

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 229.824 du 15 janvier 2015

A. 204.752/XIII-6220

En cause :

1. **de HULST** Benoît,
 2. **de VILLE de GOYET** Anne,
- ayant tous deux élu domicile chez
Me Matthieu GUIOT, avocat,
chaussée de Louvain 431F
1380 Lasne,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
Me Etienne ORBAN de XIVRY, avocat,
boulevard du Midi 29
6900 Marche-en-Famenne.

LE CONSEIL D'ETAT, XIII^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 4 mai 2012 par Benoît de HULST et Anne de VILLE de GOYET qui demandent l'annulation "d'un arrêté du Gouvernement de la Région wallonne du 5 mars 2012 qui rejette un recours introduit par les requérants contre une délibération du conseil communal de la ville de Ciney du 19 décembre 2011";

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu le rapport de M^{me} VANDERHELST, auditeur au Conseil d'Etat, établi sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure;

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

Vu l'ordonnance du 13 novembre 2014, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 18 décembre 2014 à 9.30 heures;

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

Entendu, en leurs observations, Me M. GUIOT, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, et Me E. ORBAN de XIVRY, avocat, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis conforme, M. NEURAY, premier auditeur chef de section au Conseil d'Etat;

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

Considérant que les éléments de la cause se présentent comme suit :

1. Le 7 février 2011, la société anonyme de droit public (S.A.D.P.) INFRABEL, représentée par Monsieur F. CORNET, ingénieur principal adjoint et chef de division adjoint, Direction Infrastructure, zone 4 Liège, introduit une demande de permis d'urbanisme en vue de permettre le réaménagement des abords de la gare de Ciney. La demande vise plus particulièrement les travaux suivants :

" Axe 3 - Bruxelles/Luxembourg - ligne 162 - Namur/Sterpenich (ville de Ciney) - Construction de voiries latérales, d'un aqueduc sur le Leignon, d'un parking, d'un passage supérieur de type bow string au km 90.400 et d'un couloir sous-voies au km 90.756, en vue de la suppression du passage à niveau n° 84 au km 90.756 - Construction d'un hangar de stockage".

Au plan de secteur de Dinant-Ciney-Rochefort, du 22 janvier 1979, le bien concerné est situé pour sa majeure partie en zone non affectée (domaine ferroviaire) et, pour partie, en zone de parc couverte par un périmètre d'intérêt paysager (en ce qui concerne la partie ouest du parking à créer et la voirie qui le longe à l'ouest), en zone d'activité économique industrielle (en ce qui concerne la jonction au nord-est du site avec le quai de l'Industrie) et en zone d'habitat (en ce qui concerne une partie de l'aménagement de la place Emile Vandervelde et la jonction avec la rue du Commerce).

2. Le 15 septembre 2011, le fonctionnaire délégué accuse réception d'un complément de dossier reçu en ses services le 29 août 2011 et informe le demandeur de permis que le dossier peut désormais être considéré comme complet. Il précise que, le projet impliquant l'ouverture de nouvelles voiries communales, la demande de permis devra être soumise à des mesures particulières de publicité conformément à l'article 129bis du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie (CWATUPE) et requiert l'accord du conseil communal sur l'ouverture de voirie.

3. Une enquête publique se déroule du 7 au 21 octobre 2011. Elle donne lieu à 193 réclamations, dont 179 reprennent un texte proposé par les requérants.

4. Le 24 octobre 2011, le conseil communal de la ville de Ciney prend connaissance des résultats de l'enquête publique et émet un avis favorable sur l'ouverture de voirie. Le dispositif de cette délibération est formulé comme suit :

" EMET :

Par 14 «oui» et 7 abstentions [...]

un avis favorable sur la création d'une nouvelle voirie à l'ouest de la gare dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme relative à la construction de voiries latérales, d'un aqueduc sur le Leignon, d'un parking, d'un passage supérieur de type bow string et d'un couloir sous voies en vue de la suppression du passage à niveau de Ciney ainsi que la construction d'un hangar de stockage sur le site de la gare, introduite par INFRABEL, direction infrastructure, zone 4 Liège, ayant établi ses bureaux à 4000 Liège, rue des Guillemins, 26/71.

La présente délibération sera transmise à l'administration de l'urbanisme à Namur pour avis".

Copie de cette délibération est transmise aux requérants le 10 novembre 2011.

5. Le 24 novembre 2011, les requérants introduisent un recours administratif auprès du Gouvernement wallon, représenté par le Ministre en charge des Travaux publics, contre la délibération du conseil communal du 24 octobre 2011, en application de l'article 129bis, § 2, 3^o, du CWATUPE.

6. Le 19 décembre 2011, le conseil communal de la ville de Ciney adopte deux délibérations.

Par la première, il décide de retirer sa délibération du 24 octobre 2011 pour les motifs suivants :

" Vu la délibération du Conseil Communal du 24 octobre 2011, émettant un avis favorable sur la création d'une nouvelle voirie à l'ouest de la gare;

Vu le recours introduit en date du 24 novembre 2011 contre la délibération du Conseil Communal du 24 octobre 2011, [...];

Vu la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs;

Attendu qu'au regard de l'article 129bis, § 3, alinéa 1 du CWATUPE, il est nécessaire de justifier la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics;

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, et plus précisément son article L.1122-30;

Vu qu'il est vrai que la délibération du conseil communal du 24 octobre 2011 présente des lacunes évidentes en ce qui concerne la motivation de sa décision favorable quant aux travaux envisagés;

EMET :

Par 14 «oui» et 6 abstentions [...]

De retirer la délibération du conseil communal du 24 octobre 2011 [...]"

Par la seconde, le conseil communal "décide" un nouvel avis favorable sur la création d'une nouvelle voirie à l'ouest de la gare, rédigé comme suit :

" [...]

Vu la délibération du conseil communal du 24 octobre 2011, émettant un avis favorable sur la création d'une nouvelle voirie à l'ouest de la gare;

Vu la délibération du conseil communal de ce jour, retirant la délibération du conseil communal du 24 octobre 2011, émettant un avis favorable sur la création d'une nouvelle voirie à l'ouest de la gare pour défaut de motivation;

Vu le résultat de l'enquête publique qui a eu cours du 7 au 21 octobre 2011 inclus et dont il résulte 193 réclamations qui peuvent être résumées comme suit :

179 réclamations reprennent le texte proposé par Mr et M^{me} B. DE HULST et peuvent être synthétisées comme suit :

- Pourquoi pas un tunnel plus petit et interdit aux véhicules lourds?
- Pourquoi ne pas utiliser le pont déjà existant et créer une déviation par le centre commercial du Crahiat?
- Le projet ne solutionnera pas le problème d'enclavement du quartier du Congo;
- Empiètement trop important dans le parc de la Haute classé comme zone d'intérêt paysager;
- Pourquoi ne pas supprimer les voies inutilisées?
- Déplacement du parking navetteur sur la zone de Crahiat pour limiter les expropriations;
- Doit-on exproprier les maisons bordant l'accès au centre commercial?
- Nuisances paysagères et sonores;
- Coût trop important de l'ouvrage, quelle partie sera prise en compte par la commune?

Les autres courriers sont au nombre de 12 et soulèvent les problèmes suivants :

- Aucune réelle étude d'incidence ni aucune étude de circulation avec comptage de véhicules n'ont été réalisées avant de proposer une solution de remplacement du passage à niveau;
- Le projet entraînera une augmentation du trafic routier;
- Saturation du parking dans le quartier de la gare;
- Il faut d'ores et déjà savoir si les parkings situés le long des rails continueront à être gratuits ou si la ville envisage de les rendre payants afin de pouvoir avoir une appréhension globale du projet;
- La réalisation d'un tel projet est en contradiction totale avec le projet de «Ville 30» que s'apprête à mettre en place la commune de Ciney;
- Le projet de pont ne règle pas l'accessibilité du centre commercial du Crahiat et ne fera qu'augmenter le transit de voitures sur le site de la place de la gare;

- Les camions de l'entreprise RONVAUX auront un accès vers la route de Namur, via «le rond-point de la Vache» et le nouveau pont leur sera donc inutile;
- Les camions qui arriveraient sur le futur rond-point déboucheront sur un cul de sac ou devront remonter l'avenue d'Huart au détriment de la quiétude du quartier;
- La disposition actuelle du quartier de la gare ne cause pas d'ennuis suffisamment graves pour mettre en place un tel projet;
- Le projet de pont et la mauvaise utilisation de l'espace «grill S.N.C.B.» ne rencontrent pas les besoins de la population et ne règlent pas les problèmes de circulation à travers la place de la gare;
- Le projet de pont avec ses rampes et parages est inadapté à un endroit aussi stratégique pour le développement de la ville;
- Inadéquation du projet par rapport au cadre environnant;
- Le pont projeté apportera une moins-value certaine au patrimoine remarquable qu'est le château de la Haute;
- Disproportion énorme entre l'importance des travaux et les minimes avantages à en retirer pour les citoyens et les commerçants du Crahiat;
- La difficulté d'accès au centre commercial du Crahiat ne sera que très peu améliorée;
- Coût trop important de l'ouvrage;
- Il n'existe aucun profil ni aucune coupe qui permettent de juger de la réalisation du passage souterrain pour les piétons, et les cyclistes;
- Il n'y a pas assez de coupes et profils en long pour permettre de juger l'impact des rampes;
- Les rampes d'accès au passage sous voie[s] doivent être élargies, étant donné qu'elles sont bidirectionnelles et qu'elles doivent accueillir l'ensemble des usagers;
- Le passage sous voies pour piétons est insécurisant;
- Des perspectives ont seulement été ajoutées au dossier quelques jours après le début de l'enquête; celles-ci dissimulent en outre volontairement les nuisances dues à la modification très importante du relief du sol et ne permettent donc pas au quidam de se faire une idée réelle du projet;
- Absence d'études concernant l'impact paysager, la mobilité et la stabilité du sol;
- Absence d'étude d'incidences;
- La notice d'incidence présente dans le dossier est remplie de façon laconique et minimaliste;
- Aucune étude préalable n'a été réalisée pour appréhender l'impact du projet sur son environnement immédiat;
- Incomplétude et inexactitude des éléments constituant la demande de permis (plans, notice d'évaluation des incidences sur l'environnement);
- Irrégularités diverses de l'enquête publique;
- La jurisprudence du Conseil d'Etat et différents textes de lois tendent à ce que toutes les alternatives soient examinées afin d'atteindre l'objectif premier qui est de ne pas déroger au plan de secteur; ce qui n'est pas le cas dans le cadre de ce dossier;
- Le projet déroge au plan de secteur alors que de nombreuses alternatives non dérogoires avaient été proposées par les riverains;

2 réclamations orales ont été reçues lors de la clôture de l'enquête publique qui s'est tenue le vendredi 21 octobre 2011 de 11 h à 12 h et soulèvent les problèmes suivants :

- Insécurité pour les utilisateurs du passage sous voie[s];
- Difficulté d'accès au centre commercial du Crahiat pour les piétons via le passage sous voie[s];
- Le projet va porter atteinte à la survie d'un arbre remarquable dans le domaine du Château de la Haute;

Vu le certificat de publicité émis par le collège communal en date du 21/10/2011;

Vu le procès-verbal de clôture d'enquête publique émis par le collège communal en date du 21/10/2011;

Attendu la réception de 31 courriers reprenant le texte proposé par Mr et M^{me} B. DE HULST et arrivés hors délais;

Vu la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs;

Attendu qu'au regard de l'article 129bis, § 3, alinéa 1^{er}, du CWATUPE, il est nécessaire de justifier la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics;

Attendu que la suppression du PN (lire : passage à niveau) remet en cause le maillage des voiries existant; que le projet coupe une voirie communale de première importance directement liée à des voiries régionales; que la suppression de ce lien compromet l'accès du centre-ville à tout un quartier, quartier comprenant entre autres un petit centre commercial;

Attendu que l'examen du maillage existant implique la création d'une voie alternative à celle supprimée; qu'après analyse de plusieurs solutions (tunnel, contournement par les voies existantes,...) il ressort que le projet proposé, à savoir la création d'un pont, permet de reconstituer un maillage cohérent sans allongement excessif de parcours; que le maillage proposé permet de réorganiser la circulation existante à l'échelle locale et de l'inscrire dans une vision à plus long terme (ex : la possible liaison du centre commercial du Crahiat à la RN97 ou la requalification de la friche industrielle attenante à un des pieds du pont);

Attendu donc que le projet améliore le maillage des voiries le raccordant à des possibilités de rayonnement futur; que les cheminements à l'attention des usagers dits faibles sont en site propre et indépendant de la voirie;

Attendu, en sus, que les voies pédestres et cyclistes sont multipliées pour favoriser la facilité de parcours, l'ouverture visuelle et la sécurité des usagers; que celles-ci prennent place dans des aménagements verdurisés afin de diminuer l'effet de goulot et d'accroître encore la sécurité; que les trajets proposés sont fluides, agréables et sécurisés;

Attendu que, dans la hiérarchie des voiries, la rue du Commerce continuant vers l'avenue d'Huart est une voirie communale de première importance; que le gabarit proposé pour le pont s'inscrit dans la continuité du gabarit de ces deux voiries; que ce gabarit permet d'accueillir un trafic local, des poids lourds de livraison, les services de secours ou les TEC;

Attendu que la suppression du passage à niveau entraîne, via les voiries existantes, un détour de minimum ± 2.600 mètres contre ± 750 mètres pour le projet;

Attendu que la convivialité du quartier du Congo tient en partie à sa liaison facile avec le centre-ville; que le projet augmente la commodité de passage, car plus de risque d'être bloqué au droit du PN; qu'un risque sécuritaire permanent pourra être évité par la suppression du passage à niveau augmentant de cette façon la sûreté des usagers;

Attendu qu'il est hors de question pour la ville de Ciney de laisser enclaver une partie de sa population; que la suppression pure et simple de ce passage complique l'accès au grand parking S.N.C.B. situé sur l'autre versant des rails;

Attendu que le projet crée de nouveaux espaces publics; que les voiries ainsi créées seront entretenues en termes de propreté et de salubrité tout comme le reste du territoire communal;

Attendu que le trafic routier ne devrait pas être augmenté de par la création du pont; que ce pont ne crée pas de raccourci par rapport à la situation existante et n'incite donc pas à un surcroît de circulation; que le charroi existant ne devrait donc pas être sensiblement modifié;

Vu les dispositions légales et réglementaires en la matière;

DECIDE :

Par 14 «oui» et 6 abstentions [...]

Un avis favorable sur la création d'une nouvelle voirie à l'ouest de la gare dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme relative à la construction de voiries latérales, d'un aqueduc sur le Leignon, d'un parking, d'un passage supérieur de type bow string et d'un couloir sous voies en vue de la suppression du passage à niveau de Ciney ainsi que la construction d'un hangar de stockage sur le site de la gare, introduite par INFRABEL, direction infrastructure, zone 4 Liège, ayant établi ses bureaux à 4000 Liège, rue des Guillemins, 26/71.

La présente délibération sera transmise pour information :

- au service public de Wallonie, direction générale opérationnelle - aménagement du territoire, logement, patrimoine et énergie (DGO4) - direction des recours - rue des Brigades d'Irlande, n° 1, à 5100 Jambes.
- au fonctionnaire délégué, direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine, direction de Namur,
- à Maître Matthieu GUIOT, conseil de Monsieur et Madame Benoît DE HULST, chaussée de Louvain, 431-F à 1380 Lasne".

7. Ces deux délibérations seront transmises au Ministère de la Région wallonne, Sections recours, par courrier recommandé à la poste le 26 décembre 2011.

8. Entretemps, le 20 décembre 2011, le département de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme de la direction générale opérationnelle de l'aménagement du territoire, du logement, du patrimoine et de l'énergie (DGO4) transmet son avis au Ministre en charge du recours.

Il y est proposé de déclarer sans objet le recours des requérants à l'encontre de la délibération du conseil communal de la ville de Ciney du 24 octobre 2011 au motif que cette délibération ne peut être assimilée à une décision au sens des articles 129bis et 129quater du CWATUPE. Cette position est développée comme suit :

" Par délibération du 24 octobre 2011, le conseil communal de la ville de Ciney n'a pris aucune décision sur la demande de création de la nouvelle voirie communale.

En effet, il a purement et simplement d'une part, émis «un avis favorable sur la création d'une nouvelle voirie à l'ouest de la gare dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme relative à la construction de voiries latérales, d'un aqueduc

sur le Leignon, d'un parking, d'un passage supérieur de type bow string et d'un couloir sous voies en vue de la suppression du passage à niveau de Ciney [...] introduite par INFRABEL, direction infrastructure, zone 4 Liège [...]» et, d'autre part, décidé que «la présente délibération sera transmise à l'Administration de l'Urbanisme à Namur pour avis».

Une telle délibération, qui ne sort aucun effet juridique, ne peut évidemment nullement être assimilée à la décision du conseil communal visée aux articles 129bis et 129quater du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie.

En conséquence, le conseil communal de la ville de Ciney n'a pas été dessaisi par le recours des parties requérantes de son pouvoir et de son obligation légale de délibérer, en ce présent dossier, sur les questions de voiries.

Dès lors, il est toujours tenu de statuer sur la demande de création de la nouvelle voirie communale".

9. Le 3 janvier 2012, les requérants introduisent un nouveau recours administratif contre les deux délibérations du conseil communal de la ville de Ciney du 19 décembre 2011, qui est réceptionné le lendemain.

Un complément au recours sera envoyé par les requérants le 24 janvier 2012; il contient un rapport intitulé "Evaluation de l'impact biologique d'un projet de contournement de la gare de Ciney", réalisé par le Dr Ir Olivier GUILLITTE, collaborateur scientifique aCREA-ULg.

10. Le 18 janvier 2012, le département de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme de la DGO4 adresse une nouvelle note au Ministre en charge du recours, dans laquelle il répète que la délibération du 24 octobre 2011 ne constituait pas une décision sur la demande de création d'une nouvelle voirie communale et indique qu'à la suite de la décision du conseil communal en séance du 19 décembre 2011 de retirer sa délibération du 24 octobre 2011, le recours est sans objet.

11. Le 24 janvier 2012, le Ministre wallon en charge des travaux publics déclare sans objet le recours introduit par les requérants contre la délibération du 24 octobre 2011, constatant notamment que cette délibération a été retirée par le conseil communal de la ville de Ciney le 19 décembre 2011.

L'arrêt n° 229.825 de ce jour rejette le recours introduit à l'encontre de cette décision.

12. Le 14 février 2012, le département de la nature et des forêts (D.N.F.) émet un avis complémentaire tenant compte de l'analyse de Monsieur GUILLITTE.

13. Le 20 février 2012, le département de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme de la DGO4 sollicite l'avis du collège communal de la ville de Ciney sur les principales alternatives au projet développées par les réclamants lors de l'enquête publique ainsi que celles proposées par les requérants.

Le lendemain, il demande l'avis des services techniques provinciaux en ce que le projet vise notamment la construction d'un pont sur le Leignon, cours d'eau non navigable de catégorie 2.

14. En réponse à la demande d'avis susvisée, le collège communal de la ville de Ciney transmet à la DGO4, le 28 février 2012, copie d'une note demandée aux services techniques d'INFRABEL qui ont pu étudier les alternatives proposées.

Le même jour, les services techniques de la province de Namur transmettent un avis favorable sous réserve de deux modifications qu'ils précisent.

15. Le 29 février 2012, la cellule "Aménagement-Environnement" du département de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme de la DGO4 émet un avis favorable conditionnel dans le contexte d'un aléa élevé d'inondation.

16. Le même jour, le département de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme de la DGO4 transmet au Ministre en charge du recours un rapport dans lequel il est proposé d'accepter l'ouverture de voirie telle que prévue par INFRABEL.

17. Le 5 mars 2012, le Ministre wallon en charge des travaux publics rejette le recours introduit par les requérants à l'encontre des délibérations du 19 décembre 2011 et confirme la décision favorable du conseil communal de la ville de Ciney.

Il s'agit de l'acte attaqué, qui est rédigé comme suit :

" Le Ministre,

Vu le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie;

Vu le Livre I^{er} du Code de l'environnement;

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 décembre 2011 fixant la répartition des compétences entre les Ministres et réglant la signature des actes du Gouvernement;

Considérant que la S.A. INFRABEL, représentée par Monsieur F. CORNET, direction infrastructure, zone 4 Liège, rue des Guillemins, 26/71, à 4000 Liège a introduit, en date du 29 août 2011, une demande de permis d'urbanisme ayant pour objet le réaménagement du site de la gare de Ciney, le long de la ligne 162 Namur-Sterpenich;

Considérant que plus précisément, le projet porte sur la construction d'un hangar de stockage, sur la suppression du passage à niveau n° 84, sur le réaménagement de la liaison piétonne et du maillage routier entre les deux côtés des voies, comprenant la construction d'un couloir piéton sous voies dans le prolongement de la rue du Commerce, l'aménagement de cheminements piétons, la construction de voiries latéralement au chemin de fer, d'un pont carrossable de type bow-string enjambant le chemin de fer, d'un aqueduc sur le Leignon, ainsi que sur l'aménagement des abords de la gare et la création d'un parking de 279 places;

Considérant que ce projet implique une modification de l'espace destiné au passage du public sur le territoire de la ville de Ciney par la création d'une nouvelle voirie communale;

Considérant que le projet est situé, au plan de secteur de Dinant-Ciney-Rochefort adopté par arrêté royal du 22 janvier 1979 :

- en zone blanche pour sa majeure partie;
- en zone de parc couverte par un périmètre d'intérêt paysager en ce qui concerne la partie ouest du parking à créer et la voirie qui le longe à l'ouest;
- en zone d'activité économique industrielle en ce qui concerne la jonction au nord-est du site avec le quai de l'industrie;
- en zone d'habitat en ce qui concerne une partie de l'aménagement de la place Emile Vandervelde et la jonction avec la rue du Commerce;

Considérant que la partie du projet qui se trouve en zone de parc au plan de secteur se trouve également en site d'arbres et haies remarquables;

Considérant que les aménagements réalisés du côté sud de la rue du Commerce se trouvent en zone de voirie carrossable et en zone de recul dans le périmètre d'application du plan communal d'aménagement (P.C.A.) 1.5 Sainfoin-St Roch, approuvé par arrêté ministériel du 26 avril 2006;

Considérant qu'une partie des aménagements au sud-est de la gare (place Emile Vandervelde et rue du Commerce) se trouve dans le périmètre d'application du règlement général d'urbanisme applicable aux communes protégées en matière d'urbanisme («R.G.B.Z.P.U.»);

Considérant que ce projet implique la création de nouvelles voiries communales;

Considérant, en conséquence, qu'en vertu de l'article 129bis, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie, l'accord préalable du conseil communal est requis sur l'ouverture de ces voiries communales;

Considérant qu'une enquête publique a été ouverte du 7 au 21 octobre 2011; que 193 lettres d'observations et/ou de réclamations ont été introduites;

Considérant que par délibération du 24 octobre 2011, le conseil communal, a, d'une part, émis «un avis favorable sur la création d'une nouvelle voirie à l'ouest de la gare dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme relative à la construction de voiries latérales, d'un aqueduc sur le Leignon, d'un parking, d'un passage supérieur de type bow string et d'un couloir sous voies en vue de la suppression du passage à niveau de Ciney»;

Considérant que par délibérations en séance du 19 décembre 2011, le conseil communal a décidé de retirer la délibération du 24 octobre 2011 et de prendre à nouveau une délibération favorable sur l'ouverture de voirie dont objet; que suivant la théorie du retrait de l'acte administratif, cette décision du 19 décembre 2011 est régulière, en raison de l'absence de motivation de la décision initiale du conseil communal;

Considérant qu'un premier recours a été introduit, en date du 24 novembre 2011 (réception le 28 novembre 2011), sur la base de l'article 129bis, § 2 du CWATUPE, par Monsieur et Madame DE HULTS, [...] contre la décision du conseil communal de 24 octobre 2011;

Considérant que par arrêté ministériel du 24 janvier 2012, ce recours a été déclaré recevable mais sans objet suite à la décision du conseil communal en sa séance du 19 décembre 2011 de retirer la délibération du 24 octobre 2011 objet de ce premier recours;

Considérant qu'un second recours a été introduit par les mêmes requérants en date du 3 janvier 2012 et réceptionné par la DGO4 en date du 4 janvier 2012;

Considérant qu'il y a lieu de considérer que ce second recours est recevable;

Considérant en effet que selon l'article 129bis, § 2, 3°, du Code, les tiers disposent, pour introduire leur recours, d'un délai de 15 jours à dater de la prise de connaissance de la décision du conseil communal; qu'en l'espèce, suivant la théorie du retrait de l'acte administratif, le conseil communal a décidé de retirer sa précédente délibération et en a repris une nouvelle en séance du 19 décembre 2011; que cette décision a été envoyée aux requérants en date du 28 décembre 2011 et réceptionnée en date du 29 décembre 2011; que le recours devait donc être envoyé au plus tard le 13 janvier 2012;

Considérant que le recours a été introduit à l'adresse du directeur général de la direction générale opérationnelle aménagement du territoire, logement, patrimoine et énergie du service public de Wallonie (DGO4) conformément à l'article 452/15 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie, tel qu'inséré dans le Code précité par l'arrêté du Gouvernement wallon du 03 février 2011 déterminant les formes de la demande et du recours en matière d'ouverture, de modification ou de suppression d'une voirie communale;

Considérant que dans son recours, le conseil de Monsieur et Madame DE HULTS invoque principalement les arguments suivants :

- le recours introduit en date du 24 novembre 2011 a pour effet de saisir le Ministre et, en conséquence, de dessaisir le conseil communal de Ciney;
- le conseil communal n'a pas analysé toutes les alternatives au projet proposées notamment lors de l'enquête publique : - suppression de voies de chemin de fer désaffectées (permettant un décalage du pont et de la route menant au futur rond-point); - prolongement du chemin du Crahiat; - réalisation d'un tunnel (ou élargissement du tunnel à créer sous le passage à niveau qu'il est prévu de réserver aux seuls piétons et usagers faibles); - utilisation du pont existant (à hauteur de la rue Charlemagne); - création de nouveaux parkings;
- la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement est incomplète et inexacte. Il n'y a donc pas d'éléments suffisants dans le dossier sur les impacts du projet sur l'environnement et notamment concernant l'atteinte à la zone de parc d'intérêt paysager;
- une étude d'incidences aurait dû être jointe à la demande de permis (effets notables sur l'environnement, ampleur du projet, nuisances,...);
- le projet va engendrer des nuisances sonores et visuelles pour les riverains;

Considérant, sur le fond, que l'avis du collège communal en séance du 7 novembre 2011 est favorable à l'ouverture de voirie; que les principaux arguments développés sont les suivants :

- le risque sécuritaire lié à l'existence du passage à niveau pourra être évité par la suppression de celui-ci;
- les engorgements du bas de la ville aux heures de pointe liés à l'existence du passage à niveau seront drastiquement réduits suite à la suppression de celui-ci (passage à niveau fermé 36 minutes sur l'heure de pointe);
- le transport routier des entreprises Ronveaux n'est nullement intervenu dans le choix entre la réalisation d'un pont ou d'un tunnel;
- l'éclaircissement des circulations, la fixation des tracés et la création de nouvelles voiries permettront de lancer un projet de requalification de la friche industrielle attenante;
- l'impact sur le Parc de la Haute est limité au maximum; la voirie viendra s'implanter en contrebas de celui-ci; seule la flèche du pont sera visible depuis le parc;
- les voies pédestres et cyclistes (qui prendront place dans des aménagements verdurisés afin de diminuer l'effet de goulot et d'accroître encore la sécurité) sont multipliées pour favoriser la facilité de parcours, l'ouverture visuelle et la sécurité des usagers.

Considérant que suite aux délibérations du conseil communal en date du 19 décembre 2011, le collège communal a émis en séance du 28 novembre 2011 un second avis favorable; que les principaux arguments développés sont les suivants :

- le risque sécuritaire lié à l'existence du passage à niveau pourra être évité par la suppression de celui-ci;
- les engorgements du bas de la ville aux heures de pointe liés à l'existence du passage à niveau seront drastiquement réduits suite à la suppression de celui-ci (passage à niveau fermé 36 minutes sur l'heure de pointe);
- la création d'un pont en lieu et place du passage à niveau permettra aux services de secours et au service TEC d'optimiser leur parcours sans crainte d'être bloqués au passage à niveau;
- l'opportunité de revoir l'agencement et le nombre de voies n'appartient pas à l'administration communale;
- le coût du projet n'intervient pas dans la décision d'urbanisme; il appartient au maître d'œuvre d'en juger;
- le parking propose des places supplémentaires pour rencontrer les attentes des voyageurs;
- les expropriations sont limitées au maximum et ne touchent aucune habitation; elles sont nécessaires au tracé souple et harmonieux de la voirie de descente du pont;
- le transport routier des entreprises Ronveaux n'est nullement intervenu dans le choix entre la réalisation d'un pont ou d'un tunnel;
- l'éclaircissement des circulations, la fixation des tracés et la création de nouvelles voiries permettront de lancer un projet de requalification de la friche industrielle attenante;
- l'impact sur le Parc de la Haute est limité au maximum; la voirie viendra s'implanter en contrebas de celui-ci; seule la flèche du pont sera visible depuis le parc;
- les voies pédestres et cyclistes (qui prendront place dans des aménagements verdurisés afin de diminuer l'effet de goulot et d'accroître encore la sécurité) sont multipliées pour favoriser la facilité de parcours, l'ouverture visuelle et la sécurité des usagers.

Considérant que les principaux éléments sur lesquels repose la délibération favorable du conseil communal en séance du 19 décembre 2011, sont les suivants :

- La suppression du passage à niveau remet en cause le maillage des voiries existant. En effet, le projet coupe une voirie communale de première

importance directement liée à des voiries régionales. La suppression de ce lien compromet l'accès du centre ville à tout un quartier qui comprend notamment un petit centre commercial;

- La création d'une voie alternative est nécessaire. Après analyse de plusieurs solutions (tunnel, contournement par des voies existantes, ...), il s'avère que le projet proposé (pont) permet de reconstituer un maillage cohérent sans allongement excessif de parcours. Ce maillage permet de réorganiser la circulation existante à l'échelle locale et de l'inscrire dans une vision à plus long terme (liaison du centre commercial avec la RN97; requalification de la friche industrielle attenante au pied du pont);
- Le pont à construire s'inscrit dans la continuité du gabarit des voiries qu'il prolonge (voirie communale de première importance permettant d'accueillir un trafic local, des poids lourds de livraison, les services de secours et les TEC);
- La création du pont ne devrait pas avoir pour conséquence l'augmentation du trafic routier;
- La suppression du passage à niveau entraîne, via les voiries existantes, un détour de minimum 2600 mètres contre 750 mètres pour le projet;
- Les cheminements pour les usagers faibles sont en site propre et indépendants de la voirie. Les voies pédestres et cyclistes sont multipliées pour favoriser la facilité de parcours, l'ouverture visuelle et la sécurité des usagers. Elles sont prévues dans des endroits verdurisés, sécurisés et fluides;
- Le projet crée de nouveaux espaces publics qui seront entretenus en termes de salubrité et de propreté par la commune;
- La convivialité du quartier du Congo tient en partie à sa liaison facile avec le centre ville et le projet vient augmenter la commodité de passage et rendre celui-ci davantage sécurisant;
- Il est hors de question de laisser une partie de la ville enclavée suite à la suppression du passage à niveau. De plus, cette suppression compliquerait l'accès au parking S.N.C.B. de l'autre côté des rails;

Considérant que la DGO3 - D.N.F., consultée par la demanderesse du permis, a émis un avis favorable conditionnel sur le projet; que la demanderesse a modifié les plans du projet initial pour se conformer à la remarque formulée par le D.N.F. relative au déplacement du projet de 5 mètres vers l'ouest afin de préserver au maximum la petite falaise et sa végétation;

Considérant que l'enquête publique a donné lieu à 193 lettres de réclamations portant principalement sur les motifs suivants, en lien avec la voirie :

- pourquoi ne pas construire un tunnel plus petit et interdit aux véhicules lourds?
- pourquoi ne pas utiliser le pont existant et créer une déviation par le centre commercial du Crahiat?
- pourquoi ne pas supprimer les voies inutilisées?
- le projet ne solutionnera pas le problème d'enclavement du quartier du Congo;
- le déplacement du parking navetteur sur la zone de Crahiat permettrait de limiter les expropriations;
- doit-on exproprier les maisons bordant l'accès au centre commercial?
- coût trop important de l'ouvrage et montant de la participation de la commune;
- aucune étude d'incidences n'a été réalisée; les aspects relatifs à l'impact paysager, à la mobilité (étude de circulation avec comptage des véhicules) et à la stabilité du sol n'ont pas été étudiés;
- la notice d'incidences sur l'environnement est remplie de manière laconique et minimaliste;
- le projet déroge au plan de secteur alors que d'autres alternatives proposées par les riverains auraient permis d'éviter ces dérogations;
- irrégularités lors de l'enquête publique;
- augmentation du trafic routier;
- nuisances paysagères et sonores;
- saturation du parking dans le quartier de la gare;
- les parkings situés le long des rails vont-ils devenir payants?

- la disposition actuelle du quartier de la gare ne cause pas d'ennuis suffisamment graves pour mettre en place un tel projet; disproportion énorme entre l'importance des travaux et les minimes avantages à en retirer pour les citoyens et les commerçants;
- projet en contradiction avec le projet de «Ville 30» qui va être mis en place à Ciney;
- le projet de pont ne règle pas l'accessibilité du centre commercial du Crahiat et ne fera qu'augmenter le transit de voitures sur le site de la place de la gare;
- les camions de l'entreprise Ronvaux auront un accès vers la route de Namur via le «rond-point de la Vache» et le nouveau pont leur sera donc inutile;
- les camions qui arriveront au futur rond-point déboucheront sur un cul-de-sac ou devront remonter l'avenue d'Huart au détriment de la quiétude du quartier;
- le projet de pont et la mauvaise utilisation de l'espace «grill sncb» ne rencontrent pas les besoins de la population et ne règlent pas les problèmes de circulation à travers la place de la gare;
- le projet de pont avec ses rampes et parcages est inadapté à un endroit aussi stratégique pour le développement de la ville;
- inadéquation du projet par rapport au cadre environnant;
- empiètement trop important dans le parc de la Haute classé comme zone d'intérêt paysager;
- le pont projeté apportera une moins-value certaine au patrimoine remarquable qu'est le château de la Haute;
- il n'existe aucun profil ni aucune coupe qui permette de juger de la réalisation du passage souterrain pour les piétons et les cyclistes;
- il n'y a pas assez de coupes et profils en long pour permettre de juger l'impact des rampes;
- les rampes d'accès au passage sous voie doivent être élargies étant donné qu'elles sont bidirectionnelles et qu'elles doivent accueillir l'ensemble des usagers;
- des perspectives ont seulement été ajoutées au dossier quelques jours après le début de l'enquête; celles-ci dissimulent en outre volontairement les nuisances dues à la modification très importante du relief du sol et ne permettent pas à un quidam de se faire une idée réelle du projet;
- insécurité pour les utilisateurs du passage sous voies;
- difficulté d'accès au centre commercial du Crahiat pour les piétons via le passage sous voie[s];

Considérant, concrètement, que le projet consiste à créer de nouvelles voiries afin de supprimer le passage à niveau de la gare de Ciney; que le passage à niveau présente en effet de nombreux inconvénients en ce que le passage des véhicules et des usagers faibles n'est pas suffisamment sécurisé; que ces problèmes de sécurité ont conduit à l'aménagement d'un carrefour avec un schéma de circulation compliqué, peu convivial et occupant beaucoup d'espace aux abords de la gare; que les fermetures du passage, longues et fréquentes, induisent des problèmes de trafic dans le centre de Ciney et le passage des trains est également ralenti;

Considérant que l'option envisagée par la demanderesse vise à créer un pont passant au dessus des voies de chemin de fer, permettant l'ouverture d'une nouvelle voirie totalisant une longueur d'environ 1 km, soit environ 7.500 m²; que le pont de 7 m de haut est de type bow-string en acier-béton; que le maintien en service des voies est prévu durant le chantier;

Considérant que la nouvelle voirie qui permettra de relier le nouveau pont à l'avenue d'Huart se situe pour partie dans la propriété des requérants;

Considérant, à titre liminaire, qu'il y a lieu d'observer que le dossier de demande de permis comprend un avant-projet de schéma directeur du quartier de la gare de Ciney daté de juin 2007; que, renseignements pris auprès de la commune, ce projet a été abandonné ainsi que celui de «périmètre de remembrement urbain»;

Considérant qu'il convient de préciser qu'il appartient à l'autorité compétente de se prononcer uniquement sur le principe-même de l'ouverture de la voirie communale innommée dont question;

Considérant que le présent arrêté constitue en effet une décision de principe en matière de voiries tel que prévu aux articles 129 et suivants du Code et non un permis d'urbanisme qui lui doit faire l'objet d'une notice d'évaluation des incidences ou d'une étude des incidences sur l'environnement; que, quoi qu'il en soit, l'autorité compétente pour émettre cette décision de principe en matière de voiries est éclairée sur l'impact biologique du projet sur la base des avis émis par le D.N.F.;

Considérant que les travaux préparatoires du décret du 30 avril 2009 (P.W. session 2008-2009, Doc. 972, n° 01, p. 34) ont par ailleurs défini clairement ce qu'il y a lieu d'entendre par ouverture de voirie : «en excluant explicitement l'équipement des voiries, il ne revient plus au conseil communal de se prononcer notamment sur le type de revêtement, sur le type de trottoir, sur le rehaussement, sur le déblaiement, sur l'égouttage, sur les réseaux de distribution d'eau, d'électricité, de gaz et du téléphone, ou sur les bordures des voiries communales. Tous ces éléments sont d'ores et déjà appréhendés à l'occasion de la demande de permis ou de la déclaration requise en vertu de l'article 84 du Code»;

Considérant, en conséquence, que les arguments développés lors de l'enquête publique, dans la requête introductive du présent recours ou dans les avis sollicités qui seraient étrangers à cette question de principe ne sont pas pris en considération dans le cadre du présent recours;

Considérant, à ce propos, que les critiques des réclamants ou riverains à l'encontre de l'incomplétude ou de l'inexactitude de la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement, voire de l'absence d'étude d'incidences, ne relèvent pas du présent recours, dans la mesure où l'administration estime, au vu du dossier et de la portée de l'autorisation en cause, être suffisamment informée pour statuer sur le principe de l'ouverture de voirie;

Considérant, en ce qui concerne le plan de secteur, que le projet est situé en majeure partie en zone blanche et est conforme à ladite zone; qu'en effet, l'article 21 du Code prévoit que : «sauf pour les domaines des infrastructures ferroviaires ou aéroportuaires et des ports autonomes qu'il n'affecte pas, après avis de la commission régionale, le Gouvernement désigne les secteurs d'aménagement qui font l'objet d'un plan»; que les domaines des infrastructures ferroviaires ou aéroportuaires et des ports autonomes situés en zone blanche au plan de secteur ne sont donc pas affectés;

Considérant, de même, que la partie du projet située en zone d'habitat au plan de secteur et hors plan communal d'aménagement, en ce qu'elle porte sur une jonction et sur l'aménagement d'une placette, est conforme à la destination du plan de secteur; qu'en effet, il s'agit d'aménagements de service public et d'équipements communautaires compatibles avec - et même nécessaires à - un environnement résidentiel et qui, au vu des aménagements proposés et des nuisances susceptibles d'être générées, ne mettent pas en péril la destination principale de la zone;

Considérant que le collège communal considère en effet que la création de cette voirie permettra de fluidifier le trafic en supprimant les temps d'attente liés au fonctionnement du passage à niveau; qu'aucune augmentation significative du trafic n'est en outre attendue, étant donné que la voirie remplace un passage existant; que les nuisances sonores liées au passage des voitures n'augmenteront donc pas non plus;

Considérant que l'on ne saurait également considérer que la partie du projet se trouvant en zone d'activité économique industrielle (jonction avec empiètement marginal dans la zone d'activité économique industrielle au nord-est du site avec le quai de l'industrie) déroge au plan de secteur, cette zone pouvant également recevoir des voiries;

Considérant que suivant la jurisprudence du Conseil d'Etat, on ne saurait estimer que la voirie, dans sa portion située en zone de parc couverte par un périmètre d'intérêt paysager (voirie qui longe le parking à créer à l'ouest), en ce qu'elle constitue un tracé qui ne doit pas être inscrit au plan de secteur et vu qu'aucune zone n'est en particulier affectée auxdits tracés, déroge audit plan;

Considérant, par contre, que le parking, équipement ponctuel, déroge à la destination de la zone de parc telle que fixée par l'article 39 du Code;

Considérant que s'agissant [de] la partie ouest du parking à créer qui se trouve en zone de parc, il y a donc lieu de faire application de l'article 127, § 3, du Code;

Considérant, en effet, que le recours à la règle dérogatoire au plan de secteur se justifie en ce qu'un tel parking constitue un aménagement indispensable pour les navetteurs qui s'arrêteront à la gare de Ciney, dans la mesure où dans la situation actuelle, les aires de parking existantes sont d'ores et déjà en saturation; qu'il est dès lors nécessaire d'augmenter le nombre de places disponibles;

Considérant que le projet prévoit ainsi la création d'un parking de 279 places dont 6 places destinées aux personnes à mobilité réduite, d'une surface équivalente à celle du parking existant au même endroit; qu'afin de permettre de garder une telle surface de parking, une petite partie du domaine du château devra dès lors être expropriée, sur le passage du tracé de la nouvelle voirie;

Considérant, par ailleurs, que le projet envisage la possibilité de créer une aire de parking supplémentaire du côté de la gare, au pied du nouveau pont, sur la propriété de la demanderesse, ainsi que des places le long de la voirie;

Considérant qu'aucune alternative à l'implantation du parking prévu pour les navetteurs dans la zone de parc n'existe à proximité de la gare, le terrain appartenant à la demanderesse étant insuffisant, en terme de superficie, pour aménager l'ensemble des espaces de parcage nécessaires au bon fonctionnement de la gare; que de plus, l'empiètement dans la zone de parc est marginal et situé en bordure de celle-ci, de telle manière que l'intégrité du reste de la zone soit préservée; que le parking s'implante en contrebas du parc et sera agrémenté d'arbres, en manière telle qu'on peut estimer qu'il respecte les lignes de force du paysage, ainsi que le périmètre d'intérêt paysager en ce qu'il maintient le paysage au sens de l'article 452/22 du Code;

Considérant, quant aux nuisances résultant du chantier, que la réalisation de ce parking est planifiée par phases et qu'une zone de parking provisoire est prévue afin de conserver une offre suffisante de parking durant toute la durée des travaux;

Considérant, pour la partie du projet sise en zone d'habitat au plan de secteur et dans le périmètre du plan communal d'aménagement, qu'il y a lieu, en application de l'article 19 du Code, de se référer au seul plan communal d'aménagement; que le principe d'ouverture de voirie tel que prévu dans le projet - il s'agit des aménagements au sud-est de la gare (place Emile Vandervelde et rue du Commerce) - n'est pas en contradiction avec les prescriptions du P.C.A. 1.5 Sainfoin-St Roch, approuvé par arrêté ministériel du 26 avril 2006;

Considérant que le projet s'implante en outre en partie dans le périmètre d'application du R.G.B.Z.P.U.; que suivant l'article 393 du Code, ledit règlement

régional d'urbanisme ne s'applique qu'en dehors du périmètre d'application du plan communal d'aménagement; qu'en l'espèce, seule une infime partie du projet se situe dans le périmètre d'application du R.G.B.Z.P.U., à savoir l'amorce de la rue du Commerce, trottoir situé côté nord; que sur le principe-même de la création de la voirie, la problématique de la conformité au R.G.B.Z.P.U. ne se pose pas;

Considérant que la partie du projet qui se trouve en zone de parc au plan de secteur se trouve également en site d'arbres et haies remarquables;

Considérant, au sujet de la partie des travaux située dans la zone de parc, qu'il ressort de l'avis préalable du département de la nature et des forêts daté du 14 février 2012 que «l'élément majeur et prioritaire d'un point de vue biodiversité était la petite falaise calcaire» et que «le parc [...] ne présente en l'état que peu d'intérêt biologique»; qu'«au droit du projet, seuls deux gros arbres indigènes devraient être abattus» et que «ceux-ci ne sont pas classés, le reste étant essentiellement composé de taillis (charme) ou d'essences exotiques»; que «si nous devons regretter que le projet final empiète encore sur la petite falaise, l'impact sera moindre que dans le projet initial et il pourrait être qualifié de non significatif»;

Considérant en conclusion, en ce qui concerne les documents d'aménagement, que le projet respecte leurs destination ou prescriptions, sauf en ce qui concerne l'aménagement du parking dans la zone de parc qui, pour les motifs explicités ci-avant, est de nature à bénéficier de l'application de l'article 127, § 3, du Code;

Considérant, en terme d'opportunité, que le principe du tracé de voirie proposé supplée à la suppression du passage à niveau et, conformément à l'article 129bis du Code, préserve le maillage des voiries, en maintenant la liaison entre le centre et le quartier du Congo et en rejoignant la N937; qu'il offre en outre la potentialité d'étendre le maillage en rejoignant la route du village de Sovet sans passer par le tunnel sous voies actuel, long et étroit;

Considérant que le projet améliore en outre la convivialité de la place Emile Vandervelde en supprimant la situation d'encerclement par le trafic routier;

Considérant, en ce qui concerne la circulation piétonne et cycliste, qu'outre les trottoirs longeant les nouvelles voiries, les aménagements sont concentrés au niveau de la place Emile Vandervelde et du nouveau couloir sous voies, implanté à l'emplacement de l'ancien passage à niveau, matérialisant le trajet le plus direct pour rejoindre le parking S.N.C.B., le centre commercial du Crahiat et le quartier du Congo depuis la rue du Commerce;

Considérant que le couloir sous voies a été conçu dans l'optique de favoriser la convivialité, la luminosité et la sécurité, en lui donnant une largeur généreuse (environ 7 mètres) et des dégagements de part et d'autre des voies, par le biais de pentes; que sa position dans l'axe de la rue commerçante contribue à se rapprocher de ces objectifs; que cependant, ce type de lieu est en principe moins rassurant à fréquenter en soirée et la nuit s'il n'est pas aménagé correctement; que c'est la raison pour laquelle la réalisation de cet ouvrage devra prévoir la mise en place de pentes les plus douces possible, et d'un aménagement urbain particulièrement soigné, lui conférant une qualité d'élément d'appel et renforçant la liaison fonctionnelle et visuelle avec la rue du Commerce; que cette question relève toutefois de la traduction architecturale du tracé de voirie et n'entre pas en considération dans le présent recours, dont la portée se limite au principe du tracé même de la voirie;

Considérant, sur le plan paysager, que la voirie, les aménagements piétons et le pont s'implantent dans un espace public existant autour de la gare, le long et au travers des voies de chemin de fer, dans un cadre dont la perception à distance est

limitée par les constructions, par son caractère très arboré et par le relief; qu'à l'échelle du site même, l'espace du «grill SNCB» est suffisamment ouvert pour permettre d'implanter le pont sans problème d'effet de rupture d'échelle ou de fermeture de vue; qu'indépendamment des aspects formel et architectural du projet, sur lesquels il conviendra de se prononcer lors de la procédure de demande de permis d'urbanisme, le principe d'implantation n'est pas en désaccord avec les lignes de force du paysage;

Considérant que les alternatives suivantes ont été proposées

1. suppression de voies de chemin de fer désaffectées : cette alternative aurait permis de décaler de plusieurs dizaines de mètres le pont et la route menant vers le futur rond-point, et ce vers les rails de façon à éviter l'expropriation d'une partie des terrains des riverains; de plus, il y a des parkings inoccupés le long de ces voies. L'implantation d'un pont le long des voies et sur la gauche du parking est une solution qui présente beaucoup d'avantages et permet de ne pas empiéter sur la falaise et la zone de parc;

qu'il convient d'objecter que le projet prévoit la suppression de voies désaffectées afin de permettre d'étendre la surface disponible pour le parking, ce qui est nécessaire au vu de la fréquentation de la gare; que le parking doit en outre être situé à proximité de cette dernière; que par ailleurs, au vu du plan et de l'espace disponible, le parking pourrait, au mieux, être décalé de 5 mètres vers les voies, et non de plusieurs dizaines de mètres; qu'en outre, il convient de rappeler que le D.N.F. a émis un avis favorable au projet estimant que l'impact sur la falaise, suite à la modification des plans, est négligeable; que la partie expropriée est par ailleurs peu importante et située à un endroit qui ne mettra pas en péril l'intégrité du reste de la propriété du château; qu'il convient de plus de mettre en balance l'expropriation d'une partie peu importante en terme de surface d'une propriété et l'intérêt de la collectivité à disposer d'un parking suffisamment vaste et bien situé par rapport à la gare; qu'enfin, implanter le pont le long des voies ne présente aucun intérêt, l'objectif du projet étant de réaliser une traversée sécurisée des voies; que la solution retenue est en outre opportune en terme de distance à parcourir pour franchir les voies, dans la mesure où elle ne génère pas un trop long détour;

2. prolongement du chemin du Crahiat; cette alternative consiste à aménager le chemin existant le long des voies qui n'est pas carrossable, ce qui permettrait de prolonger la voirie jusqu'à la route Charlemagne; ce prolongement permettrait de rejoindre le rond-point situé au croisement de la N97 et de la N949 permettant ainsi de faire une boucle pour rejoindre le site du Crahiat; des négociations sont en cours avec les propriétaires des parcelles concernées afin de prolonger le chemin;

que le collège communal précise dans son avis que la possibilité de prolonger le chemin du Crahiat vers le rond-point de la N97 est actuellement à l'étude, et que la création de cette voirie permettrait de compléter le maillage entamé par le présent projet et de renforcer la fluidification du trafic; que cette proposition est complémentaire au projet mais n'en constitue pas une alternative, dans le sens où elle ne crée pas de liaison routière directement visible entre le quartier du centre et le quartier du Congo, le passage des véhicules devant alors se faire via un cheminement plus long, s'éloignant des zones urbanisées ou urbanisables et comportant de surcroît un passage obligé par la rue du Crahiat, relativement étroite par endroits; que de plus, la réalisation du prolongement de la rue du Crahiat nécessiterait également des expropriations pour éliminer la chicane que suit son tracé actuel;

3. réalisation d'un tunnel (ou élargissement du tunnel à créer sous le passage à niveau qu'il est prévu de réserver aux seuls piétons et usagers faibles);

que le collège communal indique que l'opportunité de créer un tunnel, soit au droit du passage actuel, soit au droit du projet de pont, a très vite été écartée et ce, pour, plusieurs raisons un tunnel accueillant le trafic existant demande des rampes trop importantes qui remontent trop haut dans la rue du Commerce et dans l'avenue d'Huart, rendant la gestion des deux carrefours jouxtant le passage à niveau impossible; que par ailleurs, la création d'un tunnel au droit du pont demanderait l'expropriation d'une partie encore plus grande des propriétés situées à l'Ouest du projet et des talus ou murs de soutènement démesurés;

4. utilisation du pont existant (à hauteur de la rue Charlemagne);

que cette alternative ne crée aucune liaison entre le quartier du centre et le quartier du Congo, au mépris de l'article 129bis du Code;

5. création de nouveaux parkings;

que le projet prévoit la création d'un parking d'une surface équivalente à celle du parking existant et la possibilité de créer un parking supplémentaire du côté du centre ville, au pied du futur pont;

6. le passage de la route au pied du talus, à travers le parking avec un déplacement vers l'est possible dans les anciennes voies de triage qui ne sont plus utilisées aujourd'hui;

que ce faisant, le trafic se trouverait fortement ralenti par les navetteurs manœuvrant pour se garer ou se déplaçant entre les véhicules et les voies; que cette alternative n'est dès lors pas opportune en terme de mobilité;

7. le passage des automobiles par un tunnel et le détournement du trafic des poids lourds par l'avenue Albert;

que le détournement des poids lourds n'éluderait pas l'impossibilité technique de réaliser un tunnel carrossable à la place du passage à niveau;

Considérant, en ce qui concerne les critiques émises à l'encontre du projet par les riverains ou requérants, qu'il y a lieu d'objecter :

- que le déplacement du parking navetteurs sur la zone de Crahiat n'est pas opportun en ce que ce parking est destiné aux clients des commerces qu'il dessert et ne doit pas être occupé par les véhicules des navetteurs;
- qu'en ce qui concerne l'accessibilité du centre commercial «Crahiat», le projet fluidifie le trafic venant de la ville vers ledit centre;
- que l'accès au centre commercial du Crahiat pour les piétons se fera soit via les ponts, soit via un passage sous voie[s], dont la sécurisation sera évaluée dans le cadre de l'instruction de la demande de permis d'urbanisme;
- qu'en ce qui concerne la taille du pont, il n'existe pas d'alternative techniquement réalisable permettant à la fois de maintenir une liaison directe entre le centre ville et le quartier du Congo et d'éviter la création d'un pont passant par-dessus les voies;
- que le tunnel sous voies maintient une liaison piétonne directe et qu'une liaison routière la plus proche possible est créée, via la réalisation du pont sur les voies, avec le quartier «Baron-Huart», qui ne sera dès lors pas isolé de la ville;
- que le projet n'empêchera en rien la mise en œuvre du programme «Ville 30»;
- que la branche du rond-point se terminant en cul-de-sac a pour objectif de permettre l'accès en voiture aux propriétés situées en bout de rangée, le long du chemin de fer; le passage du trafic dans l'avenue d'Huart restera inchangé;
- que la moins-value du château de la Haute n'est pas évaluée et n'est pas du tout avérée au vu de la conception du projet dans la zone de parc;

Considérant en ce qui concerne en particulier le recours et l'impact biologique du projet, qu'il y a lieu de rappeler que le D.N.F., dans un avis préalable favorable

conditionnel du 9 août 2011, affirme que le site de la gare de Ciney est délimité par une petite falaise taillée dans la roche calcaire et abritant une flore et une faune spécifique (fougères, mousses, nid de troglodyte mignon, ...); qu'il a donc proposé de déplacer le projet (ripage d'environ 5 mètres vers l'ouest) pour préserver cette falaise et sa végétation au maximum; que le projet a été modifié en conséquence;

Considérant qu'un nouvel avis du D.N.F. a été sollicité en date du 16 février 2012 suite au dépôt, par les requérants, d'un document intitulé «évaluation de l'impact biologique d'un projet de contournement de la gare de Ciney» rédigé par M. O. GUILLITTE;

Considérant que selon le D.N.F., «[...] Lors de cette visite sur place, il est très vite apparu que l'élément majeur et prioritaire d'un point de vue biodiversité était la petite falaise calcaire abritant une flore typique de ce milieu. Bien que dans notre avis il ne soit pas clairement indiqué qu'il s'agit d'un habitat d'intérêt communautaire, il est évident que nous n'aurions pas sollicité la modification d'un tel projet pour maintenir un élément biologiquement insignifiant. L'analyse de Monsieur GUILLITTE indiquant que cette falaise calcaire doit être considérée comme un habitat d'intérêt communautaire confirme notre avis et appuie la nécessité de maintenir cette petite falaise. Rappelons que la directive européenne Natura 2000, prévoit que les états membres ont l'obligation de maintenir les habitats d'intérêt communautaire à l'intérieur et à l'extérieur du périmètre des sites Natura 2000;

Concernant l'intérêt du parc du château, notre avis est confirmé dans l'analyse de Monsieur GUILLITTE. Le parc est issu essentiellement de plantations d'essences exotiques avec, par endroits, des pelouses rases tondues et des sentiers. Ce milieu complètement artificiel, aménagé dans un seul souci esthétique, ne présente en l'état que peu d'intérêt biologique; [...]

Au droit du projet, seuls deux gros arbres indigènes devraient être abattus et ceux-ci ne sont pas classés, le reste étant essentiellement composé de taillis (charme) ou d'essences exotiques. Il est néanmoins possible de proposer le maintien de ces quilles d'arbres morts au sol en bordure du projet;

[...] Concernant la petite fosse d'extraction à l'extrémité nord du parking, elle n'a pas retenu notre attention et nous n'avions pas envisagé de travaux de restauration d'habitat à cet endroit. De plus, il semblait plus pertinent de préserver l'existant que de restaurer des habitats absents actuellement. La plantation récente de cette zone en résineux ne plaide pas en faveur d'une volonté du propriétaire du parc de restaurer des milieux de grand intérêt biologique (auquel il n'est d'ailleurs pas tenu). Rappelons que le site ne bénéficie d'aucun statut de protection (pas en Natura 2000, ni en Réserve naturelle), ni même d'aucune reconnaissance comme site biologiquement intéressant (Site de Grand Intérêt Biologique ou autre);

Enfin, pour créer un écran vis-à-vis du parc du château, nous avons suggéré l'implantation d'une haie et d'un merlon ou encore d'un alignement d'arbres, comme sollicité dans les conclusions de Monsieur GUILLITTE;

Le D.N.F. n'a donc pas tenté de minimiser dans son avis l'intérêt biologique de la zone. L'élément qui est le plus remarquable d'un point de vue biologique est la petite falaise, habitat d'intérêt communautaire que nous avons tenté de préserver alors que nous ne disposions de très peu d'arguments pour ce faire. Si nous devons regretter que le projet final empiète encore sur la petite falaise, l'impact sera moindre que dans le projet initial et il pourrait être qualifié de non significatif [...];

Considérant, en conclusion sur ce point, que rien ne s'oppose, au vu de la modification apportée au projet suite à l'avis du D.N.F. du 9 août 2011 et de l'avis

du D.N.F. du 16 février 2012, à une décision favorable quant au principe de l'ouverture de la voirie à cet endroit;

Considérant, pour le surplus, que le projet de voirie qui longe le ruisseau du Leignon est bordé en deux points par des zones inondables qui ne sont pas incompatibles avec la présence d'infrastructures ferroviaires régulièrement établies à leur proximité; que la demande de permis d'urbanisme devra détailler les mesures à mettre en œuvre pour éviter toute aggravation de la situation en terme d'inondation et pour assurer le bon fonctionnement du passage sous voie;

Considérant, enfin, en ce qui concerne l'impact du projet sur le Leignon en termes de surplomb et de rejet des eaux, qu'il y a lieu d'observer que ces autorisations relèvent d'une police administrative distincte et d'autorisations du collège provincial;

[...]".

Cette décision est notifiée aux requérants par courrier recommandé du 5 mars 2012, qu'ils indiquent, sans être contredits, avoir réceptionné le 8 mars 2012.

18. Le 28 janvier 2014, le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité délivre le permis d'urbanisme sollicité par la S.A.D.P. INFRABEL.

Le 7 avril 2014, les requérants ont introduit un recours en annulation à l'encontre de ce permis. Ce recours est enrôlé sous le numéro A. 212.151/XIII-6963;

Considérant que les parties requérantes exposent avoir intérêt au recours en leur qualité de propriétaires du Château de la Haute, sis avenue d'Huart 32 à Ciney, et de la zone de parc dans laquelle il se situe; qu'elles constatent que l'option envisagée par la société INFRABEL en vue de la suppression du passage à niveau de Ciney est de créer un pont passant au-dessus des voies de chemin de fer de Ciney; qu'elles estiment que ce pont et la nouvelle voirie projetée se situent dans le parc du Château de la Haute, ce qui entraînera, outre une atteinte à leur droit de propriété, une série de nuisances pour eux, notamment une augmentation des nuisances sonores, visuelles et de la pollution due au trafic à l'intérieur et en bordure de leur propriété;

que, par ailleurs, se prévalant de l'arrêt n° 217.156 du 11 janvier 2012, en cause FASTRÉ, elles font valoir que, bien que le permis d'urbanisme ne fasse pas l'objet du présent recours, la délibération du conseil communal de Ciney peut faire l'objet d'un recours au Conseil d'Etat puisqu'il s'agit d'un acte interlocutoire;

Considérant que la partie adverse soulève une exception d'irrecevabilité du recours; qu'elle estime qu'il faut suivre la jurisprudence du Conseil d'Etat (C.E.,

7 décembre 2007, n° 177.700, DUPONT; C.E., n° 201.458, 2 mars 2010, DUPONT et C.E., n° 185.472, 23 juillet 2008, PLOEMEN), selon laquelle :

" [...] la délibération du conseil communal en matière de voirie est un préalable à l'octroi d'un permis de lotir ou d'urbanisme; sans celui-ci, la délibération du conseil communal ne fait aucunement grief au requérant; qu'il s'ensuit que c'est à l'occasion d'un recours à l'encontre du permis de lotir ou d'urbanisme qui s'en est suivi que le requérant peut demander l'annulation de la délibération du conseil communal; que dès lors, l'exception est fondée, le recours contre le premier acte étant irrecevable;

[...]";

qu'elle ne conteste pas que l'acte attaqué a été délivré après l'entrée en vigueur des dispositions nouvelles que comporte la section 10 des voiries communales du chapitre III du titre IV du livre 1^{er}, du CWATUPE qui autorisent le demandeur, l'autorité ayant soumis la demande ou tout tiers justifiant d'un intérêt à introduire un recours administratif auprès du Gouvernement wallon à l'encontre de la décision du conseil communal, mais estime que ce n'est pas parce que la délibération du conseil communal est susceptible de recours administratif ouvert aux tiers que ceux-ci doivent être considérés comme recevables à agir devant le Conseil d'Etat à l'encontre de la décision du Gouvernement wallon sur recours administratif; qu'elle ne voit en effet nullement quel est le grief causé par sa décision aux requérants et fait valoir que, si est possible d'admettre la recevabilité d'un recours dirigé contre une décision du Gouvernement wallon prise sur recours administratif refusant l'ouverture, la modification ou la suppression d'une voirie communale, dans le chef du demandeur de permis d'urbanisation ou de permis d'urbanisme, parce que cette décision lui cause directement grief, dès lors que le permis d'urbanisation ou le permis d'urbanisme ne pourra de toutes façons pas être délivré, il n'en va pas de même si le recours est introduit par un tiers;

Considérant que, dans le dernier mémoire, les parties requérantes répliquent encore que leur intérêt est justifié par le fait que la délibération sur les voiries est indispensable pour la délivrance du permis d'urbanisme sollicité; qu'elles exposent que si l'acte attaqué est annulé, le Ministre devra à nouveau se prononcer sur l'ouverture de la voirie et réexaminer leur demande sans que le Conseil d'Etat ne puisse préjuger du sens de la nouvelle décision qui sera prise;

Considérant que la recevabilité d'un recours contre une décision préparatoire doit être admise pour autant que cet acte emporte des effets définitifs, c'est-à-dire qu'il ait pour effet de commander partiellement la solution définitive, et qu'il cause directement grief et lèse de manière définitive le requérant;

Considérant que les décisions prises en application des articles 128 et suivants du CWATUPE fixent le nouveau tracé des voiries communales et s'imposent, sur ce point, aux autorités compétentes pour statuer sur les demandes d'autorisation urbanistiques consécutives; que l'acte attaqué n'est dès lors pas une décision purement préparatoire, mais une décision interlocutoire, en ce sens qu'elle modifie l'ordonnancement juridique sur une question particulière sans pour autant constituer l'aboutissement d'une procédure administrative complexe;

Considérant qu'il convient encore de vérifier si l'acte attaqué fait directement grief aux requérants, sachant que la décision sur les voiries communales ne sera mise en œuvre que lors de la délivrance du permis d'urbanisme;

Considérant que, depuis la modification des articles 128 et suivants du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP) par le décret du 30 avril 2009, un recours est ouvert aux tiers intéressés auprès du Gouvernement wallon contre les délibérations du conseil communal sur les questions de voiries; qu'en ouvrant ce recours à des tiers, le législateur a reconnu que de telles délibérations pouvaient faire grief à ceux-ci et, en conséquence, a admis l'importance de pouvoir faire valoir leurs objections auprès de l'autorité sur recours; que, par ailleurs, si, au vu de l'article 129bis, § 4, du CWATUPE, l'acte attaqué ne lèse pas de manière définitive les parties requérantes puisqu'à ce stade de la procédure, le permis d'urbanisme sollicité, indispensable pour réaliser la voirie, peut encore être refusé, il ne laisse cependant plus entièrement libre l'autorité compétente pour statuer sur la demande de permis, mais limite ses prérogatives puisque si elle choisit de délivrer le permis d'urbanisme sollicité, la réalisation de la nouvelle voirie devra intervenir dans le respect du principe sur lequel le conseil communal a marqué son accord;

Considérant qu'en l'espèce, les parties requérantes prennent des moyens qui, s'ils s'avèrent fondés, amèneront le Ministre à statuer à nouveau sur le recours administratif qu'elles ont introduit à l'encontre des délibérations du conseil communal de la ville de Ciney du 19 décembre 2011, en tenant compte des griefs retenus comme fondés; que leur intérêt est, par conséquent, lié à l'examen des moyens;

Considérant que les parties requérantes prennent un premier moyen de "la violation des articles 129bis et 129quater du CWATUPE, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du principe de bonne administration, de l'absence, l'insuffisance, l'inexactitude des motifs, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir"; qu'elles soutiennent que ces dispositions et principes ont été violés en ce que le Ministre a

rejeté le recours contre la délibération du conseil communal de Ciney du 19 décembre 2011 et a confirmé cette délibération alors que le conseil communal n'était pas compétent pour prendre cette délibération; qu'elles rappellent leur premier recours en annulation introduit contre l'arrêté du 24 janvier 2012 ayant déclaré sans objet leur recours introduit contre la délibération du conseil communal de la ville de Ciney du 24 octobre 2011 (affaire A. 204.158/XIII-6176) et répètent les termes du moyen unique développé dans ce cadre; qu'en substance, elles font valoir que le recours introduit auprès du Ministre contre la délibération précitée du 24 octobre 2011 a eu pour effet de dessaisir le conseil communal qui n'était dès lors plus compétent pour retirer sa décision ni pour se prononcer à nouveau sur la demande le 19 décembre 2011; qu'elles en déduisent que le Ministre n'aurait pas dû se prononcer sur le fond du recours introduit contre la délibération du 19 décembre 2011, mais aurait dû constater l'incompétence du conseil communal de Ciney et se prononcer uniquement sur le dossier au vu de la première délibération du 24 octobre 2011;

Considérant qu'elles répliquent que la partie adverse soutient deux thèses différentes dès lors qu'elle considère dans le même temps que la délibération du 24 octobre 2011 constitue un avis tandis que celle du 19 décembre 2011 constitue l'accord visé aux articles 129bis et 129quater alors que dans les deux cas, les décisions ont été qualifiées d'"avis" par le conseil communal de Ciney; qu'elles se prévalent ensuite d'une série d'arrêts dont elles déduisent que le dispositif formel de la délibération du conseil communal ne détermine pas automatiquement la qualification de celle-ci; qu'elles considèrent qu'en l'occurrence, les termes de la délibération du 24 octobre 2011 et ceux de la décision de retrait du 19 décembre 2011 confirment que le conseil communal avait bien marqué son accord sur la création des voiries par sa délibération du 24 octobre 2011; qu'en ce qui concerne la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, elles estiment que les délibérations du conseil communal relatives aux voiries et à la décision du Ministre sur recours entrent dans son champ d'application, cette délibération revêtant un caractère individuel puisqu'elle épuise ses effets en une fois lors de la mise en œuvre du permis d'urbanisme et qu'elle est destinée à une personne déterminée, étant demandée et délivrée dans le cadre d'une procédure de demande de permis d'urbanisme qui est un acte individuel;

Considérant que, dans le dernier mémoire, elles se réfèrent au développement de leur moyen unique dans l'affaire référencée A. 204.158/XIII-6176 pour conclure que la décision du conseil communal du 24 octobre 2011 est bien une décision favorable sur l'ouverture d'une nouvelle voirie, que le conseil communal avait épuisé sa compétence avec cette décision et qu'il n'était donc plus compétent pour prendre la délibération du 19 décembre 2011;

Considérant que, comme le relèvent les parties requérantes, dans la délibération du 24 octobre 2011 comme dans la seconde délibération du 19 décembre 2011, le conseil communal de la ville de Ciney a formulé "un avis favorable sur la création d'une nouvelle voirie à l'ouest de la gare" (l'"émettant" dans le premier cas, le "décidant" dans le second); que, cependant, le dispositif formellement exprimé d'une délibération ne détermine pas automatiquement sa qualification et qu'il convient d'avoir égard à tous les éléments de nature à déterminer l'intention qu'a effectivement voulu exprimer le conseil communal; qu'en l'espèce, dans sa délibération du 24 octobre 2011, le conseil communal a précisé qu'il transmettait sa délibération "à l'administration de l'urbanisme à Namur pour avis"; que, de la sorte, il a marqué sa volonté d'obtenir un avis sur un sujet pour lequel il n'avait par conséquent manifestement pas l'intention d'épuiser définitivement sa compétence au 24 octobre 2011, sous peine de priver de toute utilité cette demande d'avis; qu'en revanche, il n'est pas contesté que l'avis favorable "décidé" le 19 décembre 2011 emporte quant à lui un accord au sens visé par les dispositions précitées du CWATUPE; que le conseil communal n'ayant pas épuisé sa compétence au 24 octobre 2011 pouvait donc retirer cette décision et se prononcer à nouveau sur la demande le 19 décembre 2011; que le moyen n'est pas fondé;

Considérant que les parties requérantes prennent un deuxième moyen "de la violation des articles 127 et 129 à 129quater du CWATUPE, de l'article 5, § 3, de la directive 85/337 du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, des articles D.67 à D.69 du Code de l'environnement, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du principe de bonne administration, de l'absence, l'insuffisance, l'inexactitude des motifs, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir", qu'elles développent en trois branches; que, dans une première branche, elles soutiennent que les principes et dispositions visés au moyen ont été méconnus en ce que les solutions de substitution proposées lors de l'enquête publique n'ont pas fait l'objet d'un examen suffisant alors que les articles 129 et suivants du CWATUPE imposent au conseil communal et au Ministre sur recours de se prononcer sur les réclamations émises lors de l'enquête publique; qu'elles relèvent, d'une part, qu'une alternative proposée par l'architecte DOUHARD, riverain du projet dont question, n'a pas été examinée alors qu'elle permet de préserver leur zone de parc et pallie certains inconvénients du projet retenu; qu'elles estiment, d'autre part, que l'examen des autres alternatives qu'elles ont proposées est insuffisant; que, s'agissant de l'alternative n° 1, elles font valoir qu'elle contient en réalité deux alternatives, à savoir le déplacement de tout le projet vers l'est et le déplacement du pont entre le parking et les voies de chemin de fer, et que l'analyse qui en a été faite dans l'acte attaqué est confuse, partiellement incompréhensible, contient des erreurs manifestes d'appréciation et est pour partie erronée; que, de

manière générale, elles soutiennent que les motifs qui justifient de ne pas retenir les alternatives ne sont pas adéquats et reposent sur des erreurs de fait et des erreurs manifestes d'appréciation;

que dans une deuxième branche, elles exposent avoir fait état de nuisances à plusieurs reprises, dans le cadre de l'enquête publique et lors de leurs différents recours, et que celles-ci n'ont pas fait l'objet d'un examen suffisant alors que les articles 129 et suivants imposent au conseil communal et par conséquent au Ministre sur recours de se prononcer sur les réclamations émises lors de l'enquête publique; que, premièrement, elles font valoir que l'impact paysager du projet n'a pas été analysé depuis le château de la Haute alors que elles invoquaient dans leur réclamation un préjudice visuel, un véritable "coup de poing" dans le paysage; que, deuxièmement, elles répètent les termes de leur réclamation en faveur de l'établissement d'une étude de mobilité; qu'elles constatent que l'acte attaqué n'aborde pas cette question, se contentant d'affirmer "qu'aucune augmentation significative du trafic n'est en outre attendue, étant donné que la voirie remplace un passage existant; que les nuisances sonores liées au passage des voitures n'augmenteront pas non plus"; qu'elles estiment que, ce faisant, l'auteur de l'acte attaqué a commis une erreur manifeste d'appréciation puisque le pont est de nature à faciliter le passage et donc à permettre à un plus grand nombre d'automobilistes de l'emprunter et qu'il n'est dès lors pas démontré qu'aucune augmentation du trafic n'est à craindre; que, troisièmement, elles allèguent que rien dans le dossier de demande de permis ne permet d'analyser l'impact des nuisances sonores créées par le passage de véhicules sur un pont d'une hauteur de 7 mètres et qu'en tout état de cause, les nuisances sonores dues au trafic routier seront "déplacées" en même temps que la voirie, de sorte qu'elles, qui ne les subissent pas actuellement, auront à les subir dans le futur; que, quatrièmement, elles font valoir que l'acte attaqué autorise l'ouverture d'une nouvelle voirie sans aborder la problématique de sa stabilité eu égard à la présence d'une falaise qu'il s'agit de franchir; que, selon elles, toutes ces remarques n'ont pas été prises en considération par l'auteur de l'acte attaqué alors qu'en vertu des compétences qui sont dévolues à la commune, notamment en matière de sûreté, de tranquillité, convivialité, commodité de passage dans les lieux publics, et au Ministre sur recours, il aurait dû se prononcer sur ces sujets; qu'elles concluent que l'auteur de l'acte attaqué n'a pas pu se prononcer en pleine connaissance de cause dès lors qu'aucune étude de mobilité, ni de stabilité n'est jointe au dossier;

que, dans une troisième branche, elles soutiennent que le dossier de demande de permis ne comprend aucune esquisse des principales solutions de substitution (alternatives) envisagées par le demandeur de permis alors que l'article 5, § 3, de la directive 85/337 et l'article D.67 du Code de l'environnement imposent que le maître d'ouvrage fournisse, entre autres, une esquisse des principales solutions de

substitution qu'il a examinées; qu'elles allèguent que la notice d'évaluation des incidences ne propose aucune solution de substitution et que le dossier de demande de permis est lacunaire sur ce point, ne permettant pas à l'autorité de statuer en pleine connaissance de cause; qu'elles estiment que cela est d'autant plus vrai que l'aménagement de voirie pour lequel l'accord du conseil communal, et celui du Ministre sur recours, est sollicité constitue l'objet principal de la demande de permis; qu'elles se prévalent de la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne et de la directive 85/337 ainsi que du Code de l'environnement dont elles déduisent que l'évaluation des incidences doit intervenir "le plus tôt possible", c'est-à-dire en l'espèce au stade de la délibération du conseil communal ou de la décision du Ministre sur recours puisqu'il s'agit de la première étape d'une procédure conduisant à la délivrance du permis; que d'après elles, le Ministre ne disposant pas de suffisamment d'informations sur les solutions de substitution ainsi que sur les incidences du projet sur l'environnement, il aurait dû solliciter un complément d'information auprès du demandeur de permis ou refuser le projet en raison du manque d'information dans l'attente d'un dossier complet;

Considérant que dans leur mémoire en réplique, sur la première branche, les parties requérantes exposent que si l'autorité de recours n'est pas tenue de réfuter point par point chaque argument, les auteurs du recours et les réclamants doivent pouvoir trouver dans l'acte attaqué les raisons qui ont poussé l'autorité à rejeter leur argumentation et que tel n'est pas le cas en l'espèce; qu'elles soutiennent en outre que le projet de l'architecte DOUHARD était exposé de manière très précise, mais qu'il n'a pas fait l'objet d'une analyse précise dans l'acte attaqué, et que les autres alternatives proposées à plusieurs reprises ont toutes été rejetées sans être analysées concrètement; que, sur la deuxième branche, elles soutiennent qu'indépendamment de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, il ressort des articles 129bis et 129quater du CWATUPE qu'il doit être pris connaissance des résultats de l'enquête publique avant de délibérer sur l'ouverture, la modification ou la suppression d'une voirie, que si le conseil communal et le Ministre sur recours ne doivent pas réfuter point par point chaque réclamation, ils se doivent de justifier leur accord et de répondre aux réclamations qui ont trait aux compétences qui leur sont dévolues et qu'il ne leur revenait pas de se prononcer uniquement sur le principe même de l'ouverture de la voirie communale; qu'elles se prévalent de références de doctrine ainsi que de l'arrêt n° 84.961 du 27 janvier 2000, en cause de la S.A. IMMOLITH, pour en déduire que l'auteur de l'acte attaqué devait analyser l'intégration de la voirie dans le cadre bâti et non bâti et, dans cette optique, qu'il aurait dû répondre précisément à leur réclamation concernant l'intégration du pont depuis le Château de la Haute; qu'elles estiment de même que l'absence d'étude et d'éléments dans le dossier ne permet pas de déterminer l'impact de la suppression du passage à niveau et de la création de la nouvelle voirie et notamment du pont sur

le trafic et les nuisances sonores engendrées; qu'enfin, elles font valoir que les compétences de la commune et du conseil communal relatives à la sécurité imposaient que ce dernier se penche sur la problématique de la stabilité de la voirie à créer; que, sur la troisième branche, elles réitèrent leurs arguments tels que développés dans leur requête introductive;

Considérant que, dans le dernier mémoire, en ce qui concerne la première branche, les parties requérantes exposent que plusieurs alternatives qu'elles avaient proposées ont été entremêlées par la partie adverse et que plusieurs erreurs manifestes d'appréciation ont été commises à leur sujet, notamment en ce que celle-ci a considéré que les alternatives proposées augmentaient la distance entre le parking et la gare, en ce qu'elle semble estimer que le déplacement du pont ne permettrait pas de réaliser une traversée sécurisée des voies, en ce qu'elle se méprend sur la distance à parcourir pour franchir les voies et enfin, quant à son appréciation de l'opportunité des alternatives en terme de mobilité; que, quant à la deuxième branche, elles insistent sur le fait que les nuisances sonores, ainsi que les problèmes de stabilité n'ont pas été examinés, alors que ces points entraînent dans les compétences du conseil communal et ensuite du Ministre, sur recours; qu'en ce qui concerne la troisième branche, elles constatent que le dossier administratif ne contient pas de notice d'évaluation des incidences et qu'en conséquence, les lacunes qu'elles dénoncent sont réputées prouvées; qu'elles considèrent que le Ministre, ne disposant pas d'informations suffisantes sur les solutions de substitution ainsi que sur les incidences du projet sur l'environnement, aurait dû solliciter un complément d'information ou refuser le projet;

Considérant, en ce qui concerne la première branche du moyen, que l'article 129bis, § 2, du CWATUPE, tel qu'applicable dans cette affaire, prévoit que le conseil communal "prend connaissance des résultats de l'enquête publique"; qu'il en résulte que si l'autorité compétente doit tenir compte de ces résultats pour donner son accord sur les questions de voirie en toute connaissance de cause, il n'est pas pour autant expressément prévu qu'elle doit répondre à toutes les observations formulées dans ce contexte, a fortiori de manière exhaustive;

Considérant, par ailleurs, que, de manière générale, 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; qu'il faut, mais qu'il suffit, 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 qu'en l'espèce, il ressort tant de la délibération du conseil communal du 24 octobre 2011 que de celle du 19 décembre 2011 que confirme l'acte attaqué que le conseil communal a effectivement pris connaissance de ces résultats, ces décisions contenant un résumé des réclamations; que, par ailleurs, certaines des observations émises lors de l'enquête publique sont manifestement à apprécier par l'autorité compétente pour délivrer le permis d'urbanisme sollicité et non nécessairement par l'autorité compétente pour se prononcer sur les questions de voiries;

Considérant que, s'agissant des alternatives proposées dans le cadre de l'enquête publique et visées par le recours administratif des requérants, l'acte attaqué contient en tout état de cause des développements relativement conséquents quant au rejet des sept alternatives proposées; que celui-ci indique, en effet, ce qui suit :

" [...]

Considérant que les alternatives suivantes ont été proposées :

1. suppression de voies de chemin de fer désaffectées : cette alternative aurait permis de décaler de plusieurs dizaines de mètres le pont et la route menant vers le futur rond-point, et ce vers les rails de façon à éviter l'expropriation d'une partie des terrains des riverains; de plus, il y a des parkings inoccupés le long de ces voies. L'implantation d'un pont le long des voies et sur la gauche du parking est une solution qui présente beaucoup d'avantages et permet de ne pas empiéter sur la falaise et la zone de parc;

qu'il convient d'objecter que le projet prévoit la suppression de voies désaffectées afin de permettre d'étendre la surface disponible pour le parking, ce qui est nécessaire au vu de la fréquentation de la gare; que le parking doit en outre être situé à proximité de cette dernière; que par ailleurs, au vu du plan et de l'espace disponible, le parking pourrait, au mieux, être décalé de 5 mètres vers les voies, et non de plusieurs dizaines de mètres; qu'en outre, il convient de rappeler que le D.N.F. a émis un avis favorable au projet estimant que l'impact sur la falaise, suite à la modification des plans, est négligeable; que la partie expropriée est par ailleurs peu importante et située à un endroit qui ne mettra pas en péril l'intégrité du reste de la propriété du château; qu'il convient de plus de mettre en balance l'expropriation d'une partie peu importante en terme de surface d'une propriété et l'intérêt de la collectivité à disposer d'un parking suffisamment vaste et bien situé par rapport à la gare; qu'enfin, implanter le pont le long des voies ne présente aucun intérêt, l'objectif du projet étant de réaliser une traversée sécurisée des voies; que la solution retenue est en outre opportune en terme de distance à parcourir pour franchir les voies, dans la mesure où elle ne génère pas un trop long détour;

2. prolongement du chemin du Crahiat; cette alternative consiste à aménager le chemin existant le long des voies qui n'est pas carrossable, ce qui permettrait de prolonger la voirie jusqu'à la route Charlemagne; ce prolongement permettrait de rejoindre le rond-point situé au croisement de la N97 et de la N949 permettant ainsi de faire une boucle pour rejoindre le site du Crahiat; des

négociations sont en cours avec les propriétaires des parcelles concernées afin de prolonger le chemin;

que le collège communal précise dans son avis que la possibilité de prolonger le chemin du Crahiat vers le rond-point de la N97 est actuellement à l'étude, et que la création de cette voirie permettrait de compléter le maillage entamé par le présent projet et de renforcer la fluidification du trafic; que cette proposition est complémentaire au projet mais n'en constitue pas une alternative, dans le sens où elle ne crée pas de liaison routière directement visible entre le quartier du centre et le quartier du Congo, le passage des véhicules devant alors se faire via un cheminement plus long, s'éloignant des zones urbanisées ou urbanisables et comportant de surcroît un passage obligé par la rue du Crahiat, relativement étroite par endroits; que de plus, la réalisation du prolongement de la rue du Crahiat nécessiterait également des expropriations pour éliminer la chicane que suit son tracé actuel;

3. réalisation d'un tunnel (ou élargissement du tunnel à créer sous le passage à niveau qu'il est prévu de réserver aux seuls piétons et usagers faibles);

que le collège communal indique que l'opportunité de créer un tunnel, soit au droit du passage actuel, soit au droit du projet de pont, a très vite été écartée et ce, pour, plusieurs raisons un tunnel accueillant le trafic existant demande des rampes trop importantes qui remontent trop haut dans la rue du Commerce et dans l'avenue d'Huart, rendant la gestion des deux carrefours jouxtant le passage à niveau impossible; que par ailleurs, la création d'un tunnel au droit du pont demanderait l'expropriation d'une partie encore plus grande des propriétés situées à l'Ouest du projet et des talus ou murs de soutènement démesurés;

4. utilisation du pont existant (à hauteur de la rue Charlemagne);

que cette alternative ne crée aucune liaison entre le quartier du centre et le quartier du Congo, au mépris de l'article 129 bis du Code;

5. création de nouveaux parkings;

que le projet prévoit la création d'un parking d'une surface équivalente à celle du parking existant et la possibilité de créer un parking supplémentaire du côté du centre ville, au pied du futur pont;

6. le passage de la route au pied du talus, à travers le parking avec un déplacement vers l'est possible dans les anciennes voies de triage qui ne sont plus utilisées aujourd'hui;

que ce faisant, le trafic se trouverait fortement ralenti par les navetteurs manœuvrant pour se garer ou se déplaçant entre les véhicules et les voies; que cette alternative n'est dès lors pas opportune en terme de mobilité;

7. le passage des automobiles par un tunnel et le détournement du trafic des poids lourds par l'avenue Albert;

que le détournement des poids lourds n'éluderait pas l'impossibilité technique de réaliser un tunnel carrossable à la place du passage à niveau;

Considérant, en ce qui concerne les critiques émises à l'encontre du projet par les riverains ou requérants, qu'il y a lieu d'objecter :

- que le déplacement du parking navetteurs sur la zone de Crahiat n'est pas opportun en ce que ce parking est destiné aux clients des commerces qu'il dessert et ne doit pas être occupé par les véhicules des navetteurs;
- qu'en ce qui concerne l'accessibilité du centre commercial «Crahiat», le projet fluidifie le trafic venant de la ville vers ledit centre;

- que l'accès au centre commercial du Crahiat pour les piétons se fera soit via les ponts, soit via un passage sous voie, dont la sécurisation sera évaluée dans le cadre de l'instruction de la demande de permis d'urbanisme;
- qu'en ce qui concerne la taille du pont, il n'existe pas d'alternative techniquement réalisable permettant à la fois de maintenir une liaison directe entre le centre ville et le quartier du Congo et d'éviter la création d'un pont passant par-dessus les voies;
- que le tunnel sous voies maintient une liaison piétonne directe et qu'une liaison routière la plus proche possible est créée, via la réalisation du pont sur les voies, avec le quartier «Baron-Huart», qui ne sera dès lors pas isolé de la ville;
- que le projet n'empêchera en rien la mise en œuvre du programme «Ville 30»;
- que la branche du rond-point se terminant en cul-de-sac a pour objectif de permettre l'accès en voiture aux propriétés situées en bout de rangée, le long du chemin de fer; le passage du trafic dans l'avenue d'Huart restera inchangé;
- que la moins-value du château de la Haute n'est pas évaluée et n'est pas du tout avérée au vu de la conception du projet dans la zone de parc;

[...]";

que si ces développements ne sont pas suffisamment exhaustifs de l'avis des requérants, force est de constater qu'ils suffisent pourtant manifestement pour comprendre le choix de l'autorité de retenir le projet et le tracé proposés par le demandeur de permis et, par conséquent, de ne pas retenir les alternatives proposées en des termes plus ou moins clairs par les réclamants; que les erreurs dénoncées par les parties requérantes dans l'analyse de leurs alternatives ne sont pas manifestes et que leurs griefs sont essentiellement d'opportunité; que la première branche du deuxième moyen n'est pas fondée;

Considérant qu'en ce qui concerne la deuxième branche, conformément à l'article 129bis, § 1^{er}, du CWATUPE, nul ne peut ouvrir, modifier ou supprimer une voirie communale sans l'accord préalable du conseil communal ou, le cas échéant, du Gouvernement; que l'article 129bis, § 4, précise encore que l'accord du conseil communal ou du Gouvernement ne dispense pas du permis d'urbanisme requis;

Considérant qu'il est précisé ce qui suit dans l'acte attaqué :

" [...]

Considérant qu'il convient de préciser qu'il appartient à l'autorité compétente de se prononcer uniquement sur le principe-même de l'ouverture de la voirie communale inconnue dont question;

Considérant que le présent arrêté constitue en effet une décision de principe en matière de voiries tel que prévu aux articles 129 et suivants du Code et non un permis d'urbanisme qui lui doit faire l'objet d'une notice d'évaluation des incidences ou d'une étude des incidences sur l'environnement; que, quoi qu'il en soit, l'autorité compétente pour émettre cette décision de principe en matière de voiries est éclairée sur l'impact biologique du projet sur la base des avis émis par le D.N.F.;

Considérant que les travaux préparatoires du décret du 30 avril 2009 (P.W. session 2008-2009, Doc. 972, n° 01, p. 34) ont par ailleurs défini clairement ce

qu'il y a lieu d'entendre par ouverture de voirie : «en excluant explicitement l'équipement des voiries, il ne revient plus au conseil communal de se prononcer notamment sur le type de revêtement, sur le type de trottoir, sur le rehaussement, sur le déblaiement, sur l'égouttage, sur les réseaux de distribution d'eau, d'électricité, de gaz et du téléphone, ou sur les bordures des voiries communales. Tous ces éléments sont d'ores et déjà appréhendés à l'occasion de la demande de permis ou de la déclaration requise en vertu de l'article 84 du Code»;

Considérant, en conséquence, que les arguments développés lors de l'enquête publique, dans la requête introductive du présent recours ou dans les avis sollicités qui seraient étrangers à cette question de principe ne sont pas pris en considération dans le cadre du présent recours;

Considérant, à ce propos, que les critiques des réclamants ou riverains à l'encontre de l'incomplétude ou de l'inexactitude de la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement, voire de l'absence d'étude d'incidences, ne relèvent pas du présent recours, dans la mesure où l'administration estime, au vu du dossier et de la portée de l'autorisation en cause, être suffisamment informée pour statuer sur le principe de l'ouverture de voirie;

[...]"

Considérant que l'accord préalable visé à l'article 129bis du CWATUPE s'inscrit dans le contexte des compétences du conseil communal rappelées au paragraphe 3 de cette disposition, à savoir ses compétences en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics, et poursuit un objectif précis, étant entendu que, "sauf pour des motifs d'intérêt général, les demandes doivent tendre à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux"; que, partant, il ne saurait être attendu de l'autorité compétente pour donner l'accord préalable visé à cette disposition qu'elle se livre à un examen des nuisances sonores, visuelles ou autres invoquées lors de l'enquête publique allant au-delà de ce cadre, sous peine de méconnaître la répartition des compétences entre le conseil communal et le collège communal, à tout le moins entre l'autorité compétente pour délivrer cet accord et celle compétente pour délivrer le permis d'urbanisme; que si l'autorité compétente pour délivrer ce dernier est liée par l'accord préalable quant au choix du nouveau tracé, cela n'empêche cependant pas qu'elle puisse encore refuser le permis pour des motifs propres à la compétence qui lui est dévolue par le CWATUPE; qu'ainsi, il n'est pas exclu que l'autorité compétente pour délivrer l'accord de voirie s'estime suffisamment informée sur les problématiques soulevées par les parties requérantes dans le cadre de la compétence de principe qui est la sienne, tandis que l'autorité compétente pour délivrer le permis d'urbanisme pourrait être amenée à poser une appréciation différente de ces aspects dans le cadre d'une décision finale; que, par exemple, il serait prématuré d'exiger de l'autorité compétente pour se prononcer sur l'ouverture de voirie qu'elle épuise la question des nuisances sonores éventuelles alors que celles-ci pourraient se voir réduites par les matériaux utilisés ou par l'utilisation de procédés, tels que des

panneaux anti-bruit, que seule l'autorité compétente pour délivrer le permis d'urbanisme serait amenée à apprécier;

Considérant qu'en tout état de cause, la partie adverse a longuement motivé l'acte attaqué et plusieurs considérations sont consacrées aux nuisances alléguées par les parties requérantes; qu'ainsi, en ce qui concerne l'impact paysager de la voirie à créer, l'acte attaqué est motivé comme suit :

" [...]

Considérant, sur le plan paysager, que la voirie, les aménagements piétons et le pont s'implantent dans un espace public existant autour de la gare, le long et au travers des voies de chemin de fer, dans un cadre dont la perception à distance est limitée par les constructions, par son caractère très arboré et par le relief; qu'à l'échelle du site même, l'espace du «grill S.N.C.B.» est suffisamment ouvert pour permettre d'implanter le pont sans problème d'effet de rupture d'échelle ou de fermeture de vue; qu'indépendamment des aspects formel et architectural du projet, sur lesquels il conviendra de se prononcer lors de la procédure de demande de permis d'urbanisme, le principe d'implantation n'est pas en désaccord avec les lignes de force du paysage;

[...]";

qu'en ce qui concerne la mobilité, la partie adverse indique ce qui suit :

" [...]

Considérant que le collège communal considère en effet que la création de cette voirie permettra de fluidifier le trafic en supprimant les temps d'attente liés au fonctionnement du passage à niveau; qu'aucune augmentation significative du trafic n'est en outre attendue, étant donné que la voirie remplace un passage existant; que les nuisances sonores liées au passage des voitures n'augmenteront donc pas non plus;

[...]

Considérant, en terme d'opportunité, que le principe du tracé de voirie proposé supplée à la suppression du passage à niveau et, conformément à l'article 129bis du Code, préserve le maillage des voiries, en maintenant la liaison entre le centre et le quartier du Congo et en rejoignant la N937; qu'il offre en outre la potentialité d'étendre le maillage en rejoignant la route du village de Sovet sans passer par le tunnel sous voies actuel, long et étroit;

Considérant que le projet améliore en outre la convivialité de la place Emile Vandervelde en supprimant la situation d'encerclement par le trafic routier;

Considérant, en ce qui concerne la circulation piétonne et cycliste, qu'outre les trottoirs longeant les nouvelles voiries, les aménagements sont concentrés au niveau de la place Emile Vandervelde et du nouveau couloir sous voies, implanté à l'emplacement de l'ancien passage à niveau, matérialisant le trajet le plus direct pour rejoindre le parking S.N.C.B., le centre commercial du Crahiat et le quartier du Congo depuis la rue du Commerce;

Considérant que le couloir sous voies a été conçu dans l'optique de favoriser la convivialité, la luminosité et la sécurité, en lui donnant une largeur généreuse (environ 7 mètres) et des dégagements de part et d'autre des voies, par le biais de

pentes; que sa position dans l'axe de la rue commerçante contribue à se rapprocher de ces objectifs; que cependant, ce type de lieu est en principe moins rassurant à fréquenter en soirée et la nuit s'il n'est pas aménagé correctement; que c'est la raison pour laquelle la réalisation de cet ouvrage devra prévoir la mise en place de pentes les plus douces possible, et d'un aménagement urbain particulièrement soigné, lui conférant une qualité d'élément d'appel et renforçant la liaison fonctionnelle et visuelle avec la rue du Commerce; que cette question relève toutefois de la traduction architecturale du tracé de voirie et n'entre pas en considération dans le présent recours, dont la portée se limite au principe du tracé même de la voirie;

[...]"

que ces considérations permettent de comprendre les raisons pour lesquelles l'autorité s'est considérée comme suffisamment informée et a estimé que le projet répondait aux exigences de l'article 129bis du CWATUPE; que les parties requérantes sont à même d'y trouver les réponses à leurs réclamations et ne démontrent pas que la commune, puis la partie adverse, auraient commis une erreur manifeste d'appréciation; que, pour le surplus, les critiques formulées par les parties requérantes se confondent avec celles invoquées dans le cadre de la troisième branche; que la deuxième branche du moyen n'est pas fondée;

Considérant qu'en ce qui concerne la troisième branche, l'article D.68, § 1^{er}, du Livre I^{er} du Code de l'environnement prévoit que lorsque le projet ne figure pas dans la liste des projets obligatoirement soumis à la réalisation d'une étude d'incidences, l'autorité chargée d'apprécier le caractère complet ou recevable du dossier de demande examine, notamment à la lumière de la notice et en tenant compte des critères de sélection pertinents visés à l'article D.66, § 2, si le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement; que, dès lors, 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 de semblables incidences; 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; que 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;

Considérant que l'autorité appelée à apprécier le caractère complet d'une demande de permis d'urbanisme, en ce compris la complétude de la notice d'évaluation des incidences, est l'autorité compétente pour délivrer le permis d'urbanisme; qu'aucune disposition ne prévoit, qu'en cas d'application des articles 129bis et suivants du CWATUPE, l'autorité compétente pour donner l'accord préalable sur les questions de voirie serait appelée à apprécier ce caractère complet;

Considérant, par ailleurs, que le permis d'urbanisme qui sera, le cas échéant, délivré à l'issue du processus décisionnel complexe n'emporte pas une simple mesure d'exécution de l'accord préalable donné sur les questions de voiries, qu'en effet, s'il est exact que cet accord préalable visé à l'article 129bis du CWATUPE s'impose aux autorités compétentes pour statuer sur les demandes d'autorisations urbanistiques consécutives, ce n'est que quant au choix du nouveau tracé de la voirie concernée et pour autant qu'elles décident de délivrer le permis sollicité, sans préjudice donc de la possibilité pour elles de refuser ledit permis;

Considérant qu'à défaut d'exposer en quoi le droit wallon n'est pas conforme à la directive 87/337/CEE visée, le moyen pris directement de la violation de cette dernière est irrecevable;

Considérant qu'enfin, il résulte de l'acte attaqué que l'éventuelle absence d'esquisse des principales solutions de substitution dans la notice d'évaluation, dénoncée par les parties requérantes, n'a pas empêché la partie adverse de se prononcer en parfaite connaissance de cause sur les alternatives au projet, éclairée par les résultats de l'enquête publique, l'acte attaqué exposant amplement les raisons pour lesquelles son auteur estime opportun de retenir le projet tel que proposé par le demandeur de permis; que la troisième branche du deuxième moyen n'est pas fondée;

Considérant que les parties requérantes prennent un troisième moyen, "de la violation des articles 129bis à 129quater et 330 à 343, du CWATUPE, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du principe de bonne administration, de l'absence, l'insuffisance, l'inexactitude des motifs, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir"; qu'elles estiment que ces principes et dispositions ont été méconnus en ce que l'enquête publique ne portait pas sur le caractère dérogatoire d'une partie du pont, de la route et du parking situés en zone de parc d'intérêt paysager alors que le conseil communal et le Ministre sur recours doivent se prononcer sur la demande relative à la voirie communale sur la base des résultats de l'enquête publique qui doit être organisée de manière régulière et conjointe avec l'enquête publique relative à la demande de permis; que, d'après elles, l'avis d'enquête publique n'était pas complet

puisque les caractéristiques justifiant l'obligation de procéder à une enquête publique n'y ont pas été visées, les articles 129bis et quater du CWATUPE n'étant pas visés dans l'avis et le caractère dérogatoire d'une partie du pont, de la route et du parking par rapport à la zone de parc d'intérêt paysager au plan de secteur n'étant pas non plus identifié sur l'avis; qu'elles estiment que cette lacune est confirmée par le fait qu'une nouvelle enquête publique s'est déroulée du 2 mai au 16 mai 2012, soit postérieurement à l'acte attaqué, et portait précisément sur l'implantation dérogatoire d'une partie du parking en zone de parc d'intérêt paysager; qu'elles en concluent que l'enquête publique préalable à l'acte attaqué n'a pas permis au public d'être correctement et complètement informé de la situation et a pu avoir pour effet que certaines réclamations n'ont pas été introduites et n'ont pas porté sur ces aspects; qu'elles en déduisent que, par voie de conséquence, le conseil communal et le Ministre sur recours ne se sont pas prononcés en parfaite connaissance de cause;

Considérant qu'en réponse à une objection de la partie adverse, les parties requérantes répliquent qu'elles ont intérêt au moyen dès lors qu'elles n'avaient pas connaissance du caractère dérogatoire du parking en zone de parc d'intérêt paysager lors de la première enquête publique et que ce n'est que lors de la seconde enquête, qui s'est déroulée du 2 au 16 mai 2012, qu'elles en ont pris connaissance et ont réagi à ce sujet; qu'elles soutiennent que dans leur réclamation du 21 octobre 2011, elles ne se sont exprimées qu'au sujet de l'implantation de la route dans la zone de parc d'intérêt paysager, et non sur le parking; qu'elles font en outre valoir que la décision du conseil communal relative aux voiries étant un acte interlocutoire, il convient que son auteur se base sur les résultats d'une enquête publique régulière; qu'elles exposent que dès lors que l'article 129quater, alinéa 4, du CWATUPE précise que l'enquête publique doit être "conjointe pour la demande de permis (et) pour la demande relative à la voirie communale", les dispositions des articles 330 et suivants du CWATUPE trouvent à s'appliquer à cette enquête conjointe;

Considérant qu'il n'est pas contesté que l'avis d'enquête publique du 7 octobre 2011 ne faisait état ni des articles 129bis et 129quater du CWATUPE - et donc du fait qu'il s'agissait d'une enquête publique conjointe pour la demande de permis et la demande relative à la voirie communale -, ni du caractère dérogatoire du projet et, plus particulièrement, d'une partie du pont, de la route et du parking, par rapport à la zone de parc d'intérêt paysager au plan de secteur;

que l'avis indiquait ainsi uniquement ce qui suit :

" [...]

Le dossier est déposé à l'inspection des intéressés du 07/10/2011 au 21/10/2011

AVIS

Le collège communal de Ciney porte à la connaissance du public qu'une enquête publique concernant la demande de permis de bâtir ayant trait à la construction de voiries latérales, d'un aqueduc sur le Leignon, d'un parking, d'un passage supérieur de type bow-string et d'un couloir sous voies en vue de la suppression du passage à niveau n° 84 au km 90.756 - Construction d'un hangar de stockage référencée ci-dessus a été ouverte.

Le dossier est déposé à l'examen du public à l'administration communale à partir de la date d'ouverture jusqu'à la clôture de l'enquête et ce, tous les matins de 9h00 à 12h00, les lundi et mercredi de 14h00 à 16h00 et le vendredi de 16h00 à 19h00 (20h00 sur rendez-vous).

[...]"

que, dans le cadre de l'instruction de la demande de permis d'urbanisme, une seconde enquête publique a d'ailleurs été organisée du 2 au 16 mai 2012 à la demande du fonctionnaire délégué, motivée comme suit :

- " De la décision prise par le Ministre sur recours pour l'ouverture de voirie, il apparaît qu'une partie du parking s'implante en zone de parc d'intérêt paysager au plan de secteur.

Or l'enquête publique réalisée dans le cadre de l'ouverture de voirie ne visait pas spécifiquement ce fait.

Vu le caractère particulièrement conflictuel de la demande, je vous demande donc de réorganiser une enquête liée spécifiquement à la dérogation susvisée afin d'éviter toute contestation sur ce point.

[...]"

Considérant que l'absence de mention des articles 129bis et 129quater du CWATUPE dans l'avis d'enquête publique est sans incidence dans le chef des parties requérantes, dès lors qu'elle ne les a pas empêchées de comprendre que l'enquête publique concernait également l'ouverture d'une nouvelle voirie communale et la mise en œuvre des dispositions des articles 129bis et suivants du CWATUPE; qu'ainsi, dans leur réclamation introduite le 21 octobre 2011, elles ont notamment indiqué que "le dossier ne comporte pas de motivation par rapport aux critères visés à l'article 129bis, § 3, alinéa 1^{er}, du CWATUPE en ce qui concerne les travaux de voiries";

Considérant qu'en ce qui concerne le caractère dérogatoire du projet par rapport au plan de secteur, les parties requérantes ont bien formulé des observations dès la première enquête publique; qu'ainsi, dans leur réclamation introduite le 21 octobre 2011, elles ont clairement identifié le caractère dérogatoire du projet au plan de secteur et, plus précisément, à la zone de parc d'intérêt paysager, notamment dans les termes suivants :

" [...]

3. Le projet aura inévitablement un impact paysager négatif sur la zone de parc d'intérêt paysager dans laquelle et à proximité de laquelle il s'implante. Les photomontages présents dans le dossier ne sont pas suffisants pour définir l'impact réel du projet sur le plan paysager. Une étude spécifique à cet égard est nécessaire. On rappellera qu'une autorité ne peut déroger au plan de secteur sur la base de l'article 127, § 3, du CWATUPE que si le projet «respecte, structure ou recompose le paysage», ce qui n'est manifestement pas le cas en ce qui concerne la zone de parc dans laquelle la route s'implante. Toute tentative de masquer la voirie via de la végétation serait totalement vaine puisqu'elle continuerait de se voir depuis le parc et depuis la ville de Ciney.

[...]";

que ces considérations générales ne permettent pas de déterminer si, comme elles le prétendent, elles n'ont entendu s'exprimer qu'au sujet de l'implantation de la route, n'ayant pas connaissance du caractère dérogatoire du parking; que, cependant, en tout état de cause, la partie adverse a bien eu conscience du caractère dérogatoire du projet dans son ensemble, en ce compris le parking en question; qu'elle a ainsi précisé dans l'acte attaqué que "le projet est situé, au plan de secteur [...] - en zone de parc couverte par un périmètre d'intérêt paysager en ce qui concerne la partie ouest du parking à créer et la voirie qui le longe à l'ouest"; qu'elle a par ailleurs tenu compte de cet aspect des réclamations qu'elle résume comme suit : "le projet déroge au plan de secteur alors que d'autres alternatives proposées par les riverains auraient permis d'éviter ces dérogations"; qu'elle a enfin consacré les développements suivants à son examen :

" [...]

Considérant, par contre, que le parking, équipement ponctuel, déroge à la destination de la zone de parc telle que fixée par l'article 39 du Code;

Considérant que s'agissant [de] la partie ouest du parking à créer qui se trouve en zone de parc, il y a donc lieu de faire application de l'article 127, § 3, du Code;

Considérant, en effet, que le recours à la règle dérogatoire au plan de secteur se justifie en ce qu'un tel parking constitue un aménagement indispensable pour les navetteurs qui s'arrêteront à la gare de Ciney, dans la mesure où dans la situation actuelle, les aires de parking existantes sont d'ores et déjà en saturation; qu'il est dès lors nécessaire d'augmenter le nombre de places disponibles;

Considérant que le projet prévoit ainsi la création d'un parking de 279 places dont 6 places destinées aux personnes à mobilité réduite, d'une surface équivalente à celle du parking existant au même endroit; qu'afin de permettre de garder une telle surface de parking, une petite partie du domaine du château devra dès lors être expropriée, sur le passage du tracé de la nouvelle voirie;

Considérant, par ailleurs, que le projet envisage la possibilité de créer une aire de parking supplémentaire du côté de la gare, au pied du nouveau pont, sur la propriété de la demanderesse, ainsi que des places le long de la voirie;

Considérant qu'aucune alternative à l'implantation du parking prévu pour les navetteurs dans la zone de parc n'existe à proximité de la gare, le terrain

appartenant à la demanderesse étant insuffisant, en terme de superficie, pour aménager l'ensemble des espaces de parcage nécessaires au bon fonctionnement de la gare; que de plus, l'empiètement dans la zone de parc est marginal et situé en bordure de celle-ci, de telle manière que l'intégrité du reste de la zone soit préservée; que le parking s'implante en contrebas du parc et sera agrémenté d'arbres, en manière telle qu'on peut estimer qu'il respecte les lignes de force du paysage, ainsi que le périmètre d'intérêt paysager en ce qu'il maintient le paysage au sens de l'article 452/22 du Code;

[...]"

Considérant que les parties requérantes ne produisent pas de copie de la réclamation qu'elles ont introduite dans le cadre de la seconde enquête publique qui s'est tenue du 2 au 16 mai 2012; qu'il ressort des termes qu'elles en reproduisent dans leur mémoire en réplique qu'elles y ont affirmé le caractère dérogatoire du parking par rapport au plan de secteur et fait valoir que la construction d'un parking ne pouvait être autorisée en zone de parc couverte par un périmètre d'intérêt paysager et qu'il ne pourrait être soutenu dans le cas d'espèce que la destruction d'une partie d'une telle zone afin de créer des emplacements de parking respecterait, structurerait ou recomposerait les lignes de force du paysage;

Considérant qu'il ressort de la motivation de la décision attaquée reproduite ci-dessus que les éléments sur lesquels les objections des parties requérantes ont porté avaient fait l'objet d'un examen de la part de la partie adverse, celle-ci ne portant cependant pas la même appréciation; que les considérations émises par les parties requérantes, à l'occasion de la seconde enquête publique, traduisent dans leur chef une divergence d'opinion par rapport à celle de l'autorité mais n'apportent aucun élément de nature à établir que l'appréciation de celle-ci aurait été différente si elle en avait eu connaissance;

Considérant, au vu des développements qui précèdent, que les manquements dénoncés par les parties requérantes n'ont manifestement pas empêché de réaliser les objectifs poursuivis par les dispositions organisant la publicité dans le cadre de l'accord préalable sur les questions de voirie; que l'auteur de l'acte attaqué a pu statuer en parfaite connaissance de cause, les parties requérantes n'apportant pas, que ce soit dans leur seconde réclamation ou dans le présent recours, de développements complémentaires spécifiques au caractère dérogatoire du parking allant au-delà de ce que leurs observations sur le caractère dérogatoire en général du projet avaient déjà pu susciter comme réponse; que les parties requérantes ne démontrent pas que la partie adverse a commis une erreur manifeste d'appréciation dans son examen de ce point; que le troisième moyen n'est pas fondé,

D E C I D E :

Article 1^{er}

La requête en annulation est rejetée.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 350 euros, sont mis à la charge des requérants, à concurrence de 175 euros chacun.

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

MM.	HANOTIAU,	président de chambre,
	PAQUES,	conseiller d'Etat,
M ^{me}	BOLLY,	conseiller d'Etat,
M ^{me}	BERTIN,	greffier assumé.

Le Greffier assumé,

Le Président,

C. BERTIN.

M. HANOTIAU.