d'eau non navigables, sollicité en date du 13/09/2012 et transmis à la Direction de Liège II en date du 12/10/2012 et à la Direction d'Eupen en date du 17/10/2012 est favorable conditionnel et motivée comme suit :

« Le tracé des lignes à haute tension croise plusieurs cours d'eau. Plusieurs zones d'abattage d'arbres prévues dans le projet sont localisées en bordure de ces cours d'eau. Les déchets de coupe devront être évacués et ne pourront en aucun cas être déposés en bordure des ruisseaux. Les fondations du nouveau pylône P4 sont prévues dans l'emprise d'un ruisseau "non dénommé". Elles doivent être éloignées à une distance de minimum 6 mètres de la crête de la berge du cours d'eau.

L'évaluation Appropriée des Incidences spécifie, page 18, que les anciens supports seront évacués. Cette disposition devra être strictement appliquée, et les pylônes ne pourront être mis à disposition des propriétaires riverains des ruisseaux au risque d'être utilisés anarchiquement pour la construction d'ouvrages sur ces cours d'eau (...);

[31] Considérant que l'avis de la SNCB-HOLDING - Direction du Patrimoine, sollicité en date du 13/09/2012 et transmis en date du 28/09/2012 est favorable conditionnel et motivée comme suit : «Une demande d'autorisation de type "impétrants" sera sollicitée par ELIA ASSET S.A. pour le passage et les traversées au-dessus du domaine de la SNCB-Holding»;

[32] Considérant que l'avis sollicité à Infrabel en date du 13/09/2012 n'a pas été transmis; que dès lors, son avis est réputé favorable par défaut;

[33] Considérant que l'avis de la DGO ARNE - Espace rural - Service extérieur, sollicité en date du 13/09/2012 et transmis en date du 16/10/2012 est favorable conditionnel et motivé comme suit :

« Les pylônes existants seront remplacés par des nouveaux, généralement à proximité des existants. La phase "chantier" nécessite l'aménagement momentané de pistes d'accès qui ne sont malheureusement pas reprises sur les plans. Or, ce seront ces pistes qui créeront le plus de problèmes pour l'exploitation agricole. Dès lors, nous avons des remarques d'ordre général et d'ordre plus particulier.

Remarques d'ordre général :

- Pour l'implantation des pistes d'accès, il y a lieu de perturber le moins possible l'exploitation agricole des terres. Pour ce faire, le demandeur prendra contact, au préalable, avec la commission communale d'agriculture concernée ou directement avec l'exploitant concerné afin de trouver une implantation adéquate de ces pistes.
- Vu le nombre de pistes à créer, se pose la question de l'évacuation des tonnes d'empierrement prévu pour les pistes ou est-ce que les empierrements seront réutilisés après exécution des travaux pour une autre piste?
- L'abattage de certains arbres nous semble exagéré vu leur distance par rapport à la ligne alors que d'autres arbres plus près de la ligne sont maintenus. Nous suggérons de vérifier la nécessité d'abattage en cours de chantier.
- Si d'autres instances réclament des mesures de compensation, en zone agricole, il y a lieu de nous consulter.

Remarques d'ordre particulier :

- L'implantation des pylônes 19-21 de la ligne SEL254 se fait dans les prairies. Nous suggérons, si possible, de les décaler le long de la voirie à proximité.
- Pour l'implantation du pylône 52 de la ligne SEL254, il est prévu l'abattage d'un groupe d'arbres (avec mirador) marquant pour le paysage local. Il y a lieu de le conserver celui-ci, d'autant plus que dans l'évaluation appropriée des incidences (EAI - n° de support 56), il est stipulé que "la végétation se situe à une distance suffisante pour éviter toute incidence néfaste lors des travaux de démontage". Il devrait être possible de décaler la ligne afin de préserver ce site.
- Pour l'implantation des pylônes 11-13 de la ligne SEL255 (nouveau tracé), il est prévu d'abattre pratiquement tous les arbres plantés le long de cette voirie agricole. Or, il faut savoir, que la Commune de Waimies a restauré ce chemin avec l'aide de la Région wallonne et que le taux de subsides dépendait de la plantation de ces arbres. On ne peut donc les abattre. Soit, il faut prévoir de les étêter au moment adéquat, soit on reste sur l'ancien tracé.

A condition de tenir compte de ces remarques, nous émettons un avis favorable».

[34] Considérant que l'avis de la DGO ARNE - Cours d'eaux non navigables - Service extérieur, sollicité en date du 13/09/2012 et transmis en date du 15/10/2012 est favorable conditionnel et motivé comme suit : «Les travaux de remplacement du tronçon de ligne Bévercé - Amel sont impactants pour la Warche : traversée de

cours d'eau entre les pylônes n° 1 et 2 et pylône n° 2 implanté à proximité immédiate de la berge gauche de la Warche»;

« Ces travaux sont soumis à autorisation préalable et séparée de voirie à introduire auprès du District de LIEGE de la Direction des cours d'eau non navigables (voir lettre ci-annexée adressée à l'impétrant). L'autorisation de voirie à délivrer par la Direction des cours d'eau non navigables déterminera les conditions particulières et modalités auxquelles l'exécution des travaux devra répondre de manière à ne pas porter atteinte au cours d'eau et/ou à ses berges ainsi que leur environnement immédiat. Par contre, a priori, pour le tronçon de la ligne Stephanshof- Butgenbach (SEL 255) (tracé n° sur plans), la traversée de cours d'eau entre les pylônes n° 29 et 30, n'est pas impactante sur le cours d'eau et/ou ses berges».

[35] Considérant que l'avis de la DGO ARNE - Nature et Forêts - Direction de Malmedy, sollicité en date du 13/09/2012 et transmis en date du 05/11/2012 est favorable conditionnel et motivé comme suit :

« Après examen du dossier, nous pouvons vous informer que nous n'avons pas d'objection majeure à exprimer. Néanmoins, vu les impacts ponctuels que ce projet risque d'engendrer au niveau local, nous souhaiterions que les conditions suivantes (qui correspondent en grande partie aux recommandations figurant dans la notice d'évaluation des incidences) soient imposées :

Mesures d'ordre général :

- En ce qui concerne la découpe des anciens pylônes, nous demandons que le requérant utilise des bâches sur les lieux de la découpe afin d'éviter toute contamination du sol par des éclats de béton ou de métaux et afin de récupérer un maximum des débris et particules de béton et d'autres matériaux; les déchets générés par cette découpe seront éliminés conformément à la législation en vigueur;
- Les zones de stockage du matériel de chantier seront désignées après avoir obtenu l'accord du DNF (Service Natura 2000 à la Direction de Malmedy); seront d'office exclues toutes les zones Natura 2000, toutes les zones humides et tout autre site d'intérêt biologique; sur ces zones de stockage, toutes les mesures seront prises afin d'éviter toute contamination du sol par des fuites et pollutions accidentelles (parquer les véhicules sur revêtements imperméables, prévoir des kits de rétention des pollutions etc.);
- Tous les arbres et haies à supprimer dans le cadre des travaux devront être remplacés par un nombre équivalent d'individus dès la prochaine période de plantation qui suit la fin des travaux; afin de vérifier que cette condition soit respectée à part entière, un dossier détaillant les emplacements choisis pour les plantations de compensation devra être remis au DNF préalablement au début des travaux;
- Les travaux d'abattage et d'arrachage devront être réalisés en dehors de la période de nidification des oiseaux (allant du 1^{er} avril au 31 juillet);

Mesures particulières :

- Ligne Bevercé-Amel (SEL 254) :
 - Tronçon 1 (entre les futurs pylônes P4 et P5) : le requérant mettra en place une lisière feuillue étagée à la place des arbres haute tige à abattre, selon les modalités qui sont d'application dans le cadre du projet LIFE-ELIA;
 - L'accès au futur pylône P10 situé à l'intérieur d'un SGIB se fera en accord avec et le propriétaire du terrain et le gestionnaire du site, à savoir l'asbl natagora; les modalités pratiques du déboisement des épicéas situés en-dessous de la ligne seront également concertés avec natagora et le propriétaire du terrain;

- Ligne Stephanshof-Bütgenbach (SEL 255) :
 - L'accès au futur pylône P10 situé dans le site Natura 2000 BE33045 devra être défini en accord avec le DNF et se fera de préférence via le chemin forestier ayant servi à l'évacuation des bois récemment exploités à cet endroit; la piste d'accès traversant les parties humides de cette zone sera constituée de tôles de roulage en acier;
 - L'abattage des arbres dans la zone boisée située entre les futurs pylônes P10 et P11 (site Natura 2000 BE33045) devra se faire manuellement; les modalités de débardages des bois abattus devront être définis sur place en accord avec l'exploitant et le DNF;
 - L'abattage des arbres et haies existants entre les futurs pylônes P11 et P13 nous semble superflu dans la mesure où il s'agit principalement d'arbustes et d'arbres de basse-tige dont la hauteur peut être facilement limitée par des entretiens réguliers qui incombent de toute manière au requérant.
- Pour les travaux concernant les pylônes plus "sensibles" mentionnés ci-dessus, le requérant prévoira un kit anti-pollution à utiliser en cas de rupture du système hydraulique des engins de chantier.

Le Département de la Nature et des Forêts remet donc un avis favorable conditionnel et demande l'imposition des mesures reprises ci-dessus».

[36] De l'analyse des éléments du dossier, des résultats des consultations et enquêtes publiques, il s'indique de formuler ce qui suit :

1. Généralités - procédure - justification

[37] Considérant que la présente demande de permis d'urbanisme tient compte que la ligne aérienne de 70 kV est existante depuis 1966 et qu'elle tend à s'inscrire au maximum au sein de ce tracé existant en vue de réduire les impacts environnementaux et paysagers inhérents au projet;

[38] Considérant que cette même demande vise à assurer la sécurité d'approvisionnement énergétique de la région concernée et à répondre aux exigences dictées par l'Union européenne, la Belgique et la Région wallonne en termes de politique énergétique;

[39] Considérant en effet, que la directive européenne 2009/28/EC établit un cadre commun pour la promotion de l'utilisation d'énergie issue de sources renouvelables, que cette directive a été transposée par l'Arrêté du Gouvernement wallon du 30 novembre 2006 relatif à la promotion de l'électricité produite au moyen de sources d'énergies renouvelables ou de cogénération;

[40] Considérant que l'arrêté précité a été modifié à plusieurs reprises, notamment pour adapter les quotas de certificats verts que les fournisseurs et gestionnaires de réseaux sont tenus de restituer à la CWaPE; que le Gouvernement wallon a fixé définitivement, le 1^{er} mars 2012, les quotas afin d'atteindre un objectif de 8.000 GWh d'électricité produite à partir de sources d'énergies renouvelables et 3.000 GWh d'électricité issue de la cogénération de qualité à partir d'énergie fossile d'ici 2020; à cette fin, la production éolienne contribuera pour 4.500 GWh;

[41] Considérant que la motivation de la reconstruction des lignes de la boucle de l'Est consiste essentiellement à augmenter la capacité d'accueil en productions décentralisées dans la région, utilisant des sources d'énergies renouvelables ainsi que des unités de cogénération.

[42] Considérant que le Décret wallon Electricité, au travers de son article 15, impose au gestionnaire du réseau de transport local d'établir un Plan d'Adaptation en vue d'assurer la continuité d'approvisionnement, la sécurité et le développement de ce réseau;

[43] Considérant que le Plan d'Adaptation doit au moins contenir les éléments suivants :

- une estimation détaillée des besoins du réseau de transport local, d'une part en matière de capacité de transport d'énergie et, d'autre part, en matière de sécurité, de fiabilité et de continuité de service;
- l'analyse des moyens nécessaires pour rencontrer ces besoins;
- la comparaison des moyens nécessaires avec les moyens existants;
- l'énumération des travaux et investissements nécessaires pour adapter le réseau de transport local en vue de remédier aux problèmes décelés;
- l'établissement d'un planning de réalisation.

[44] Considérant que le Plan d'Adaptation 2012-2019 mentionne que :

« Depuis plusieurs années déjà, on assiste dans la zone dite de la "boucle de l'Est" à un important développement des projets de production d'électricité décentralisée. Cette zone du réseau de transport local atteint une saturation avérée. (...) Elia planifie l'augmentation de la capacité de transport entre les postes Bévercé - Stephanshof - Amel ainsi qu'entre Stephanshof et Butgenbach, via le remplacement de la ligne actuelle à un seul terna par une ligne à deux ternes d'un gabarit suffisant pour permettre la prise en compte de l'évolution ultérieure de la production décentralisée dans cette région. Cette nouvelle ligne sera donc construite au gabarit 110 kV mais exploitée en 70 kV, dans un premier temps. La mise en service de ces développements est planifiée en 2014».

[45] Considérant qu'après examen du Plan d'Adaptation 2012-2019, la CWaPE a transmis son avis au Ministre en charge de l'énergie le 16 février 2012 lequel précise en substance que : «la CWaPE considère que les travaux prévus dans le plan d'adaptation du gestionnaire du réseau de transport local d'électricité sont de nature à permettre à ELIA de remplir les missions confiées par Décret et les arrêtés du Gouvernement wallon, notamment en matière de capacité et de qualité de fourniture».

[46] Considérant qu'en conséquence, le Plan d'Adaptation 2012-2019 a été mis en exécution et que le présent projet constitue une de ses traductions concrètes;

[47] Considérant, qu'actuellement, le réseau Elia satisfait complètement à l'alimentation de l'ensemble de la clientèle de la région Malmédy - St-Vith;

[48] Que toutefois, suite à l'augmentation des niveaux de productions locales, un renforcement du réseau de transport d'électricité devient plus que nécessaire;

[49] Considérant en effet et, comme déjà précisé, qu'à l'initiative de la Communauté Européenne, du Gouvernement belge et de celui de la Région wallonne, une politique a été définie afin de favoriser la production d'électricité au départ de sources d'énergies renouvelables; que cette politique, fondée sur l'octroi de certificats verts, produit d'ores et déjà ses effets, notamment par la réalisation de projets éoliens sur le territoire régional;

[50] Considérant que la région située à l'est de la Belgique, notamment, de part son altitude, offre un potentiel aux productions éoliennes estimé à plus de 200 MW;

[51] Que l'infrastructure Elia actuelle a permis de raccorder les premiers parcs éoliens; que d'autres parcs sont en cours de construction que toutefois, d'autres projets restent en attente car l'infrastructure Elia actuelle ne permet plus d'exporter cette production vers d'autres sites de consommation;

[52] Considérant que cette situation explique en particulier l'urgence du présent projet dont la mise en service est prévue pour 2014;

[53] Considérant que par ailleurs, plus récemment, le Gouvernement wallon a adopté un projet d'arrêté visant à relever sensiblement les objectifs de production à base d'énergie renouvelable. Que cette décision renforce la nécessité d'adapter le réseau électrique de transport afin de rendre possible la mise en oeuvre de la politique d'énergie verte;

[54] Considérant, dès lors, que le renforcement de la capacité d'accueil des productions électriques issues des nouvelles unités de production d'énergie renouvelable constitue donc la motivation principale de la reconstruction des lignes électriques Elia les plus faibles, reliant les sites de Bévercé (Malmédy), Butgenbach et Amel; qu'il n'y a pas lieu de contester l'utilité publique manifeste de la présente demande;

[55] Considérant que si la présente demande n'a pu manquer de susciter des débats d'opportunité, chaque réclamant étant tenté de présenter sa vision individualiste du projet qu'il juge idéale ou meilleure que celle de l'autorité; toutefois, seule l'autorité administrative, parfaitement informée du projet et de ses impacts, est à même de juger en opportunité si celui-ci est indispensable et réalisable, eu égard au bon aménagement du lieu, aux mesures de protection envisagées, à leur coût pour la collectivité et à la défense de l'intérêt général;

[56] Considérant, à cet égard, qu'il ressort de la jurisprudence de la Haute juridiction administrative, (arrêt CE. n° 68.146 du 16 septembre 1997, Struvay et cts) «Considérant que le plan particulier d'aménagement contesté s'inscrit dans l'opération de réhabilitation des abords de la place Saint-Lambert; que, dans son ensemble comme en chacune de ses phases, cette opération a fait l'objet de controverses vives entre ses partisans et ses détracteurs; que lorsqu'un projet fait l'objet de controverses politiques, chaque camp peut être tenté de présenter la réalisation du projet du camp adverse comme constitutif d'un préjudice grave difficilement réparable; que, face à une telle situation, le Conseil d'Etat n'a pas à prendre position dans la polémique; qu'il ne peut retenir comme préjudice grave que la création d'un état de choses qui présente manifestement des inconvénients hors de proportion avec les charges que les citoyens sont tenus de supporter dans l'intérêt général, et dont les avantages sont, de manière évidente, largement inférieurs à ceux de la solution alternative», «que si l'incidence de l'aménagement projeté de la voirie sur les commerces est susceptible de comporter des aspects négatifs, ceux-ci ne peuvent être dissociés de leur contrepartie, qui consiste en l'amélioration du cadre de vie que le projet ambitionne d'apporter, dont il n'est pas établi qu'elle serait illusoire, et qui est de nature à accroître l'attrait du quartier et l'achalandage des commerces qui y sont établis; Considérant que ces éléments conduisent à la conclusion qu'il ne peut être tenu pour acquis que l'exécution immédiate du plan critiqué risquerait de causer un préjudice grave difficilement réparable».

[57] Considérant que les intérêts privés ne peuvent aller à l'encontre de l'intérêt général que représente cette ligne électrique; en excipant des arguments relatifs notamment à une dévalorisation foncière; la ligne nouvelle venant se substituer à la ligne actuelle;

[58] Considérant que l'intérêt public de la reconstruction de la ligne est amplement démontré sur le plan économique, social, énergétique et structurant;

[59] Considérant pour le surplus que la demanderesse s'est entourée d'un maximum de précautions pour éviter, voire réduire au minimum les effets négatifs que cette ligne électrique pourrait avoir sur l'environnement;

[60] Considérant que la demande de permis ainsi que les annexes ont été traduites en allemand; Qu'il est vrai que l'annexe sur les champs EMF n'a pas été traduite mais qu'un résumé de cette annexe se trouvait bien traduit en Allemand dans la notice; seuls certains bas de page et les légendes des plans terrier et profils en long n'ont pas été traduits; qu'il y a lieu de considérer que le prescrit relatif à l'emploi des langues en matière administrative a été respecté, l'ensemble des personnes intéressées a pu prendre connaissance du projet et de ses impacts;

2. Champs électriques et magnétiques

[61] Considérant que les calculs effectués montrent que les champs magnétiques générés par la liaison sont toujours très nettement inférieurs aux niveaux de référence de 100 μ T à 200 μ T recommandés par les instances internationales (ICNIRP, Conseil de l'Europe);

[62] Considérant que malgré l'accroissement des puissances transitées, il y a lieu de constater que, par rapport à la situation actuelle, les niveaux de champs magnétiques seront comparables ou moindres dans la situation future, et ce, grâce au rehaussement des pylônes, au doublement des ternes et à la transposition des conducteurs;

[63] Considérant que l'on constate également, une diminution des champs magnétiques très rapide lorsqu'on s'écarte de l'axe de la ligne; qu'en ce qui concerne l'impact potentiel sur des riverains, ce dernier est particulièrement réduit eu égard au tracé utilisé;

Effets des champs magnétiques sur le bétail

[64] Considérant qu'il résulte de données scientifiques réalisées par le gestionnaire de transport d'électricité français (RIE) que lorsque les mesures de protection normales des installations électriques étaient respectées aucun problème particulier ne survenait;

[65] Qu'en outre une thèse de doctorat récente menée sous l'égide d'un Institut dépendant du Ministère Français de l'Agriculture et de la Pêche a confirmé ces conclusions;

[66] Considérant qu'une jurisprudence assez constante au sein de l'Union européenne conforte le point de vue précité;

[67] Considérant qu'en ce qui concerne les champs électriques, ils resteront toujours très faibles (max 0,35 kV/m) et bien inférieurs aux limites imposées par le RGIE - Règlement Général sur les Installations Électriques (5 kV/m);

3. Emissions sonores

[68] Considérant que par temps de brouillard, on peut percevoir un léger grésillement appelé «Effet couronne»; comme indiqué dans la notice, que cet effet est largement inférieur à la norme en vigueur qu'en outre, le diamètre des conducteurs sera augmenté ce qui diminuera cet effet couronne;

4. Justification du choix du tracé retenu pour la reconstruction de la ligne aérienne

[69] Considérant que le choix de la reconstruction d'une ligne aérienne a été motivé par plusieurs éléments qui sont clairement explicités dans la demande de permis d'urbanisme et dans la notice y annexée;

[70] Que la construction de la ligne a été réalisée en 1966 et date d'un peu moins de 50 ans;

[71] Considérant que la volonté de reconstruire cette ligne dans le même axe a été motivée par le fait de ne pas ou peu modifier la perception et l'impact de cette ligne par rapport au paysage actuel;

[72] Considérant que quelques modifications ont cependant été apportées à cette dernière afin de s'adapter à différentes contraintes techniques, technologiques et cadastrales et à certaines demandes de quelques riverains proches de la ligne;

[73] Considérant que la plupart des pylônes seront placés à quelques mètres des emplacements existants afin de ne pas mettre hors service la ligne actuelle pendant la phase des travaux et donc garantir la sécurité d'approvisionnement pour la région, durant cette phase du projet;

[74] Considérant qu'il s'agit donc de la reconstruction d'une infrastructure existante, selon le même tracé (sauf quelques exceptions), en utilisant les technologies de pointe disponibles aujourd'hui;

[75] Que Le choix de construire de nouveaux «poteaux béton haute performance» limite également l'impact visuel et paysager de ceux-ci par rapport à la construction de pylônes en treillis (beaucoup plus imposants);

[76] Considérant par ailleurs, comme mentionné plus haut, que les quelques modifications apportées au tracé initial des lignes sont restées raisonnables afin de coller au mieux au tracé existant et se justifie essentiellement par des contraintes d'ordre technique;

[77] Considérant que le choix de la reconstruction d'une ligne aérienne par rapport à la pose de 2 nouveaux câbles souterrains repose en particulier sur les fondements suivants :

- optimisation de l'infrastructure existante;
- respect des orientations du Schéma de développement de l'Espace Régional (SDER);
- limitation de l'intervention en zone d'habitat et d'habitat à caractère rural par rapport à la pose de 2 nouveaux câbles souterrains devant être réalisée le long de voiries existantes;
- utilisation de nouvelles technologies choisies qui impactent moins l'environnement;
- La pose de câbles électriques souterrains en «cross-country/terrains privés» impose de nombreuses contraintes, telles que l'impossibilité de construire ou de stocker le long du tracé. La pose de câbles doit s'envisager le long des voiries;
- Un tracé souterrain emprunterait les voiries et serait plus long que le tracé aérien et donc générateur de coûts supplémentaires pour la collectivité. De plus, la nature rocheuse du terrain (proximité des carrières de la Warchenne) rendrait malaisé la réalisation des tranchées nécessaires, avec des conséquences non négligeables pour les riverains le temps du chantier et éventuellement par les aménagements rendus nécessaires;
- Des projets de production verte sont actuellement mis en attente faute de capacité suffisante pour les raccorder, le planning de la pose de 2 câbles souterrains est incompatible avec une mise en service des installations pour la fin 2014;
- Un tracé allongé et la pose de deux liaisons rendent le coût de la variante souterraine de l'ordre de 4 fois plus onéreux que celui de la variante aérienne;

Or, l'article 1 du C.W.A.T.U.P.E précise que : «La Région et les autres autorités publiques, chacune dans le cadre de ses compétences et en coordination avec la Région, sont gestionnaires et garants de l'aménagement du territoire. Elles rencontrent de manière durable les besoins sociaux, économiques, énergétiques, de mobilité, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité par la gestion qualitative du cadre de vie, par l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses

ressources et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager...»; Ce surcoût viendrait s'ajouter au tarif de transport et aux mesures de subvention de l'énergie renouvelable déjà en place et à supporter par tous les utilisateurs du réseau;

[78] Considérant qu'il s'indique de rappeler, s'agissant des alternatives formulées par les réclamants et les autorités locales consultées que le choix de la demanderesse vise à réduire au maximum toute modification du tracé des lignes afin de coller au mieux au tracé existant pour assurer la sécurité de leur approvisionnement;

[79] Qu'en ce qui concerne le détournement proposé de la ligne du pylône 19 au pylône 46, celui-ci induit un allongement conséquent de la longueur de la ligne lequel engendre un surcoût notable;

[80] Que la mise en souterrain du pylône 19 au pylône 46 ainsi que du pylône dans le poste de Bévercé jusqu'à Arimont, nécessite la création de deux postes de transition d'une superficie de minimum 30 mètres sur 30 mètres également mobilisatrice d'espaces supplémentaires et donc contraire à la gestion parcimonieuse du sol, en l'espèce;

[81] Considérant que la mise en souterrain impose la réalisation de postes de transition actuellement inexistant dans le paysage; que ces éléments sont nettement plus perceptibles que les seuls pylônes; que ces réalisations seraient de nature à perturber les lignes de force du paysage et constitueraient une intrusion visuelle défavorable au regard de nombreux riverains;

[82] Considérant qu'il résulte en outre d'autres éléments du dossier qu'en ce qui concerne :

- Le détournement des pylônes P42-43-44 (agrandissement de l'exploitation de la carrière Trageco)
La société Trageco a été contactée dans le cadre des acquisitions des emprises des pylônes et a été informée du projet. Les parcelles sur lesquelles les pylônes 42-43 et 44 seront implantés appartiennent à des tiers qui ont donné leurs accords.
Si une extension de la carrière devait voir le jour dans les années à venir, après obtention de toutes les autorisations requises - modification de plan de secteur, permis unique,...) une concertation interviendrait avec l'intéressée pour garantir la bonne fin des projets en fonction des contraintes respectives.
- Le détournement de la ligne pour la création du zoning industriel de la SPI.
Sur la base d'une concertation entre les protagonistes, il a été décidé de rehausser les pylônes concernés afin de permettre la construction de bâtiments dédiés au stockage.
- Le détournement de la ligne au niveau du P11N jusqu'au P14N (commune de Waimés).
Suite à plusieurs réunions avec la commune de Waimés et le propriétaire directement concerné, la commune de Waimés a proposé que le détournement se fasse au-dessus de terrains communaux et que les pylônes soient également implantés sur des terrains communaux.
C'est spécifiquement dans ce cadre et à ces conditions (terrains communaux et surplombs de terrains communaux) qu'Elia a accepté le détournement de la ligne à cet endroit à la demande des 2 parties (privé et commune de Waimés);

[83] Considérant qu'en termes de jurisprudence relative à la question de l'analyse des alternatives à un projet, le Conseil d'Etat a jugé : (CE. n° 85.379 du 16 février 2000 en cause Grevisse) «que la partie adverse ne doit pas se prononcer sur une alternative mais sur le seul projet pour lequel l'autorisation est sollicitée et qu'il ne

peut être reproché à une commune ou à un Fonctionnaire délégué de n'avoir pas justifié l'implantation dans une zone plutôt qu'une autre»;

[84] Considérant que de l'analyse du projet et de son impact potentiel sur d'éventuelles zones d'urbanisation du plan de secteur, il y a lieu de considérer que le tracé de la ligne actuelle sur la base de toutes les contraintes environnementales, techniques, paysagères est réellement peu pénalisant et concerne sur les 21,3 km du projet, seul 1,07 km soit 5 % répartis comme suit :

- Commune de Malmédy : 348m de ligne en zone d'habitat à caractère rural sur 3.932m de ligne.
- Commune de Waimmes : 470m de ligne en zone d'habitat à caractère rural sur 8.858m de ligne.
- Commune de Amel : 67m de ligne en zone d'habitat à caractère rural sur 5.034m de ligne.
- Commune de Butgenbach : 183m de ligne en zone d'habitat à caractère rural sur 3.508m de ligne.

5. Impact sur la faune et la flore

[85] Considérant que les incidences sur le milieu biologique ont été analysées de façon précise, dans la notice au § 4.3.; que des mesures ont par ailleurs été prévues afin de les limiter au maximum (§ 5.2.2, 5.2.3, 5.3.2. de la notice);

[86] Qu'à ce titre, la demanderesse prévoit notamment dans son projet Life (§ 5.2.5 de la notice) des replantations basses tiges à la sortie du poste de Bévercé (du pylône 3 au pylône 7);

[87] Considérant que la société Carah (société ayant réalisé l'EAI) a listé les impacts potentiels du projet (§ 3 pages 21 et 22 de l'EAI), a répertorié l'ensemble des pylônes situés en zone sensible et pour chacun d'entre eux, des mesures de précautions ont été mises en avant (voir § 4 de l'EAI (page 23) et annexe 1 de l'EAI) qu'il y aura lieu de les respecter;

[88] Considérant qu'en ce qui concerne les mesures particulières prises pour la protection des oiseaux et la dangerosité de la ligne pour ces espèces, des balises avifaunes seront installées en vue de permettre au câble de garde d'être plus visible pour les oiseaux;

[89] Considérant que sur la base des recommandations formulées et également de l'avis du DNF, la demanderesse ne pourra procéder à aucun travaux, lors des périodes de nidification dans les zones protégées au plan de l'avifaune (voir § 3.2 pages 3-28 de la notice ainsi que dans les recommandations (§ 6 pages 6-50) de la notice);

6. Aspect visuel et paysager

[90] Considérant que les nouveaux pylônes auront un impact visuel un peu plus important qu'actuellement lorsque l'on se trouve dans une zone PIP (page 15 de l'EAI) que toutefois, il n'y a pas lieu de considérer qu'il s'agisse d'une aggravation de l'impact paysager au regard de la ligne déjà présente (page 22 point 3 de l'EAI et, § 4.4 de la notice); que le choix de retenir le tracé actuel s'avère à cet égard plus judicieux et moins pénalisant;

[91] Considérant que si le tracé actuel de la ligne est respecté au maximum, il s'avérera néanmoins nécessaire d'abattre ou élaguer certains arbres soit pour la sécurité de la ligne soit pour réaliser les travaux (§ 3.2. Aspect paysage) que des

zones de replantations ont été prévues dans le projet Life (§ 5.3.2.) ainsi que la replantation de plants d'espèces identiques;

[92] Considérant qu'en ce qui concerne l'implantation des pieds de pylônes, les nouveaux pylônes d'alignement ne seront plus placés au même endroit que les pylônes existants, mais devant ou derrière ceux-ci à environ 10m tout en conservant l'axe de la ligne et ce pour des raisons déjà évoquées, en l'occurrence, la garantie d'un approvisionnement continu aux usagers : A cet égard, les nouveaux pylônes d'angles seront placés dans l'alignement d'une des deux portées, de manière à ne modifier qu'un seul angle et de conserver au maximum les couloirs d'abattage et les surplombs existants;

[93] Considérant, s'agissant des gabarits, que l'augmentation de hauteur des pylônes provient :

- de la nécessité d'installer deux circuits sur les mêmes supports afin d'offrir la capacité de transport demandée et du respect des distances d'isolement réglementaire pour le niveau de tension de 110 kV;
- du fait que la nouvelle ligne sera équipée d'un câble de garde, en tête de poteau, permettant de mieux résister aux coups de foudre ce dont la ligne existante ne dispose pas;
- pour que les conducteurs respectent les distances par rapport au sol imposés dans le RGIE, il s'indique d'installer des pylônes plus grands de l'ordre de 32m.

[94] Considérant qu'en ce qui concerne l'achat des terrains nécessaires à l'implantation des nouveaux pylônes, il apparaît que les négociations des achats des futurs emplacements des pylônes ont été lancés début 2012 à l'amiable afin de réaliser les plans et dossier de permis en raison des contingences temporelles fixées par les instances européennes, belges et régionales; qu'on ne peut reprocher à la demanderesse, une certaine pro-activité et partant prise de risque en cette matière, l'exécution des travaux étant de toute façon subordonnée à l'octroi d'un permis;

[95] Considérant que la numérotation des pieds de pylônes a été adaptée entre les négociations avec les privés et la demande de permis et ce, du fait que certains pylônes ont été supprimés que les plans terriers et profils en long figurent les nouveaux pylônes (avec nouvelle numérotation continue) qu'en outre la demande de permis comporte des cartes IGN reprenant la ligne à démonter et celle à reconstruire assurant une bonne lisibilité du projet;

[96] Considérant que le choix de reconstruire les lignes 70 kV du réseau Elia au gabarit 110 kV est justifié par :

- un besoin de capacité de transport supplémentaire émergeant avec les mesures de soutien à la production verte.
- le surcoût pour installer ce matériel pour qu'il puisse être réellement exploité à la tension de 110 kV est faible au regard de l'augmentation de capacité de transport rendue possible par l'adoption de ce niveau de tension.
- les lignes à 70 kV arrivent peu à peu à atteindre voire dépasser leurs 50 ans; des frais de rénovation s'annoncent. Leur reconstruction au gabarit 110 kV n'entraîne qu'une faible augmentation de hauteur.
- la technologie des poteaux en béton à haute performance, permet d'atteindre les hauteurs nécessaires, sans devoir mettre en oeuvre des structures métalliques, du moins dans les tracés rectilignes.

- l'installation de conducteurs de plus grosse section et le placement de deux circuits sur les mêmes supports permettent d'augmenter la capacité de transport d'un facteur 6 par rapport à la capacité existante.
- à capacité de transport égale, le prix de revient du développement du réseau est sensiblement plus bas en 110 kV qu'à des niveaux de tension inférieurs.
- les pertes d'énergie lors du transport sont moindres au niveau de tension 110 kV qu'aux niveaux de tension inférieurs.

[97] Considérant que la présente demande ne peut en aucun cas permettre au plan technique, l'exploitation d'une tension de 150 kV;

[98] Qu'en effet, la tension d'exploitation d'une ligne électrique aérienne est fixée par ses distances d'isolement par rapport au sol et aux obstacles selon la réglementation générale sur les installations électriques. Il ne sera donc pas possible techniquement d'exploiter cette nouvelle ligne à une tension supérieure à la tension assignée de 110 kV;

[99] Considérant en conclusion, que le contenu du dossier déposé, la procédure suivie, les compléments apportés en réponse aux consultations et enquêtes ont permis de fournir aux autorités communales et instances concernées, à la population, aux Fonctionnaires délégués et au Ministre; l'ensemble des éléments de nature à fonder une décision d'autorisation, dans un souci d'intégration environnementale durable; d'ainsi répondre à un enjeu d'intérêt général qui tient compte à la fois des contraintes environnementales et de biodiversité, de protection des riverains, de coûts collectifs, de sécurité d'approvisionnement, d'intérêts socio-économiques et financiers, d'éléments patrimoniaux et paysagers;

DECIDE

Article 1^{er} :

Le permis d'urbanisme sollicité par ELIA ASSET S.A. est octroyé.

[...]"

Il s'agit de la décision critiquée;

Considérant que, par requête introduite le 26 décembre 2013, la S.A. ELIA ASSET demande à intervenir; qu'il y a lieu d'accueillir cette requête;

Considérant que la requérante prend un premier moyen de la violation des articles 19 et 23 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie (CWATUPE), des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de l'article 23 de la Constitution (obligation de standstill), de l'arrêté royal du 28 décembre 1972 relatif à la présentation et à la mise en oeuvre des projets de plan et des plans de secteur, de l'arrêté royal du 19 novembre 1979 établissant le plan de secteur de Malmedy-Saint-Vith et de l'article 259/3 du CWATUPE; qu'elle constate que la ligne projetée ne figure pas au plan de secteur et que la partie intervenante estime qu'elle ne constitue pas une principale infrastructure de transport d'énergie au sens de l'article 23

du CWATUPE, alors que cette question n'a pas été examinée dans l'arrêté attaqué de sorte qu'il y a un défaut de motivation formelle; qu'elle estime que tant la ligne ancienne que la nouvelle ligne auraient dû figurer au plan de secteur et qu'en l'espèce, la ligne conçue pour une tension théorique de 440 kV aurait dû être considérée comme une infrastructure principale au plan de secteur en application de l'article 259/3 du CWATUPE;

Considérant que le plan de secteur de Malmedy-Saint-Vith a été arrêté le 19 novembre 1979, soit à une époque où la ligne de 70 kV existait déjà;

Considérant que l'article 12 de la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme énonçait ce qui suit :

" Le plan de secteur comporte :
1° l'indication de la situation existante;
2° [...]
3° les mesures d'aménagement du réseau des principales voies de communication.
[...]";

Considérant que l'article 4 de l'arrêté royal du 28 décembre 1972 relatif à la présentation et à la mise en oeuvre des projets de plans et des plans de secteur porte que "le plan comporte également l'indication du réseau des principales voies de communication, à savoir :
[...]

13.0. les lignes électriques à haute tension;
13.1. les lignes électriques à haute tension existantes";

Considérant qu'une ligne électrique de 70 kV est une ligne à haute tension; qu'ainsi la ligne existante depuis 1966 aurait dû figurer au plan de secteur arrêté le 19 novembre 1979;

Considérant que la ligne projetée n'a pas une capacité de 440 kV comme l'affirme la requérante, mais bien de 110 kV pour chacune de ses sections (Bévercé-Stephanshof-Amblève et Stephanshof-Bütgenbach); qu'à cet égard, l'intervenante fait valoir que deux ternes de 110 kV ne peuvent techniquement jamais être assimilés à un terne de 220 kV; qu'elle précise que deux ternes de 110 kV sont en effet constitutifs de deux circuits électriques distincts, un circuit électrique triphasé étant toujours composé de trois conducteurs et exploité par le biais d'une seule tension, que ces deux ternes seront toujours exploités tout-à-fait indépendamment l'un de l'autre et relieront des postes (nœuds électriques) exploités exclusivement en 110 kV, ces postes étant eux-mêmes raccordés à des transformateurs de puissance transformant une tension primaire unique de 110 kV, et qu'une exploitation en 220 kV est impossible sans modifier les installations; que, de même, il ressort du dossier

administratif qu'il n'est manifestement pas déraisonnable de considérer que les effets de deux lignes électriques d'une même tension ne peuvent être purement et simplement additionnés; qu'ainsi, il appert de l'étude consacrée aux champs électromagnétiques, - annexée à la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement -, que l'exploitation de deux lignes d'une tension de 110 kV est susceptible d'avoir des incidences moindres que l'exploitation d'une ligne d'une tension de 70 kV et, à tout le moins, moindres que l'exploitation concomitante de l'une en 70 kV et de l'autre en 110 kV;

Considérant, toutefois, que l'arrêté attaqué est pris en application de l'article 127, § 3, du CWATUPE, rédigé comme suit :

" Pour autant que la demande soit préalablement soumise aux mesures particulières de publicité déterminées par le Gouvernement ainsi qu'à la consultation obligatoire visée à l'article 4, alinéa 1^{er}, 3^o, lorsqu'il s'agit d'actes et travaux visés au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, 2^o, 4^o, 5^o, 7^o et 8^o, et qui soit respectent, soit structurent, soit recomposent les lignes de force du paysage, le permis peut être accordé en s'écartant du plan de secteur, d'un plan communal d'aménagement, d'un règlement communal d'urbanisme ou d'un plan d'alignement";

Considérant que l'article 127, § 3, précité, permet au gouvernement, aux conditions que fixe l'article, de s'écarter du plan de secteur; que, dès lors que la partie requérante se limite à invoquer la violation de l'article 23 du CWATUPE et du plan de secteur, sans avoir égard en aucune manière à l'application faite en l'espèce de l'article 127, § 3, du même Code, il n'y a pas lieu d'examiner les conditions de sa mise en œuvre puisqu'elle n'est pas contestée par la partie requérante et que la motivation y relative ne ressort pas de l'ordre public; qu'il en résulte aussi qu'il n'apparaît pas non plus nécessaire d'examiner la question de l'obligation ou non d'inscrire une ligne à haute tension de 110 kV au plan de secteur, au regard de l'article 23 de la Constitution et de l'obligation de standstill; que le moyen n'est pas sérieux;

Considérant que la requérante prend un deuxième moyen de la violation des articles D.63, 3^o, D.66 à D.69 et R.56 du livre I^{er} du Code de l'environnement, de l'article 2, § 1^{er}, et 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, de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs et des principes généraux de bonne administration, en particulier de l'obligation de motivation matérielle, ainsi que de l'erreur manifeste d'appréciation; qu'elle souligne que la partie intervenante n'a pas fait réaliser une étude d'incidences sur l'environnement au motif que l'installation projetée relevait de la rubrique 40.10.02.01. de l'annexe I à l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 précité, alors qu'elle relève de la rubrique 40.10.02.01.01. (longueur de plus de 5 km et plus de 150 kV) puisque la tension sera de 440 kV; qu'elle relève qu'en tout état de cause, l'autorité devait examiner la nécessité de recourir à une étude d'incidences en vertu des

articles D.66, § 2, et D.68 du Code de l'environnement; que, selon elle, la notice d'incidences ne peut avoir la même portée qu'une étude d'incidences; qu'elle estime que la motivation quant à la non-nécessité de demander une étude d'incidences est pro forma; qu'elle reproche à la partie adverse de n'avoir pas sollicité des informations complémentaires, de n'avoir pas répondu concrètement à ses observations et celles des riverains, et d'avoir commis des erreurs (entre autres à propos des pylônes 26 et 27);

Considérant que la ligne pour la section Stephanshof-Bütgenbach, qui est la section qui concerne la requérante - est constituée de deux ternes avec une tension de 110 kV et non une tension doublée (2 x 110 kV) comme le soutient, par une erreur technique, la requérante; qu'il s'ensuit que le projet ne rentre pas dans la rubrique 40.10.02.01.01. de l'annexe I à l'arrêté du 4 juillet 2002 précité;

Considérant qu'au sujet de la non-nécessité d'exiger une étude d'incidences, l'arrêté attaqué contient une motivation développée :

- Le préambule de la décision critiquée énonce qu'il ne s'agit pas d'un projet nécessitant d'office une étude d'incidences sur l'environnement (considérant n° 12) et que sur la base de la notice d'évaluation préalable des incidences sur l'environnement, la partie adverse a estimé que le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement (considérant n° 13);
- La décision précise que le dossier permet d'appréhender de manière adéquate et suffisante les divers impacts sur l'environnement (considérant n° 14), en particulier quant aux champs magnétiques et électriques (considérants n°s 61 à 67), les émissions sonores (considérant n° 68), la justification du choix du tracé retenu pour la reconstruction de la ligne aérienne (considérants n°s 69 à 84), l'impact sur la faune et la flore (considérants n°s 85 à 89) et les aspects visuel et paysager (considérants n°s 90 à 93);

Considérant que la requérante reste en défaut d'indiquer concrètement en quoi la notice serait lacunaire, incomplète ou erronée; qu'en outre, il n'apparaît pas de la motivation de l'arrêté que celle-ci serait erronée et révélerait une erreur manifeste d'appréciation; que le moyen n'est pas sérieux;

Considérant que la requérante prend un troisième moyen de la violation du principe de précaution, de l'article 23, alinéa 3, de la Constitution, des articles D.3 et D.64 du livre I^{er} du Code de l'environnement, de l'article 1^{er} du CWATUPE, de l'article 191, § 2, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs et des principes généraux de bonne administration, en particulier celui

de l'obligation de motivation matérielle, ainsi que de l'erreur manifeste d'appréciation;

Considérant qu'elle fait valoir que le danger d'un dommage doit être pris en considération dans le cadre du principe de précaution; qu'à son estime, en l'espèce, il n'a pas été répondu aux nombreuses préoccupations exprimées par elle et par les riverains à propos des distances de sécurité par rapport aux habitations et des nuisances, notamment le bruit, l'aspect visuel (alors que les nouveaux pylônes seront sensiblement plus hauts, notamment dans des zones d'intérêt paysager); qu'elle est d'avis que la partie intervenante a donné des informations fallacieuses, que seul l'aspect économique a été pris en compte et que n'a pas été prise en compte la possibilité d'un tracé alternatif;

Considérant que, comme déjà mentionné lors de l'examen du deuxième moyen, le préambule de l'arrêté attaqué contient une motivation explicite quant aux champs électromagnétiques, aux émissions de bruit, au choix du tracé retenu pour la reconstruction de la ligne aérienne, aux répercussions sur la faune et la flore et l'impact visuel sur le paysage, qu'en outre l'arrêté attaqué explique que, eu égard aux nouvelles techniques, nonobstant l'augmentation des performances, les impacts magnétiques et les champs électriques ainsi que les émissions de bruit seront comparables à la situation actuelle, voire même en-deçà de celle-ci;

Considérant que, s'il est exact que l'aspect économique a été essentiel dans l'appréciation des modalités d'extension de la ligne, il n'en demeure cependant pas moins que le maintien d'une ligne aérienne sensiblement proche de l'ancienne et le non-établissement d'une ligne souterraine sont également motivés par des nécessités techniques pour ne perturber que le moins possible les zones et terrains traversés, ce que révèle la motivation de l'arrêté attaqué; que le moyen n'est pas sérieux;

Considérant que la requérante prend un quatrième moyen de la violation des articles 10 et 58 des lois sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées le 18 juillet 1966; qu'elle soutient que, dès lors que tous les éléments requis du dossier administratif ne sont pas en langue allemande, la décision attaquée doit être déclarée nulle;

Considérant que l'article 1^{er}, § 1^{er}, 2^o, des lois coordonnées du 18 juillet 1966 précitées énonce ce qui suit :

" Art. 1^{er}. § 1^{er}. Les présentes lois coordonnées sont applicables :

[...]

2^o aux personnes physiques et morales concessionnaires d'un service public ou chargées d'une mission qui dépasse les limites d'une entreprise privée et que la loi

ou les pouvoirs publics leur ont confiée dans l'intérêt général;

[...]"

Considérant que la demande de permis et la décision attaquée sont chacune établies en langues allemande et française;

Considérant que la décision attaquée porte ce qui suit :

" [...]

[60] Considérant que la demande de permis ainsi que les annexes ont été traduites en allemand; Qu'il est vrai que l'annexe sur les champs EMF n'a pas été traduite mais qu'un résumé de cette annexe se trouvait bien traduit en Allemand dans la notice; seuls certains bas de page et les légendes des plans terrier et profils en long n'ont pas été traduits; qu'il y a lieu de considérer que le prescrit relatif à l'emploi des langues en matière administrative a été respecté, l'ensemble des personnes intéressées a pu prendre connaissance du projet et de ses impacts;

[...]"

Considérant que la requérante ne critique pas ce passage de l'acte attaqué; qu'il y a dès lors lieu de tenir le moyen pour non sérieux;

Considérant que l'une des conditions requises par l'article 17, § 2, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées, tel qu'applicable à la cause, pour que le Conseil d'Etat puisse ordonner la suspension de l'exécution de l'acte attaqué fait défaut,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en intervention introduite par la S.A. ELIA ASSET est accueillie.

Article 2.

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

Article 3.

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la chambre Vbis des référés, le dix-neuf septembre deux mille quatorze par :

M. HANOTIAU, président de chambre,
M^{me} WIAME, greffier.

Le Greffier,

Le Président,

V. WIAME.

M. HANOTIAU.