

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 231.660 du 18 juin 2015

A. 212.151/XIII-6963

En cause :

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

Partie intervenante :

**la Société anonyme de droit public
INFRABEL**,
ayant élu domicile chez
Me Christophe THIEBAUT, avocat,
boulevard de la Woluwe 62
1200 Bruxelles.

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

Vu la requête introduite le 10 décembre 2014 par Benoît DE HULTS et Anne DE VILLE DE GOYET qui demandent la suspension de l'exécution du permis d'urbanisme délivré à la société anonyme de droit public (S.A.D.P.) INFRABEL le 28 janvier 2014 pour la suppression du passage à niveau n° 84 au kilomètre 90.756 (ligne 162 Namur-Sterpenich), la construction d'un pont et d'un hangar de service ainsi que l'aménagement des voiries, des abords de la gare de Ciney et de deux aires de stationnement comptant respectivement 279 et 103 emplacements;

Vu la requête introduite le 7 avril 2014 par Benoît DE HULTS et Anne DE VILLE DE GOYET qui demandent l'annulation du même acte attaqué;

Vu la requête introduite le 10 juin 2014 par laquelle la S.A.D.P. INFRABEL demande à être reçue en qualité de partie intervenante;

Vu l'ordonnance du 10 juillet 2014 accueillant cette requête en intervention;

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu le mémoire en intervention;

Vu les notes d'observations des parties adverse et intervenante;

Vu le rapport de M. NEURAY, premier auditeur chef de section au Conseil d'Etat, rédigé sur la base de l'article 12 de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'Etat;

Vu l'ordonnance du 20 avril 2015 fixant l'affaire à l'audience du 13 mai 2015 à 10 heures;

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

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

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

Entendu, en son avis conforme, M. NEURAY, premier auditeur chef de section;

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

Considérant que les faits utiles à l'examen de la demande se présentent comme suit :

1. Le 7 février 2011, la 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.

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°, 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 et par la seconde, il "décide" un nouvel avis favorable sur la création d'une nouvelle voirie à l'ouest de la gare.

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.

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 du 15 janvier 2015 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. Il se présente comme suit :

" [...] 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.

La 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 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 [...]".

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 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. L'arrêt n° 229.824 du 15 janvier 2015 rejette le recours introduit à l'encontre de cet acte.

17. Le 6 avril 2012, le fonctionnaire délégué sollicite l'organisation d'une nouvelle enquête publique au motif qu'une partie du parking s'implante en zone de parc d'intérêt paysager au plan de secteur et que l'enquête publique ne visait pas spécifiquement ce fait.

Une deuxième enquête publique est organisée du 2 mai 2012 au 16 mai 2012. Elle donne lieu à de nombreuses réclamations, notamment de la part des requérants.

18. Le 21 mai 2012, le collège communal de Ciney donne un avis favorable.

19. Par courrier du 12 juin 2012, le fonctionnaire délégué informe la demanderesse de permis qu'en raison de l'absence de décision envoyée dans le délai, la demande est refusée.

20. Le 29 juin 2012, la demanderesse de permis introduit un recours administratif auprès du Ministre.

21. Le 17 juillet 2012, la commission d'avis sur les recours donne un avis favorable "de principe". Elle considère notamment que "le projet dont recours permet d'écarter le flux de trafic de transit de rues existantes comportant plusieurs écoles" et "que ce projet présente également une opportunité de réhabiliter une friche existante située à proximité".

22. Le 18 septembre 2012, le conseil des requérants transmet à la DGO4 un nouveau rapport rédigé par l'ingénieur Olivier GUILLITTE en réplique au second avis du D.N.F.

23. Le 18 octobre 2012, la direction de l'urbanisme et de l'architecture envoie une proposition de décision au Ministre.

24. Le 8 février 2013, le Ministre demande au collège communal d'organiser une troisième enquête publique au motif que "le projet déroge partiellement au plan de secteur - la partie ouest du parking déroge à la destination de la zone de parc telle que fixée par l'article 39 du Code".

Une troisième enquête publique est organisée du 25 février 2013 au 11 mars 2013 et donne lieu à de nombreuses réclamations, notamment de la part des requérants.

25. 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. Il s'agit de l'acte attaqué. Il est motivé comme suit :

" Vu le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie (ci-après, le Code);

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

Considérant que la S.A. INFRABEL, rue des Guillemins, 26/71 à 4000 Liège a introduit une demande de permis d'urbanisme relative à la suppression du passage à niveau n° 84 au km 90.756 (ligne 162 Namur-Sterpenich), la construction d'un hangar, ainsi que l'aménagement des voiries, des abords de la gare, d'un parking comportant 279 emplacements et d'un parking de 103 emplacements sur le site de la gare de Ciney, le long de la ligne 162;

Considérant que la demande complète de permis a été réceptionnée par le fonctionnaire délégué de la direction de Namur de la direction générale opérationnelle aménagement du territoire, logement, patrimoine et énergie (DGO4) en date du 29 août 2011;

Considérant que la demanderesse a introduit un recours auprès du Gouvernement wallon en date du 29 juin 2012; que conformément à l'article 127, § 6, du Code précité, le recours est recevable;

Considérant que le bien est situé, au plan de secteur de Dinant-Ciney-Rochefort adopté par arrêté du 22 janvier 1979, et qui n'a pas cessé de produire ses effets pour le bien précité :

- en zone non affectée (domaine ferroviaire) 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 le projet est en partie situé en zone de voirie carrossable et en zone de recul dans le périmètre du plan communal d'aménagement 1.5 Sainfoin - Saint-Roch, approuvé par arrêté ministériel du 26 avril 2006, et qui n'a pas cessé de produire ses effets pour le bien précité;

Considérant que le règlement général sur les bâtisses applicable aux zones protégées de certaines communes en matière d'urbanisme est applicable sur une partie du site concerné par le projet;

Considérant que le règlement général sur les bâtisses relatif à l'accessibilité et à l'usage des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite est également applicable à certains aménagements projetés (les deux parkings, les trottoirs et espaces qui desserviront ces parkings, l'aménagement des abords de la gare,...);

Considérant que la demande de permis implique l'ouverture d'une nouvelle voie de communication communale; que la demande de permis a été soumise à la procédure visée à l'article 129bis du Code;

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

Considérant que la demande de permis n'est pas conforme au plan de secteur pour le motif énoncé ci-après;

Considérant que la demande de permis a été soumise à des mesures particulières de publicité du 7 au 21 octobre 2011 pour les motifs suivants : application de l'article 129bis du Code;

Considérant que 179 courriers d'observation/de réclamation identiques et 12 courriers d'observation/de réclamation ont été introduits par écrit pendant l'enquête publique organisée sur la base de l'article 129bis du Code, ainsi que 2 courriers d'observation/de réclamation par oral lors de la clôture de l'enquête publique;

Considérant que la demande de permis a été soumise à des mesures particulières de publicité du 2 au 16 mai 2012 pour les motifs suivants : dérogation à la zone de parc du plan de secteur;

Considérant que 11 réclamations individuelles et une pétition comportant 170 signatures ont été introduites;

Considérant que les services visés ci-après ont été consultés :

- service incendie; que son rapport en date du 8 décembre 2011 est favorable conditionnel;
- DGO3 - direction de la nature et des forêts de Dinant; que son rapport en date du 9 août 2011 est favorable conditionnel, que son rapport du 03 octobre 2011 est favorable conditionnel et que son rapport en date du 14 février 2012 est favorable conditionnel;

Considérant que le collège communal a émis, en séances des 7 novembre et 28 décembre 2011, et 21 mai 2012, des avis favorables sur la demande;

Considérant que la décision du fonctionnaire délégué n'a pas été notifiée à la demanderesse et au collège communal dans le délai requis par l'article 127, § 4? du Code; que cette absence de décision équivaut à un refus de permis d'urbanisme;

Considérant que l'article 120 du Code institue une commission d'avis chargée d'émettre un avis motivé sur les recours visés à l'article 127 dudit Code;

Considérant que la demanderesse, le collège communal, le fonctionnaire délégué et l'administration ont été invités à une audition de la commission d'avis qui a eu lieu le 17 juillet 2012;

Considérant que la commission d'avis sur les recours a transmis, en date du 27 juillet 2012, l'avis favorable ci-annexé;

Considérant que la demande de permis porte sur la suppression du passage à niveau n° 84 au km 90.756 (ligne 162 Namur-Sterpenich) et, plus globalement, sur la construction d'un hangar destiné à l'entreposage du matériel de la demanderesse, le réaménagement de la liaison piétonne et du maillage routier des deux côtés des voies (couloir piéton sous voies dans le prolongement de la rue du Commerce, cheminements piétons, voiries latérales au chemin de fer, construction d'un pont bow-string enjambant les voies), la pose d'un aqueduc sur le Leignon, l'aménagement des abords de la gare, la création d'un parking de 279 emplacements et la création d'un parking de 103 empalcements;

Considérant qu'elle entre dans le champ d'application de l'article 127 du Code, dès lors qu'elle concerne, pour sa majeure partie, des actes et travaux situés dans une zone non affectée (domaine ferroviaire) visée à l'article 21 du Code, et qu'elle a pour objet des actes et travaux d'utilité publique et des constructions et équipements de service public ou communautaires;

Considérant que dans le cadre de la procédure en première instance, le collège communal a émis des avis favorables à la demande et que le fonctionnaire délégué n'a pas pris de décision dans le délai imparti, ce qui équivaut à un refus du permis d'urbanisme;

Considérant que le projet implique la création d'une nouvelle voirie communale innommée; qu'il a donc été fait application, dans le cadre de la procédure en première instance, de l'article 129bis du Code;

Considérant que l'enquête publique tenue dans le cadre de la procédure relative aux questions de voirie a donné lieu à 193 lettres de réclamations portant principalement sur les motifs suivants :

- 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 ?;
- 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 navetteurs sur la zone du 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 et montant de la participation de la commune;
- il faut savoir si les parkings situés le long des rails continueront à être gratuits;
- 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;
- saturation du parking dans le quartier de la gare;
- 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 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;
- 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;

Considérant que le conseil communal a, en séance du 24 octobre 2011, marqué son accord sur le nouveau tracé des voiries; 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 «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»; qu'un recours a été introduit contre cette décision du conseil communal en application de l'article 129bis du Code; que par décision du 5 mars 2012, notifiée le même jour au fonctionnaire délégué et au collège communal, le Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine a confirmé la décision du conseil communal du 19 décembre 2011; qu'un recours en annulation a été introduit auprès du Conseil d'Etat contre cette décision; que ce recours au Conseil d'Etat est toujours pendant à ce jour;

Considérant qu'une deuxième enquête publique précisant que le projet déroge au plan de secteur (zone de parc et périmètre d'intérêt paysager) a été réalisée du 2 au 16 mai 2012; qu'elle a donné lieu à des réclamations et observations portant sur les points suivants :

- non-prise en compte des alternatives (celle de M. DOUHARD, celle de l'aménagement d'une voirie desservant le Crahiat depuis le rond-point au Jambon et uniquement un passage sous voies piétonnier, celle d'élargir le passage sous voies vers Sovet et de créer une voirie le long des voies de l'autre côté), de façon générale ou dans le cadre de l'examen relatif à la dérogation au plan de secteur;
- le projet n'est plus nécessaire s'il y a mise en place de la déviation du Crahiat vers la route Charlemagne;
- la nécessité d'isoler les rues résidentielles avoisinantes pour éviter que le charroi ne transite vers le haut de la ville;
- la route et le pont ne sont pas indispensables pour relier deux zones et ne respectent ni ne structurent les lignes de force du paysage. Ils sont donc contraires au plan de secteur;
- projet inadapté et insécurisant pour les piétons;
- le projet va augmenter la densité du trafic;
- l'aménagement de la place Emile Vandervelde manque d'ambition;
- le projet compromet de façon durable l'aménagement urbanistique harmonieux de ce quartier;
- le projet coupe la ville en deux;
- le projet engendrera des nuisances sonores;
- le projet ne prend pas assez en compte l'accessibilité au site du Crahiat;
- le projet porte sur une réflexion technique et non urbanistique ou paysagère;
- le projet porte irrémédiablement atteinte au château de la Haute et à son parc;
- ne pas empiéter sur la nature pour créer des parkings;
- la réduction du nombre/de parkings est inacceptable et il faut créer de nouveaux parkings gratuits;
- le projet est démesuré, déraisonnable;
- projet non justifiable au vu du CWATUPE et de l'intérêt général;
- affichage de l'enquête publique non conforme ou inadéquat;
- l'avis d'enquête publique ne vise pas le périmètre d'intérêt paysager;
- les modalités d'enquête publique sont trop restreintes vu l'ampleur du projet;
- la nécessité de repenser le projet;
- le coût du projet, disproportionné;
- le manque d'informations et de dialogue de/avec INFRABEL;

Considérant qu'une troisième enquête publique a été ordonnée sur recours et organisée, par l'entremise de la commune, en application de l'article 127, § 6, du Code; que celle-ci a eu lieu du 25 février 2013 au 11 mars 2013; que suivant le procès-verbal de clôture d'enquête du 18 mars 2013, 8 réclamations, dont 1 pétition reprenant 301 signatures et 1 pétition de 16 signatures, ont été valablement introduites et portent sur les éléments qui peuvent être résumé comme suit :

- pas d'avis d'enquête publié dans les journaux et les valves communales;

- non prise en compte des demandes d'alternatives formulées lors de la réunion préalable de 2010;
- projet inadapté et insécurisant pour les piétons;
- projet non justifiable au vu du CWATUPE et de l'intérêt général;
- nécessité de repenser le dossier;
- demande de prises de responsabilité des édiles communaux par rapport à un projet dans la démesure;
- problème préexistant de circulation;
- le projet n'est plus nécessaire s'il y a la mise en place de la déviation du Crahiat vers la Charlemagne;
- projet copier/coller passe-partout non en adéquation avec la ville;
- accessibilité mode doux : rampe d'accès trop étroite, virage en épingle inconfortable;
- nécessité de profiter du projet pour aménager un cheminement doux de la rue d'Omalius vers la gare;
- le projet engendrera des nuisances sonores;
- le projet engendrera des nuisances écologiques durables;
- le projet n'est pas en adéquation avec le site, trouver une alternative plus en phase avec Ciney;
- coût du projet, le projet est disproportionné;
- dépôt de copies des réclamations précédentes;

Considérant que les certificats de publication attestent du respect du Code quant aux modalités d'enquête publique; que ces certificats de publication émanant d'une autorité communale (le collège communal) sont des actes authentiques qui font foi jusqu'à preuve du contraire, celle-ci ne pouvant être rapportée que par une procédure en inscription de faux; qu'aucune procédure en inscription de faux n'a été mis en œuvre à l'encontre des certificats de publication; qu'à défaut de ce faire, les constatations qui sont consignées dans ces actes authentiques doivent être tenues pour conformes à la réalité; qu'au demeurant, les réclamants n'ont pas d'intérêt à critiquer les modalités des enquêtes publiques, puisque, en signant une réclamation et/ou l'une des pétitions d'opposition au projet, ils ont pu faire valoir leurs observations au cours de l'enquête publique;

Considérant, par ailleurs, que l'article D.29-3 du Code de l'environnement dispose que, «lorsqu'en vertu de législations différentes, un même projet doit être soumis à enquête publique, il n'est organisé qu'une seule enquête publique et, le cas échéant, qu'une seule réunion d'information ou de concertation en vue de satisfaire aux exigences desdites législations.

A cette fin, si le projet relève de plusieurs catégories énumérées à l'article D.29-1 :

- 1° les modalités de participation du public s'effectuent conformément aux dispositions du présent titre relatif à la catégorie supérieure dont le projet relève;
- 2° le dossier soumis à enquête publique comporte l'ensemble des documents requis par l'article D.29-14 pour chacun des projets visés à l'article D.29-1»;

Considérant qu'en l'espèce, le projet implique la réalisation d'un aqueduc sur le Leignon, cours d'eau non navigable de seconde catégorie; que ces travaux sont visés à l'article D.29-1, § 4, b, 6°, du Code de l'environnement susmentionné et relèvent de la catégorie B visée audit article; que l'article D.29-3 dudit Code est donc applicable à la présente demande;

Considérant, en ce qui concerne la réunion d'information préalable visée à l'article D.29-5 du Code de l'environnement, qu'elle se rapporte à la demande d'autorisation relative à l'exécution des travaux extraordinaires d'amélioration ou de modification des cours d'eau non navigables prévue aux articles 11, 12 et 14 de la loi du 28 décembre 1967 relative aux cours d'eau non navigables visée à l'article D.29-1, § 4, b, 6°, dudit Code, et non à la présente demande de permis

d'urbanisme, cette dernière n'étant, en application du Code de l'environnement et du Code précité, pas soumise à une telle réunion;

Considérant que dans son recours, la demanderesse invoque les arguments suivants :

- la suppression du passage à niveau dans le centre de Ciney revêt une importance particulière en ce qui concerne la sécurité;
- le passage à niveau est très fréquenté et pose d'énormes problèmes de dégagement des voies pour les véhicules arrivant dans le centre de Ciney;
- le projet est le fruit d'une longue réflexion avec les autorités communales et le S.P.W.-routes;
- le projet permet entre autres de maintenir un passage des deux côtés des voies, de ne pas détourner la circulation routière sur d'autres voiries et de prévoir un développement ultérieur de la zone inoccupée le long du Leignon;
- des immeubles de logement, des commerces et des bureaux pourront être construits à proximité directe de la gare;

Considérant que dans le cadre du recours, la commission d'avis sur les recours a émis un avis favorable sur le projet;

Considérant que concrètement et de façon générale, il convient de préciser le cadre dans lequel s'inscrit la demande; que le passage à niveau actuel pose des soucis en termes de sécurité pour les véhicules et usagers faibles; 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 par ailleurs, le passage à niveau génère des engorgements du bas de la ville aux heures de pointe; que sa suppression s'impose donc pour la demanderesse;

Considérant qu'il résulterait toutefois de la suppression pure et simple du passage à niveau, comme le relève le conseil communal, une rupture dans le maillage des voiries de cette partie de la ville; qu'en effet, le projet coupe une voirie communale de première importance directement liée à des voiries régionales et compromet la liaison entre le centre-ville et le quartier, qui comprend notamment le petit centre commercial du Crahiat;

Considérant que la création d'une voirie alternative à la situation actuelle est dès lors indispensable; qu'après analyse de plusieurs solutions (tunnel, contournement par des voies existantes,...), 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 kilomètre; que le pont de 7 mètres de haut est de type bow-string en acier-béton; que 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); qu'il limite le détour suite à la suppression du passage à niveau à 750 mètres, contre minimum 2.600 mètres si on devait utiliser les voiries existantes;

Considérant que le projet proposé permet ainsi de reconstituer un maillage cohérent, sans allongement excessif de parcours;

Considérant que conformément à l'article 129bis du Code, le projet maintient 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; que ce maillage permet donc 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 potentielle de la friche industrielle attenante au pied du pont); qu'il présente en outre l'avantage de permettre aux services de secours et aux TEC

d'optimiser leurs parcours; qu'il répond enfin à la contrainte de la demanderesse liée à la continuité du passage des trains lors du chantier;

Considérant, sur le plan environnemental, qu'au vu des diverses rubriques de l'annexe 1 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées, en particulier les rubriques 45.23 construction de chaussées, 70.19.01 construction de nouvelles voiries publiques de plus de 2 bandes, 45.9 installations nécessaires à un chantier de construction ou de démolition, 60.10 transports ferroviaires, 60.30.02 installations d'aqueducs d'un diamètre supérieur à 800 mm et d'une longueur supérieure à 40 km et 63.21 gestion d'infrastructures de transports terrestres, le projet ne requiert pas la réalisation d'une étude d'incidences; que par ailleurs, au vu des pièces contenues dans le dossier de demande de permis d'urbanisme, des acte[s] et travaux projetés tels que précisés ci-avant, de leur situation dans un cadre urbanisé comportant essentiellement le site de la gare, de l'habitat, du commerce et des activités économiques de type PME, sans grand intérêt biologique, hormis la portion comprise dans le parc du château de la Haute (pour laquelle le D.N.F., dans son avis du 14 février 2012, estime que l'impact sera moindre que dans le projet initial et qu'il pourrait être qualifié de non significatif), des nuisances susceptibles d'être générées (limitées au chantier, au charroi qui fréquentera ultérieurement le site - non modifié a priori en situation finale -, des déchets générés pendant le chantier - limités a priori à des matériaux inertes issus des déblais et de la démolition des bâtiments et du quai existants -), le projet n'est pas de nature à générer des nuisances justifiant la réalisation d'une étude d'incidences;

Considérant, sur le plan urbanistique, en ce qui concerne le plan de secteur et en particulier la partie du projet située hors du périmètre du plan communal d'aménagement, que le projet est situé en majeure partie dans un domaine ferroviaire non affecté en application de l'article 21 du Code et est donc conforme à ladite zone, vu son absence de destination particulière; que plus précisément, la majeure partie des voiries, le pont bow-string, l'aqueduc, la majeure partie des parkings destinés aux usagers du chemin de fer, le passage sous voies et ses accès piétons/cyclistes se trouvent dans cette zone;

Considérant, sur le plan paysager, que le projet s'implante 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;

Considérant 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; que du côté de la gare, la voirie épouse le relief existant, et décrit une courbe parallèlement au Leignon, le point culminant donnant accès au pont; que la voirie est contrebutée par un talus planté qui ferme le petit vallon du Leignon vis-à-vis des voies du chemin de fer; que du côté du quartier «le Congo», la nouvelle voirie s'appuie sur le relief rocheux pour s'élever jusqu'au pont; que les parkings prévus pour les utilisateurs du chemin de fer ainsi que le hangar occupent les bandes de terrain résiduelles comprises entre ces nouvelles voiries et le chemin de fer;

Considérant que l'ensemble des nouvelles voiries comporte deux bandes de circulation sur une largeur de 6,70 mètres, et un trottoir de chaque côté d'une largeur d'au moins 1,5 mètre, à l'exception du tronçon situé au pied du massif rocheux, ne comportant qu'un seul trottoir, de manière à réduire l'emprise sur la zone de parc et la masse de roche à décaisser, et de la voirie longeant la place piétonne E. Vandervelde;

Considérant que la voirie longeant le Leignon est bordée d'une bande d'emplacements de parking et ponctuée d'arbres à hautes tiges soulignant la crête

du vallon du Leignon et contribuant ainsi à la bonne intégration paysagère de la voirie;

Considérant que de l'autre côté des voies, seul le premier tronçon, dans la prolongation du pont, sera perceptible depuis le côté gare; que ce tronçon s'insère en décaissement dans la paroi rocheuse sur laquelle il prend appui; que plus loin, la voirie rejoint le relief naturel du sol et passe derrière le nouveau parking arboré; qu'elle sera donc peu visible;

Considérant que l'architecture du pont bow-string traduit les contraintes techniques auxquelles il doit répondre dans des formes souples et légères; que les matériaux sont sobres et participent au langage technologique de l'ouvrage (tablier en béton gris, arc et garde-corps en acier laqué ton gris, suspentes en inox brossé); que le pont s'intègre ainsi parfaitement au contexte paysager et au caractère fonctionnel du chemin de fer;

Considérant que le hangar s'implante en contrebas de la nouvelle voirie et le long des voies de chemin de fer; que le hangar (20 m x 10 m x 5.2 m sous gouttière - toiture symétrique avec pente de 20° - parement en tôles profilées laquées de ton RAL 5003, soit bleu foncé) répond aux besoins logistiques, et de sécurité d'INFRABEL, dans la mesure où y seront entreposés quelques véhicules et du matériel léger; que son architecture relève d'une esthétique utilitaire, qui s'intègre au contexte des voies du chemin de fer; qu'afin de rendre sa présence plus discrète, il serait toutefois souhaitable d'opter pour un ton de parement gris plutôt que bleu, et de prévoir la plantation d'arbres à hautes tiges le long de la façade est;

Considérant que les infrastructures précitées seront donc bien intégrées dans le contexte bâti et non-bâti;

Considérant, pour le solde du projet, que la partie 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 publics 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, à juste titre, 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, et 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 à l'article 30bis du Code, cette zone pouvant également recevoir des voiries;

Considérant que suivant la jurisprudence du Conseil d'Etat, on ne saurait également 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), déroge au plan de secteur, 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;

Considérant, par contre, que le parking s'implante partiellement en zone de parc (pour une partie d'une surface d'environ 1.700 m², soit environ 25 % de la surface totale du parking, le reste se trouvant en zone non affectée au plan de secteur);

qu'en tant qu'équipement ponctuel, la partie ouest du parking déroge à la destination de la zone de parc telle que fixée par l'article 39 du Code;

Considérant que ce parking s'implante en contrebas du parc et que le projet prévoit un plan d'aménagement paysager reprenant la plantation de trois rangées d'arbres, en manière telle qu'on peut estimer qu'il respecte le périmètre d'intérêt paysager en ce qu'il maintient le paysage au sens de l'article 452/22 du Code;

Considérant, en conclusion, quant à la partie du projet située hors du périmètre d'application du plan communal d'aménagement, qu'il déroge aux prescriptions du plan de secteur uniquement en ce qui concerne la partie ouest du parking à créer qui se trouve en zone de parc;

Considérant que cette portion du projet est toutefois susceptible de bénéficier de l'application de l'article 127, § 3, du Code permettant de s'écarter du plan de secteur, pour autant qu'elle respecte, structure ou recompose les lignes de force du paysage;

Considérant qu'en l'espèce, le recours à la procédure dérogatoire au plan de secteur se justifie au vu du cadre général dans lequel s'inscrit le projet, répondant à un souci de sécurisation des lieux et d'optimisation des circulations du fait de la suppression du passage à niveau; qu'un tel parking constitue, en outre, 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 saturées; 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 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 doit dès lors être expropriée, sur le passage du tracé de la nouvelle voirie;

Considérant par ailleurs que le projet comprend la création d'une aire de parking supplémentaire de 103 emplacements 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'empiétement dans la zone de parc reste marginal et situé en bordure de celle-ci, de telle manière que l'intégrité du reste de la zone est préservée;

Considérant que le projet dudit parking respecte en outre les lignes de force du paysage, en ce qu'il est implanté en contrebas du parc et prévoit le remplacement d'une aire entièrement bétonnée par une aire de surface équivalente, en dalles de béton drainantes, agrémentée de trois rangées d'arbres qui se dresseront devant le pied du versant de colline et formeront un écran entre la place E. Vandervelde et la gare routière d'une part, et la nouvelle voirie longeant le pied du versant de colline d'autre part;

Considérant pour la partie du projet sise en zone d'habitat au plan de secteur et dans le périmètre du plan communal d'aménagement 1.5 Sainfoin - St-Roch, qu'il y a lieu, en application de l'article 19 du Code, de se référer au seul plan communal d'aménagement; que le projet tel que présenté déroge audit plan communal d'aménagement en ce qui concerne la zone de recul qui doit être aménagée de plain-pied avec la voirie; qu'il y a lieu de prévoir cet aménagement de plain-pied lors de la réalisation des travaux, en conformité avec les prescriptions du plan communal d'aménagement; qu'un tel aménagement est imposé en condition à

l'article 1^{er} du présent permis, de manière à supprimer toute dérogation au plan communal d'aménagement;

Considérant que le projet s'implante en outre en partie dans le périmètre d'application du règlement régional d'urbanisme relatif aux zones protégées de certaines communes en matière d'urbanisme, couvert lui-même en partie par le plan communal d'aménagement; 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 le projet, pour la partie située dans le périmètre d'application du règlement général sur les bâtisses applicable aux zones protégées de certaines communes en matière d'urbanisme, est conforme audit règlement;

Considérant que des arbres remarquables sont présents sur le site, dans la partie de la zone de parc concernée par le projet, et que le projet prévoit leur préservation; qu'en application de l'article 269 du Code, le D.N.F. a été consulté sur le projet;

Considérant 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 par ailleurs un plan modifié le 24 septembre 2012 déposé dans le cadre du recours se conforme aux recommandations émises par le S.T.P. le 2 février 2012; que la notice d'évaluation des incidences précise en outre que le parking situé du côté opposé à la gare sera réalisé en matériaux drainants de manière à éviter la concentration d'eaux de pluie dans le Leignon;

Considérant, en ce qui concerne l'impact du projet sur le Leignon en termes de surplomb et de rejet des eaux, que ces autorisations relèvent d'une police administrative distincte de celle de l'urbanisme;

Considérant, quant à la problématique du stationnement, que les deux parkings projetés totalisent un nombre d'emplacements supérieur à l'offre existante, de manière à rencontrer les besoins et les attentes des voyageurs;

Considérant, en ce qui concerne les circulations 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 projet de voirie délivre la place E. Vandervelde du trafic automobile dont elle se trouvait encerclée et rend ainsi possible un aménagement beaucoup plus convivial et sécurisé des lieux;

Considérant que le passage piéton/cycliste consiste en une réponse fonctionnelle au problème posé du dénivelé à franchir et de la nécessité de procéder à un remodelage de l'espace public en conséquence; que des plantations sont prévues afin d'agréments les lieux;

Considérant, en ce qui concerne le parc du château et son intérêt botanique, qu'il y a lieu de rappeler que la direction de la nature et des forêts, dans un avis préalable favorable conditionnel du 9 août 2011, affirmait 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'elle 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 la demanderesse a modifié le projet en conséquence;

Considérant que dans le cadre du recours organisé par l'article 129bis du Code, un nouvel avis du D.N.F. a été émis en date du 14 février 2012 suite au dépôt, par les requérants dans le cadre de ce recours, d'un document intitulé «évaluation de l'impact biologique d'un projet de contournement de la gare de Ciney» rédigé par M. O. GUILLITTE; 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 [...]; qu'en conditions, le D.N.F. suggère :

- une lutte préalable contre toutes les espèces invasives présentes dans toutes les zones affectées par le chantier, y compris du côté est des voies actives; cette lutte sera poursuivie après le chantier pendant 2 années consécutives; que la demanderesse devra s'y astreindre, au vu de la condition imposée à l'article 1^{er} du présent permis;
- la replantation d'arbres haute-tige de façon à créer un écran vis-à-vis de la zone de parc ou pour améliorer l'intégration paysagère du projet; que le projet prévoit la plantation d'arbres dans le parking;

- une haie d'essences indigènes mélangées sera installée à l'ouest de la voirie de façon à masquer la voirie du château (dans cette optique, il peut être intéressant de constituer à cet endroit un merlon sur lequel seraient réalisées des plantations d'arbres); que cette haie est inutile, dans la mesure où la voirie ne sera pas vue depuis le château et où la question des vues depuis le château n'est pas en lien avec la question de la protection de la nature;
- les grands troncs des arbres abattus sur le projet seront déplacés légèrement et préservés dans leur intégrité sur le sol; que tel sera le cas;
- les travaux de débroussaillage et d'abattages se feront en dehors des périodes de nidification des oiseaux, soit entre le 31 juillet et le 1^{er} mars; que tel sera également le cas;
- une clôture devra être prévue contre la nouvelle voirie de façon à sécuriser les personnes (chutes) et la falaise (déchets); que cette condition sera également remplie;

Considérant, en conclusion sur ce point, que le projet est, au vu de la modification y apportée suite à l'avis du D.N.F. du 9 août 2011 et au vu de l'avis du D.N.F. du 14 février 2012, admissible en ce qu'il s'inscrit pour une petite partie dans le parc du château de la Haute;

Considérant, sur le plan visuel, en ce qui concerne le parc du château, que seule la flèche du pont sera visible depuis cet endroit, de façon non préjudiciable;

Considérant en réponse aux alternatives proposées, qu'il y a lieu d'objecter :

1. alternative de la suppression de voies de chemin de fer désaffectées : selon les riverains, 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 voisins. 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.

Que le projet prévoit d'ores et déjà la suppression des voies désaffectées des deux côtés du chemin de fer; que ce faisant, le nouveau parking est implanté avec le plus de recul possible par rapport à la falaise; que ce parking doit répondre à un besoin en relation avec la fréquentation de la gare et doit donc s'étendre sur une superficie qui ne peut pas être diminuée; que ce parking doit en outre être situé à proximité de la gare; que, par ailleurs, au vu du plan et de l'espace disponible, il apparaît que le parking peut difficilement être décalé vers les voies, ne fut-ce que de quelques mètres, pour des raisons de sécurité et de reprise des différences de niveau et qu'a fortiori il ne peut en aucun cas être reculé 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 termes 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 termes de distance à parcourir pour franchir les voies, dans la mesure où elle ne génère pas un trop long détour;

2. alternative du 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 ses avis favorables, 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; qu'en séance du 27 août 2012, le conseil communal a marqué son accord pour l'acquisition d'un terrain permettant ultérieurement la réalisation d'une voirie de liaison directe entre le site de Crahiat et le rond-point de la route Charlemagne en vue de désengorger le trafic avenue d'Huart et dans le quartier de la gare; que cette proposition est donc 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, le détournement du trafic résultant de la suppression du passage à niveau, par le prolongement de la rue du Crahiat nécessiterait également des expropriations en vue d'éliminer la chicane étroite que suit son tracé actuel;

3. alternative de la 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, et qu'il y a lieu de se rallier à cet avis et aux motifs qui le fonde, 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. alternative de l'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, en méconnaissance des exigences de l'article 129bis du Code;

5. alternative de la création de nouveaux parkings.

Que le projet prévoit la création d'un parking d'une surface équivalente à celle du parking existant et la création d'un parking supplémentaire du côté du centre ville, au pied du futur pont; qu'il répond ainsi aux besoins existants;

6. alternative du 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.

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

7. alternative du passage de la circulation piétonne/cycliste et des automobiles par un tunnel beaucoup plus large, comportant un véritable espace public sous les voies, et du 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; qu'en effet, cette solution - que son auteur n'a d'ailleurs pas budgétisée - implique des contraintes

techniques et des coûts supplémentaires que la demanderesse ne peut assumer; que la proposition de faire passer le trafic motorisé sous les voies doit donc être écartée;

Considérant, pour le surplus, en ce qui concerne les critiques émises à l'encontre du projet par les riverains, 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 le passage sous voies sécurisé;
- 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 la convivialité du quartier «du Congo» (ou «Baron-Huart») tient en partie à sa liaison facile avec le centre ville et que le projet vient augmenter la commodité de passage et rendre celui-ci davantage sécurisant; qu'aucun enclavement de ce quartier n'est donc à craindre;
- 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; que 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 le transport routier des entreprises RONVAUX n'est, selon les autorités communales, nullement intervenu dans le choix entre la réalisation d'un pont ou d'un tunnel;
- que le coût du projet et la gratuité du futur parking n'entrent pas dans les compétences des autorités urbanistiques en terme d'appréciation;
- que les expropriations sont limitées au minimum requis pour permettre la réalisation d'un tracé souple et harmonieux de la voirie de descente du pont;
- que la réalisation du 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;
- qu'en termes de densité du trafic, aucune augmentation ne peut ressortir du projet, puisqu'il ne fait que déplacer et fluidifier une liaison existante et traversant le centre-ville; que les automobilistes qui ne sont à l'heure actuelle pas contraints de traverser le centre ne seront pas tentés de le faire du seul fait de l'existence d'un passage plus fluide au niveau du chemin de fer, la traversée de la rue du Commerce restant contraignante (rue étroite et nombreuses manœuvres de parage); que les engorgements actuels 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), ce qui a pour conséquence que la durée du passage de chaque véhicule sur le site sera réduite, et que cela induit une diminution de la densité du trafic;
- qu'en ce qui concerne le bruit des véhicules, le projet, en supprimant le passage à niveau, supprime également le bruit résultant du passage des véhicules sur les 5 voies ferrées et leur support en béton;

Considérant, en conclusion, que le permis d'urbanisme sollicité peut être octroyé, aux conditions énumérées à l'article 1^{er} [...];

Considérant que, par requête introduite le 10 juin 2014, la S.A.D.P. INFRABEL demande à intervenir; qu'il y a lieu d'accueillir cette requête;

Considérant que les requérants prennent un premier moyen de la violation de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs ainsi que de l'absence, de l'insuffisance ou de l'inexactitude des motifs de la décision entreprise, des articles 2bis et suivants de la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature, des articles D.62 et suivants du Code (wallon) de l'environnement, des articles 266 et suivants du CWATUPE, du principe de bonne administration, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir; que, dans une première branche, ils soutiennent que l'impact du projet sur les habitats naturels, la faune et la flore n'a pas été apprécié correctement ou, du moins, a été sous-évalué, quant à la présence dans la zone de parc de deux habitats d'intérêt communautaire, relevés par leur expert, Monsieur GUILLITTE, et singulièrement quant à la présence d'une espèce de reptile protégée, le lézard des murailles (*podarcis muralis*); qu'ils constatent ainsi que la notice d'évaluation préalable des incidences du projet sur l'environnement ne fait pas état de deux habitats d'intérêt communautaire au sens de la directive 92/43/CEE du Conseil, du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels et semi-naturels ainsi que de la flore et de la faune sauvages, soit les pentes calcaires à chasmophytes (code 8210) et les pelouses mésophiles (code 65); qu'ils estiment également que la notice d'évaluation est particulièrement imprécise sur la présence d'arbres remarquables dans le parc des requérants, sachant aussi que les vieux arbres servent à la nidification et au refuge d'espèces cavernicoles;

que, dans une seconde branche, les requérants développent les mêmes griefs sous l'angle de la motivation défectueuse de l'acte attaqué en ce qu'elle s'appuie, selon eux, sur les appréciations inexactes de l'administration régionale de la nature et des forêts; qu'ils ajoutent, à ce sujet, ce qui suit :

" [...] le D.N.F. reconnaît lui-même l'impact du projet sur l'environnement puisque, dans son avis du 14 février 2012, il reprend l'une des recommandations de Monsieur GUILLITTE en ces termes :

La suggestion faite de mettre en réserve naturelle un terrain de grande valeur biologique d'INFRABEL en compensation n'avait jamais été évoquée auparavant mais présente en effet une compensation intéressante à l'impact résiduel du projet sur la paroi calcaire.

Au vu des éléments invoqués ci-avant, nous estimons [que] les propositions suivantes de mesures d'atténuation et de compensations faites par Mr GUILLITTE sont pertinentes et pourraient favorablement amender le projet sans pour autant le remettre en question, à savoir :

[...]

La mise en réserve de terrains de grand intérêt biologique, nombreux dans la vallée du Bocq, devrait compenser l'impact résiduel sur la falaise calcaire, habitat d'intérêt communautaire";

qu'ils reprochent à l'acte attaqué de ne pas se rallier à cette proposition, sans cependant indiquer les raisons qu'il y aurait de ne pas y souscrire, son auteur se bornant à considérer que le projet n'a pas d'impact significatif sur la zone de parc;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants considèrent que dès le moment où la présence "d'habitats d'intérêt communautaire" a été relevée par leur expert en temps utile, il appartenait à l'autorité délivrante de requérir un complément d'information; qu'ils rappellent que l'article 2bis, § 2, 2° et 4°, de la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature interdit, pour les espèces mentionnées à l'annexe II, "de perturber intentionnellement ces espèces" et "de détériorer ou de détruire les sites de reproduction, les aires de repos ou tout habitat naturel où vivent ces espèces à un des stades de leur cycle biologique", en sorte que l'habitat du lézard des murailles devrait être intégralement protégé; qu'ils estiment, en s'appuyant sur l'arrêt ASSOCIATIONS INTER-ENVIRONNEMENT WALLONIE et NATAGORA, n° 188.277 du 27 novembre 2008, que les dérogations à la loi sur la conservation de la nature sont des actes préparatoires, venant s'insérer dans la procédure de délivrance du permis d'urbanisme; qu'ils ajoutent qu'en toute hypothèse, la règle d'autonomie et de cumul des polices administratives n'est pas un principe absolu; qu'ils constatent que l'acte attaqué est muet sur l'avis d'Olivier GUILLITTE, leur expert, suivant lequel les grands arbres abîmés par la tempête de l'été 2010 recèleraient "une fonge et une faune particulièrement rare et protégée"; qu'en ce qui concerne la seconde branche, ils persistent à considérer que le département de la nature et des forêts a négligé les constatations de leur expert; qu'ils rappellent aussi que la proposition de cette administration d'adopter des mesures de compensation ne trouve pas écho dans les motifs de l'acte attaqué;

Considérant que l'article D.65 du Code de l'environnement dispose que toute demande de permis comporte soit une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement, soit une étude d'incidences sur l'environnement;

Considérant que la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement est un document qui doit permettre à l'autorité devant accorder ou refuser un permis de le faire en toute connaissance de cause quant aux incidences sur l'environnement du projet soumis à autorisation; que dès lors, la notice doit contenir des renseignements complets, précis et exacts; que les défauts dont elle serait affectée ne peuvent toutefois entraîner l'annulation de l'autorisation que si cette dernière n'a été accordée qu'en méconnaissance de cause par l'autorité, celle-ci n'ayant été complètement et exactement informée ni par la notice d'évaluation des incidences ni d'une autre manière;

Considérant qu'en l'espèce, ni la notice d'évaluation ni les avis rendus par le département de la nature et des forêts ne mentionnent la présence du lézard des murailles; que l'avis donné le 9 août 2011, relève la présence d'une "petite falaise taillée dans la roche calcaire et abritant une flore et une faune spécifiques (fougères, mousses, nid de troglodyte mignon [...])", sans pour autant prétendre dresser une liste exhaustive des espèces présentes;

Considérant que la présence de ce lézard des murailles est signalée pour la première fois dans un courriel de l'expert des requérants - qui évoque un "fait nouveau" - en date du 4 avril 2014, soit postérieurement à l'acte attaqué, et ce, sur la base de constatations opérées en mai 2012 par une étudiante en agronomie dans le cadre de son travail de fin d'études, spécifiquement consacré à l'inventaire des reptiles de l'ancienne ligne ferroviaire désaffectée 128 du Bocq; qu'il y a lieu d'observer que, dans les deux rapports qu'il a rédigé en janvier 2012 puis en septembre 2012, cet expert, qui indique pourtant s'être rendu sur place, notamment le 22 mai 2012, soit à une époque où le reptile en question était susceptible d'être observé, ne fait aucune mention de la présence de cette espèce protégée; qu'il ressort, par ailleurs, des documents déposés par les requérants à l'audience, que l'étudiante en agronomie, précitée, avait pourtant adressé à l'expert des requérants, en date du 15 mai 2012, un courriel dans lequel elle mentionnait avoir observé des lézards des murailles à proximité immédiate du "rocher appartenant au propriétaire du château"; qu'il en découle que celui-ci, s'il avait été convaincu du bien-fondé de ces observations, aurait pu alerter, dans son rapport de septembre 2012, tant le demandeur du permis que les autorités, à propos de cette présence; que tel n'a pas été le cas; qu'ainsi, la présence de cette espèce n'a pas été détectée durant la phase d'instruction de la demande, que ce soit par les experts de la partie adverse ou par celui des requérants; qu'au vu de ces différents éléments, il ne peut être fait grief, sur cette seule base, à la partie adverse de ne pas s'être prononcée en toute connaissance de cause quant à l'impact du projet sur la faune présente sur le site, au moment où elle a pris l'acte attaqué;

Considérant, quant aux autres éléments soulevés par les requérants, que l'avis donné par le D.N.F. le 9 août 2011 fait mention du fait qu'il a été demandé de déplacer effectivement le projet vers l'intérieur du parc de façon à préserver la petite falaise et sa végétation au maximum; que cette administration spécialisée indique encore "que les parcelles du parc du château proches de la gare comportent des peuplements forestiers bana[ls] et quelques arbres isolés classés remarquables mais qui ont été très abîmés lors de la tempête du 14 juillet 2010 (leur éventuel abattage ne posera pas de problème)" et que "du point de vue environnemental, l'impact sur les peuplements forestiers du parc du château est moins problématique que la destruction de la petite falaise", en raison de la rareté de ce type d'habitat dans la région de Ciney; que, dans son avis du 14 février 2012, la même administration a indiqué que si 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"; que, par ailleurs, la partie adverse a entendu limiter encore cet impact en imposant au titre de condition que "le pied du pont en raccord avec la falaise sera enroché au moyen de roches locales afin de permettre une colonisation future par la végétation"; qu'il ressort de ces différents éléments que l'impact sur les habitats naturels et semi-naturels du projet a fait l'objet d'un examen attentif de la part de la partie adverse, celle-ci reprenant intégralement les trois avis (formels et informel) donnés par le département de la nature et des forêts;

Considérant, sur la seconde branche, que s'il existe un désaccord persistant entre l'expert des requérants et l'administration wallonne spécialisée, quant aux impacts environnementaux possibles du projet, il n'en reste pas moins que ces questions font l'objet d'une motivation détaillée dans l'acte attaqué, la partie adverse reprenant les avis donnés par le D.N.F., notamment en réponse aux arguments d'Olivier GUILLITTE, l'expert des requérants; que ceux-ci n'établissent pas qu'une erreur manifeste d'appréciation a été commise à cet égard par la partie adverse; qu'enfin, les mesures de compensation, pointées par les requérants, ont seulement été envisagées ad futurum par le D.N.F. et ne s'appuient sur aucune base juridique; que leur caractère indispensable n'est pas établi; que, prima facie, l'acte attaqué apparaît suffisamment motivé quant aux impacts du projet sur l'environnement;

Considérant que le premier moyen n'est sérieux dans aucune de ses branches;

Considérant que les requérants prennent un deuxième moyen de la violation de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs ainsi que de l'absence, de l'insuffisance ou de l'inexactitude des motifs de la décision entreprise, des articles D.50, D.62, D.66 et D.68 du Code de l'environnement, de l'article 136 du CWATUPE, du principe de bonne administration, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir; que, dans une première branche, ils font grief de l'absence d'une étude d'incidences alors que compte tenu des caractéristiques du lieu d'implantation du projet, une telle étude s'imposait; qu'ils pointent plus particulièrement la problématique de l'impact sonore du trafic, de l'impact paysager et de la stabilité du sol de la petite falaise calcaire sur laquelle le pont doit s'appuyer; que, dans une deuxième et une troisième branche, ils estiment que la motivation de l'acte est erronée et insuffisante quant à la non nécessité d'une étude d'incidences; que, dans une quatrième branche, ils considèrent que le dossier de demande ne comprend aucune esquisse des principales solutions de substitution envisagées par le demandeur de permis;

Considérant que l'article D.68, § 1^{er}, du Livre I^{er} du Code de l'environnement dispose 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 d'urbanisme, l'autorité chargée d'apprécier le caractère complet et recevable du dossier de demande doit adopter une des trois attitudes décrites à l'article D.68, § 2 : ou bien considérer que la demande et la notice ne contiennent pas les éléments permettant d'examiner si le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, ou bien déclarer que le projet est susceptible d'avoir de telles incidences, ou bien déclarer que le projet n'est pas susceptible d'avoir semblables incidences; qu'il résulte de l'article D.68, § 1^{er}, et § 2, alinéa 1^{er}, 3^o, que, dans cette 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 cet examen doit être fondé sur les critères "pertinents" en l'espèce et ne peut consister en une clause de style comme le serait une motivation qui ne dépasserait pas l'énumération des critères et n'en révélerait pas l'application concrète aux caractéristiques du projet, même si l'étendue de la motivation peut varier en fonction de la nature du projet et de l'environnement dans lequel il est appelé à s'insérer;

Considérant qu'en l'espèce, il n'est pas soutenu que le projet contesté figurerait à la nomenclature de ceux qui doivent obligatoirement faire l'objet d'une étude d'incidences; que, partant, l'examen du moyen se réduit à vérifier si l'autorité a valablement justifié sa décision de ne pas l'imposer;

Considérant que, quant à la nécessité de réaliser une étude d'incidences, l'acte attaqué est motivé comme suit :

- " Considérant, sur le plan environnemental, qu'au vu des diverses rubriques de l'annexe 1 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées, en particulier les rubriques 45.23 construction de chaussées, 70.19.01 construction de nouvelles voiries publiques de plus de 2 bandes, 45.9 installations nécessaires à un chantier de construction ou de démolition, 60.10 transports ferroviaires, 60.30.02 installations d'aqueducs d'un diamètre supérieur à 800 mm et d'une longueur supérieure à 40 km et 63.21 gestion d'infrastructures de transports terrestres, le projet ne requiert pas la réalisation d'une étude d'incidences; que par ailleurs, au vu des pièces contenues dans le dossier de demande de permis d'urbanisme, des acte[s] et travaux projetés tels que précisés ci-avant, de leur situation dans un cadre urbanisé comportant essentiellement le site de la gare, de l'habitat, du commerce et

des activités économiques de type PME, sans grand intérêt biologique, hormis la portion comprise dans le parc du château de la Haute (pour laquelle le D.N.F., dans son avis du 14 février 2012, estime que l'impact sera moindre que dans le projet initial et qu'il pourrait être qualifié de non significatif), des nuisances susceptibles d'être générées (limitées au chantier, au charroi qui fréquentera ultérieurement le site - non modifié a priori en situation finale -, des déchets générés pendant le chantier - limités a priori à des matériaux inertes issus des déblais et de la démolition des bâtiments et du quai existants -), le projet n'est pas de nature à générer des nuisances justifiant la réalisation d'une étude d'incidences";

Considérant que, sur la question des nuisances sonores du trafic, la motivation du permis attaqué indique notamment ce qui suit :

- " Considérant que le collège communal considère, à juste titre, 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, et que les nuisances sonores liées au passage des voitures n'augmenteront donc pas non plus;

[...]

- qu'en termes de densité du trafic, aucune augmentation ne peut ressortir du projet, puisqu'il ne fait que déplacer et fluidifier une liaison existante et traversant le centre-ville; que les automobilistes qui ne sont à l'heure actuelle pas contraints de traverser le centre ne seront pas tentés de le faire du seul fait de l'existence d'un passage plus fluide au niveau du chemin de fer, la traversée de la rue du Commerce restant contraignante (rue étroite et nombreuses manœuvres de parage); que les engorgements actuels 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), ce qui a pour conséquence que la durée du passage de chaque véhicule sur le site sera réduite, et que cela induit une diminution de la densité du trafic;
- qu'en ce qui concerne le bruit des véhicules, le projet, en supprimant le passage à niveau, supprime également le bruit résultant du passage des véhicules sur les 5 voies ferrées et leur support en béton";

Considérant qu'une telle motivation permet de comprendre les raisons pour lesquelles l'autorité a estimé que l'impact du projet en termes de trafic routier et de nuisances sonores afférentes ne pouvait être qualifié de notable; que les requérants se contentent d'émettre des suppositions quant à une augmentation significative du trafic sans étayer plus avant les éléments sur lesquels elles reposent; que la nécessaire fluidité du trafic engendrée par la suppression de l'actuel passage à niveaux est de nature à infirmer la thèse des requérants; qu'en tout état de cause, ils ne démontrent pas une erreur manifeste d'appréciation dans le chef de la partie adverse sur ce point;

Considérant que l'impact paysager du projet fait l'objet des considérants suivants dans l'acte attaqué :

- " Considérant, sur le plan paysager, que le projet s'implante 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;

Considérant 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; que du côté de la gare, la voirie épouse le relief existant, et décrit une courbe parallèlement au Leignon, le point culminant donnant accès au pont; que la voirie est contrebutée par un talus planté qui ferme le petit vallon du Leignon vis-à-vis des voies du chemin de fer; que du côté du quartier «le Congo», la nouvelle voirie s'appuie sur le relief rocheux pour s'élever jusqu'au pont; que les parkings prévus pour les utilisateurs du chemin de fer ainsi que le hangar occupent les bandes de terrain résiduelles comprises entre ces nouvelles voiries et le chemin de fer;

[...]

Considérant que la voirie longeant le Leignon est bordée d'une bande d'emplacements de parking et ponctuée d'arbres à hautes tiges soulignant la crête du vallon du Leignon et contribuant ainsi à la bonne intégration paysagère de la voirie;

Considérant que de l'autre côté des voies, seul le premier tronçon, dans la prolongation du pont, sera perceptible depuis le côté gare; que ce tronçon s'insère en décaissement dans la paroi rocheuse sur laquelle il prend appui; que plus loin, la voirie rejoint le relief naturel du sol et passe derrière le nouveau parking arboré; qu'elle sera donc peu visible;

Considérant que l'architecture du pont bow-string traduit les contraintes techniques auxquelles il doit répondre dans des formes souples et légères; que les matériaux sont sobres et participent au langage technologique de l'ouvrage (tablier en béton gris, arc et garde-corps en acier laqué ton gris, suspentes en inox brossé); que le pont s'intègre ainsi parfaitement au contexte paysager et au caractère fonctionnel du chemin de fer;

[...]

Considérant, sur le plan visuel, en ce qui concerne le parc du château, que seule la flèche du pont sera visible depuis cet endroit, de façon non préjudiciable";

Considérant qu'il résulte des éléments repris ci-dessus, et qui ne sont pas sérieusement infirmés par les requérants, que la partie adverse a pu considérer que le risque d'impact du projet sur le paysage ne pouvait être qualifié de notable; qu'en effet, s'ils prétendent que l'atteinte paysagère portée par le projet au parc de leur château a été minimisée dans la notice d'évaluation, ils n'établissent pas pour autant qu'elle était notable et nécessitait une étude d'incidences;

Considérant que la problématique de la stabilité du sol n'a fait l'objet d'aucune remarque, tant par les autorités administratives consultées que par des réclamants; que toute paroi rocheuse ne présente pas par nature un risque d'éboulement; que les requérants ne démontrent pas que celle concernée par le projet, de par sa nature, aurait nécessairement dû faire l'objet d'une étude géotechnique; que, *prima facie*, aucun élément du dossier ne permet de conclure que le risque d'éboulement de cette paroi rocheuse est notable;

Considérant qu'il résulte des éléments qui précèdent que la première branche n'est pas sérieuse;

Considérant que l'examen de la première branche montre également que la motivation de l'acte attaqué quant à la nécessité ou non d'une étude d'incidences, et quant aux incidences elles-mêmes, est suffisante et adéquate; que les requérants tentent de faire prévaloir leur appréciation personnelle de la situation sans démontrer pour autant que les nuisances qu'ils dénoncent peuvent être qualifiées de notables au point de nécessiter une étude d'incidences; que la vue qu'ils auront sur la voirie en projet, qu'ils qualifient de préjudiciable, ainsi que l'augmentation du bruit engendré par le trafic routier sur cette voirie limitrophe du parc de leur château n'apparaissent pas significatives, au sens des dispositions visées au moyen; que les deuxième et troisième branches ne sont pas sérieuses;

Considérant, quant à la quatrième branche, que les éventuelles lacunes dans la notice d'évaluation des incidences ne sont pas de nature à entraîner l'annulation d'un permis s'il apparaît que l'auteur de cette décision a néanmoins pu statuer en connaissance de cause; qu'il appartient à celui qui dénonce de tels défauts de rendre vraisemblable que ceux-ci ont empêché l'administration d'apprécier convenablement la demande; qu'en l'espèce le dossier de demande, et plus particulièrement le rapport de présentation du projet du 4 mars 2011, montre que des alternatives ont été envisagées par l'auteur du projet et que ce dernier a fait l'objet de diverses adaptations; qu'en tout état de cause, des alternatives ont été présentées par les réclamants et ont fait l'objet d'analyses détaillées tant par le demandeur de permis que par la partie adverse; que celle-ci a indiqué dans l'acte attaqué, pour chacune des alternatives proposées, les raisons pour lesquelles elles n'étaient pas choisies; que la question de la réponse appropriée ou non à ces alternatives fait l'objet du septième moyen auquel il est renvoyé; qu'en tout état de cause, les requérants ne démontrent pas que la partie adverse n'a pas pu statuer en connaissance de cause sur les alternatives au projet; que la quatrième branche n'est pas sérieuse;

Considérant que le deuxième moyen n'est sérieux dans aucune de ses branches;

Considérant que les requérants prennent un troisième moyen de la violation de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs ainsi que de l'absence, de l'insuffisance ou de l'inexactitude des motifs de la décision entreprise, des articles 39, 127, § 3, et 452/22 du CWATUPE, du principe de bonne administration, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir; que, dans une première branche, ils prétendent que le projet de voirie empiète sur la zone de parc d'intérêt paysager au plan de secteur alors que la zone de

parc n'est pas destinée à recevoir ce type de projet et que l'acte attaqué n'a pas identifié cet empiètement comme étant une dérogation; que, dans une deuxième branche, ils considèrent que la motivation relative au caractère exceptionnel de la dérogation au plan de secteur concernant les parkings n'est pas adéquate alors que l'article 127, § 3, du CWATUPE requerrait une motivation particulière pour octroyer une dérogation; que, dans une troisième branche, ils prétendent que la motivation relative à la dérogation au plan de secteur contient des motifs erronés quant à l'intégration paysagère du projet, la voirie étant fortement visible depuis leur château et leur parc;

Considérant que dans le mémoire en réplique, les requérants n'ajoutent rien sur les deux premières branches; que sur la troisième, ils considèrent que les motifs de l'acte attaqué auxquels les autres parties se réfèrent ne portent pas sur l'impact visuel depuis leur château mais sur les vues au départ de la gare;

Considérant, quant à la première branche, que l'article 23, alinéa 1^{er}, 2^o du CWATUPE dispose comme suit :

" Le plan de secteur comporte :

[...]

2^o le tracé existant et projeté ou le périmètre de réservation qui en tient lieu du réseau des principales infrastructures de communication et de transport de fluides et d'énergie";

Considérant qu'en l'espèce, le permis attaqué considère que la voirie en projet, 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) ne déroge pas au plan de secteur, "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 audit tracé"; que la partie adverse a ainsi estimé que la voirie à créer était une infrastructure secondaire qui, à ce titre, ne devait pas être inscrite au plan de secteur;

Considérant qu'il se déduit de l'article 23, précité, que les voies de communication autres que les "principales infrastructures" ne sont pas mentionnées au plan de secteur; que ces voies publiques devant bien être établies quelque part, elles doivent nécessairement l'être à travers des zones dont l'affectation est autre et, notamment, le long d'une zone de parc couverte par un périmètre d'intérêt paysager; que la première branche du moyen n'est pas sérieuse;

Considérant, sur la deuxième branche, que la partie adverse a justifié comme suit l'utilité publique du projet, notamment au regard du fait qu'un quart de la surface des aires de stationnement s'implantera en zone de parc :

- " le recours à la procédure dérogatoire au plan de secteur se justifie au vu du cadre général dans lequel s'inscrit le projet, répondant à un souci de sécurisation des lieux et d'optimisation des circulations du fait de la suppression du passage à niveau; qu'un tel parking constitue, en outre, 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 saturées; qu'il est dès lors nécessaire d'augmenter le nombre de places disponibles;

[...]

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 termes de superficie, pour aménager l'ensemble des espaces de parcage nécessaires au bon fonctionnement de la gare; que de plus, l'empiètement de l'ensemble dans la zone de parc reste marginal et situé en bordure de celle-ci, de telle manière que l'intégrité du reste de la zone est préservée;

[...]

Que le projet prévoit d'ores et déjà la suppression des voies désaffectées des deux côtés du chemin de fer; que ce faisant, le nouveau parking est implanté avec le plus de recul possible par rapport à la falaise; que ce parking doit répondre à un besoin en relation avec la fréquentation de la gare et doit donc s'étendre sur une superficie qui ne peut pas être diminuée; que ce parking doit en outre être situé à proximité de la gare; que, par ailleurs, au vu du plan et de l'espace disponible, il apparaît que le parking peut difficilement être décalé vers les voies, ne fut-ce que de quelques mètres, pour des raisons de sécurité et de reprise des différences de niveau et qu'[a] fortiori il ne peut en aucun cas être reculé 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 termes 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 termes de distance à parcourir pour franchir les voies, dans la mesure où elle ne génère pas un trop long détour";

Considérant que, par cette motivation, la partie adverse a envisagé les alternatives possibles et justifié qu'elles soient écartées; que les requérants se contentent d'indiquer que la partie adverse aurait pu trouver "un autre endroit proche de la gare qui ne serait pas dérogatoire au plan de secteur", mais ne précisent pas quels seraient ces endroits, et ce, alors que la gare de Ciney est située en plein centre; que par ailleurs, l'exigence de motivation particulière du caractère exceptionnel de la dérogation n'est pas requise par l'article 127, § 3, du CWATUPE, disposition applicable en l'espèce;

Considérant, quant à la troisième branche, que l'acte litigieux est motivé comme suit, sur la question de l'intégration paysagère :

- " [...] ce parking s'implante en contrebas du parc et que le projet prévoit un plan d'aménagement paysager reprenant la plantation de trois rangées d'arbres, en

manière telle qu'on peut estimer qu'il respecte le périmètre d'intérêt paysager en ce qu'il maintient le paysage au sens de l'article 452/22 du Code;

[...]

Considérant que le projet dudit parking respecte en outre les lignes de force du paysage, en ce qu'il est implanté en contrebas du parc et prévoit le remplacement d'une aire entièrement bétonnée par une aire de surface équivalente, en dalles de béton drainantes, agrémentée de trois rangées d'arbres qui se dresseront devant le pied du versant de colline et formeront un écran entre la place E. Vandervelde et la gare routière d'une part, et la nouvelle voirie longeant le pied du versant de colline d'autre part";

qu'il est aussi prévu, dans les conditions de l'autorisation, que toutes les plantations soient réalisées dans l'année suivant l'achèvement des travaux;

Considérant que si cette motivation n'est pas spécifique à l'intégration du projet au regard de la seule vue des propriétaires du château, elle ne peut être pour autant qualifiée d'inexacte; que le seul fait que la voirie prévue puisse être vue à partir du parc du château ne suffit pas à infirmer que "les infrastructures précitées seront donc bien intégrées dans le contexte bâti et non-bâti"; que la troisième branche du moyen n'est pas sérieuse;

Considérant, par conséquent, que le troisième moyen n'est sérieux dans aucune de ses branches;

Considérant que les requérants prennent un quatrième moyen de la violation de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs ainsi que de l'absence, de l'insuffisance ou de l'inexactitude des motifs de la décision entreprise, des articles 129bis et 129quater du CWATUPE, du principe de bonne administration, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir; que, dans une première branche, ils arguent de l'illégalité de la décision du Ministre du 5 mars 2012 autorisant l'ouverture des voiries; que, dans une seconde branche, se fondant sur l'arrêt MELEN et autres, n° 219.347 du 14 mai 2012, ils estiment que tant qu'un recours est pendant contre la décision portant sur l'agencement des voiries communales, le permis d'urbanisme ne pouvait être délivré;

Considérant que les recours introduits à l'encontre des décisions portant sur l'aménagement des voiries communales ont été rejetés par les arrêts n° 229.824 et 229.825 du 15 janvier 2015; que, sur la première branche, l'autorité de chose jugée empêche de connaître à nouveau des mêmes moyens pris dans le cadre du présent recours; que, en ce qui concerne la seconde branche, à la suite de ces arrêts de rejet, la décision sur les voiries est devenue définitive, de sorte que les requérants n'ont plus d'intérêt à cette branche du moyen;

Considérant que le quatrième moyen n'est pas sérieux;

Considérant que les requérants prennent un cinquième moyen de la violation des articles 10 et suivants de la loi du 28 décembre 1967 relative aux cours d'eau non navigables, des articles 2 et suivants de l'arrêté royal du 29 novembre 1968 fixant la procédure des enquêtes de commodo et incommodo et des recours prévus par la loi du 28 décembre 1967 relative aux cours d'eau non navigables, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs ainsi que de l'absence, de l'insuffisance ou de l'inexactitude des motifs de la décision entreprise, des articles D.29-1, et suivants, D.62 et suivants, D.67 à D.69 et R.53 du Code de l'environnement, du principe de bonne administration, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir; qu'ils font grief à la partie adverse de ne pas avoir organisé de réunion d'information préalable et de ne pas avoir fait porter les enquêtes publiques sur les travaux portant sur le cours d'eau de catégorie 2, le Leignon;

Considérant que l'article D.29-3 du Code de l'environnement, dispose comme suit :

" Lorsqu'en vertu de législations différentes, un même projet doit être soumis à enquête publique, il n'est organisé qu'une seule enquête publique et, le cas échéant, qu'une seule réunion d'information ou de concertation en vue de satisfaire aux exigences desdites législations.

A cette fin, si le projet relève de plusieurs catégories énumérées à l'article D.29-1 :

1° les modalités de participation du public s'effectuent conformément aux dispositions du présent titre relatif à la catégorie supérieure dont le projet relève;

2° le dossier soumis à enquête publique comporte l'ensemble des documents requis par l'article D.29-14 pour chacun des projets visés à l'article D.29-1";

Considérant que le permis d'urbanisme n'est pas mentionné à la liste des projets figurant à l'article D.29-1 du Code de l'environnement; que, certes, l'utilisation des termes "si le projet relève de plusieurs catégories énumérées à l'article D.29-1" à l'alinéa 2 de l'article D.29-3, précité, implique qu'il existe d'autres cas; qu'il s'agit, cependant, de ceux dans lesquels le projet doit être soumis à enquête publique en vertu de législations différentes relevant d'une même catégorie visée à l'article D.29-1; qu'en conséquence, l'article D.29-3, précité, ne trouve pas à s'appliquer en l'espèce;

Considérant, par ailleurs, que l'article D.29-5 du Code de l'environnement ne trouve pas plus à s'appliquer puisque la réunion d'information préalable se rapporte à la demande d'autorisation relative à l'exécution des travaux extraordinaires d'amélioration ou de modification des cours d'eau non navigables et non à la demande

de permis d'urbanisme, celle-ci n'étant pas soumise, que ce soit en application du Code de l'environnement ou du CWATUPE, à l'organisation d'une telle réunion;

Considérant que le cinquième moyen n'est pas sérieux;

Considérant que les requérants prennent un sixième moyen de la violation de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs ainsi que de l'absence, de l'insuffisance ou de l'inexactitude des motifs de la décision entreprise, des articles 120 et 452/9 et suivants du CWATUPE, du principe de bonne administration, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir; que, dans une première branche, ils pointent le fait que le dossier transmis à la commission d'avis sur les recours était incomplet, et qu'en conséquence, celle-ci n'a pu se prononcer en toute connaissance de cause; que, dans une seconde branche, ils font reproche à la partie adverse de ne pas avoir rencontré la réserve émise par cette commission quant au gabarit du pont et à ses effets sur le paysage;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants ajoutent ce qui suit à propos de la seconde branche :

" L'acte attaqué ne précise cependant pas en quoi le gabarit du pont, qui est incontestablement plus grand que les bâtiments à proximité desquels il s'implante, n'engendrera pas de césure dans le paysage.

Ceci est confirmé par l'auteur du projet lui-même qui précise, dans la note de ses services techniques en réponse à l'alternative de l'architecte DOUHARD (pièce 20 du dossier de la partie adverse) que le projet «est vu d'assez loin»";

Considérant, quant à la première branche, que l'article 452/11 du CWATUPE dispose comme suit :

" Dans les vingt jours à dater de la réception du recours, la direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine du Ministère de la Région wallonne transmet au secrétariat de la commission d'avis une copie du recours et des éléments visés à l'article 119, § 1^{er}, alinéa 2.

Le secrétariat de la commission tient le recours et les éléments précités à la disposition des membres";

que l'article 119, § 1^{er}, alinéa 2, du même Code, prévoit qu'est jointe au recours une copie des plans de la demande de permis et de la décision dont recours;

Considérant qu'en l'espèce, il n'est pas établi que des éléments requis par le CWATUPE n'ont pas été transmis à la commission d'avis sur les recours en temps utile; que, par ailleurs, si cette instance estimait qu'elle n'était pas en mesure de rendre un avis, elle pouvait différer celui-ci; que cependant, en l'espèce, cette commission a donné son avis sur le projet le 17 juillet 2012 et a notamment indiqué ce qui suit :

" [La commission] constate que ce projet est le fruit d'une longue réflexion concertée avec l'ensemble des acteurs impliqués; que cette réflexion a pris en considération les divers critères et contraintes existants (étude de schéma directeur,...); que diverses alternatives ont été étudiées puis écartées";

Considérant qu'au vu de ces éléments, même si la commission d'avis sur les recours a également mentionné que des éléments ne lui avaient pas été communiqués et qu'en conséquence, elle n'était pas en mesure d'émettre un avis en pleine connaissance de cause, la partie adverse a pu considérer que cette instance avait été suffisamment informée pour remplir sa mission; que, prima facie, la première branche du moyen n'apparaît pas sérieuse;

Considérant, quant à la seconde branche, que l'acte attaqué contient notamment les motifs suivants :

" Considérant 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;

[...]

Considérant que l'architecture du pont bow-string traduit les contraintes techniques auxquelles il doit répondre dans des formes souples et légères; que les matériaux sont sobres et participent au langage technologique de l'ouvrage (tablier en béton gris, arc et garde-corps en acier laqué [de] ton gris, suspente en inox brossé); que le pont s'intègre ainsi parfaitement au contexte paysager et au caractère fonctionnel du chemin de fer";

Considérant que de tels motifs permettent de comprendre que la partie adverse a entendu s'écarter de l'appréciation émise par la commission d'avis sur les recours concernant le gabarit du pont et a considéré que celui-ci ne constituait pas une césure dans le paysage; que le fait que ce pont puisse être "vu d'assez loin" n'implique pas qu'il ne puisse néanmoins s'intégrer dans le paysage compte tenu des caractéristiques du lieu et des matériaux prévus; que, prima facie, la seconde branche du moyen n'est pas sérieuse;

Considérant que le sixième moyen n'est sérieux dans aucune de ses branches;

Considérant que les requérants prennent un septième moyen de la violation de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs ainsi que de l'absence, de l'insuffisance ou de l'inexactitude des motifs de la décision entreprise, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir; qu'ils soutiennent que les motifs du permis attaqué ne rencontreraient pas suffisamment, ou alors de manière inexacte, les différents points de réclamation qu'ils ont formés à l'occasion des diverses enquêtes, tenant à l'impact visuel du projet,

l'alternative d'un tunnel pour automobiles et non seulement pour les cyclistes et les piétons, à l'utilisation du pont qui existe déjà à hauteur de la route Charlemagne (RN97), à l'aménagement du chemin du Crahiat pour le rendre carrossable, au rétrécissement de la voie ferrée par la suppression des rails inutilisés, ce qui libérerait de la place pour les aires de stationnement, ou encore à la localisation des parkings au quartier du Crahiat;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants ajoutent qu'en ce qui concerne l'alternative 2 - à savoir l'utilisation du pont existant à hauteur de la route de Charlemagne -, l'acte attaqué est insuffisamment motivé et qu'il est inexact de parler d'enclavement du quartier du Congo, les piétons et les cyclistes pouvant emprunter le passage souterrain existant et le charroi automobile la route Charlemagne; qu'en ce qui concerne l'alternative n° 5 - à savoir la création de nouveaux parkings -, ils soutiennent qu'il existerait des terrains vacants au quartier du Crahiat, susceptibles de recevoir des parkings et que, partant, le motif de l'acte attaqué suivant lequel les aires de stationnement seraient réservées aux clients des commerces serait également inexact; que, s'agissant de la faisabilité des solutions techniques avancées par l'architecte DOUHARD, ils constatent que si elle a été discutée dans une note des services techniques d'INFRABEL, ce document n'est pas incorporé ou joint à l'acte attaqué; qu'ils ajoutent ce qui suit :

" L'acte attaqué ne répond pas aux précisions techniques apportées par l'architecte DOUHARD dans sa lettre concernant son alternative, à savoir l'utilisation de ponts bacs, la limitation du passage de véhicules à 3 mètres sous plafond, la mise en place de rampes d'accès présentant une pente de 8 %.

L'architecte DOUHARD avait détaillé suffisamment l'alternative qu'il proposait et exiger davantage de précision technique de sa part n'apparaît pas raisonnable. Il est ainsi inadéquat d'indiquer dans la note rédigée par les services techniques d'INFRABEL que «l'inconvénient majeur du projet alternatif DOUHARD est de ne pas exister techniquement».

L'analyse des différentes alternatives par l'auteur de l'acte attaqué est insuffisante.

En outre, les requérants précisait qu'une étude comparative des différentes alternatives devait être réalisée. L'acte attaqué n'en contient pas et ne répond pas à cette réclamation. Les parties adverse et intervenante n'ont pas répondu à cet argument dans leurs mémoires";

Considérant que la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs dispose que les décisions individuelles doivent être motivées en la forme; que, pour autant, l'administration active n'a pas l'obligation de répondre point par point aux objections soulevées lors de l'enquête publique; que les réclamations ne constituent qu'un élément d'appréciation parmi d'autres, permettant aux autorités de se forger une conception de l'intérêt général en connaissance de cause; 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 que, en ce qui concerne l'alternative n° 2, à savoir celle relative à l'utilisation du pont existant à la hauteur de la rue Charlemagne, l'acte attaqué mentionne que cette alternative "ne crée aucune liaison entre le quartier du centre et le quartier du Congo, en méconnaissance des exigences de l'article 129bis du Code", la partie adverse ayant par ailleurs indiqué que le projet "limite le détour suite à la suppression du passage à niveau à 750 mètres, contre minimum 2.600 mètres si on devait utiliser les voiries existantes"; qu'en ce qui concerne l'alternative n° 5, relative à la création de nouveaux parkings, l'acte attaqué est motivé d'une part par la considération suivante :

" le projet prévoit la création d'un parking d'une surface équivalente à celle du parking existant et la création d'un parking supplémentaire du côté du centre ville, au pied du futur pont; qu'il répond ainsi aux besoins existants";

d'autre part, par le considérant suivant :

" 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 termes 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 reste marginal et situé en bordure de celle-ci, de telle manière que l'intégrité du reste de la zone est préservée";

et qu'enfin, la partie adverse indique encore ce qui suit :

" 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";

Considérant, par ailleurs, que pour chacune des alternatives proposées, la partie adverse expose dans l'acte attaqué, d'une part, leur contenu, d'autre part, les raisons pour lesquelles elles ne sont pas choisies;

Considérant qu'il résulte des éléments qui précèdent que la décision attaquée contient une motivation suffisante quant aux alternatives proposées par les requérants; qu'elle satisfait ainsi aux exigences de la loi relative à la motivation formelle; que les requérants ne démontrent pas que la partie adverse a commis une erreur manifeste d'appréciation dans ces réponses; qu'en exigeant davantage, le requérant invite le Conseil d'Etat à substituer son appréciation à celle de l'administration;

Considérant que les requérants font encore grief à l'acte attaqué de ne pas avoir répondu aux alternatives de l'architecte DOUHARD, jointes à leurs réclamations, et renvoient à cet égard à leur "cinquième moyen, troisième branche"; que, cependant, ce cinquième moyen, qui ne contient pas de troisième branche, ne concerne en rien la question des alternatives proposées par l'architecte DOUHARD; qu'au stade du mémoire en réplique, ils soutiennent qu'il s'agit d'une erreur matérielle, qu'il fallait lire qu'ils renvoyaient à leur deuxième moyen, quatrième branche et que l'acte attaqué ne répondrait pas suffisamment aux précisions techniques de cet architecte;

Considérant, à supposer le moyen recevable sur ce point, que la note de l'architecte DOUHARD, bien que transmise à l'autorité communale hors des périodes fixées pour les enquêtes, a fait l'objet d'une analyse par les services techniques de la demanderesse de permis qui ont conclu que "l'inconvénient majeur du projet alternatif DOUHARD est de ne pas exister techniquement"; que si cet avis n'est pas repris dans la motivation de l'acte attaqué lui-même, il ressort néanmoins de la motivation de celui-ci que les différentes alternatives proposées y sont longuement discutées; qu'il n'appartient pas au Conseil d'Etat de départager les parties en se prononçant sur les question de faisabilité technique des unes et des autres, une erreur manifeste d'appréciation n'étant pas démontrée dans le chef de l'autorité administrative;

Considérant, enfin, que "l'étude comparative" réclamée par les requérants n'est prévue par aucun texte;

Considérant que le septième moyen n'est pas sérieux;

Considérant qu'aucun des moyens n'étant sérieux, l'une des conditions fixées à l'article 17, § 1^{er}, alinéa 2 des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat n'est pas remplie,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en intervention introduite par la S.A.D.P. INFRABEL est accueillie.

Article 2.

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

Article 3.

Les dépens, en ce compris l'indemnité de procédure, sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre des référés, le dix-huit juin deux mille quinze par :

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

Le Greffier assumé,

Le Président f.f.,

C. BERTIN.

A.-Fr. BOLLY.