

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 232.006 du 29 juillet 2015

A. 208.198/XIII-6539

En cause : **la Société anonyme PETRODIS,**
ayant élu domicile chez
Mes Patrick HENRY et
Nathalie VAN DAMME, avocats,
place des Nations Unies 7
4020 Liège,

contre :

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

Partie intervenante :

la Ville de Seraing,
ayant élu domicile chez
Me Jean-Louis GILISSEN, avocat,
rue Collard Trouillet 47
4100 Seraing.

LE CONSEIL D'ETAT, XIII^e CHAMBRE,

Vu la requête unique introduite le 11 mars 2013 par la société anonyme (S.A.) PETRODIS en ce qu'elle demande l'annulation du permis d'urbanisme accordé, le 4 décembre 2012 par le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de la Mobilité de la Région wallonne à la direction générale opérationnelle des routes et bâtiments (DGO1) - direction des routes de Liège, relatif à un bien sis sur le territoire de la ville de Seraing, ayant pour objet l'aménagement de la rue Cockerill (N683), d'un site propre aux bus, d'une nouvelle voirie entre la rue Cockerill et le quai Greiner (N683A), de la rue du Charbonnage entre les giratoires Janson et Charbonnage, du quai en rive droite du Pont de Seraing et de la place Kuborn, ainsi que les aménagements paysagers, les équipements

techniques complémentaires, les modifications conséquentes aux voiries régionales et communales;

Vu la requête introduite le 13 juin 2013 par laquelle la ville de Seraing demande à être reçue en qualité de partie intervenante;

Vu l'arrêt n° 224.296 du 8 juillet 2013 accueillant la requête en intervention introduite par la ville de Seraing dans la procédure en annulation, rouvrant les débats, renvoyant l'affaire à la procédure ordinaire et réservant les dépens;

Vu l'arrêt n° 225.917 du 19 décembre 2013 rejetant la requête en intervention introduite par la ville de Seraing dans la procédure en suspension, rejetant la demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué et réservant les dépens;

Vu la notification de l'arrêt aux parties;

Vu la demande de poursuite de la procédure introduite le 14 janvier 2014 par la partie requérante;

Vu l'ordonnance du 23 janvier 2014 accueillant la requête en intervention introduite par la ville de Seraing dans la procédure au fond;

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu le mémoire en intervention;

Vu le rapport de M. CUVELIER, premier auditeur au Conseil d'Etat, établi sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure;

Vu la notification du rapport aux parties et les derniers mémoires;

Vu l'ordonnance du 12 mars 2015 notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 23 avril 2015 à 09.30 heures;

Vu la décision du 21 avril 2015 par laquelle le Président de la XIII^{ème} chambre décide de remettre l'affaire à l'audience publique du 28 mai 2015 à 09.30 heures;

Vu l'ordonnance du 27 avril 2015, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 28 mai 2015 à 09.30 heures;

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

Entendu, en leurs observations, Me N. VAN DAMME, avocat, comparaisant pour la partie requérante, Me Y. TOURNAY, loco Me B. HENDRICKX, avocat, comparaisant pour la partie adverse, et Me T. KELECOM, loco Me J.-L. GILISSEN, avocat, comparaisant pour la partie intervenante;

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

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

Considérant que les faits utiles à l'examen du recours se présentent comme suit :

1. La station-service sur laquelle la requérante a des droits réels, est située à front de la rue Cockerill. Elle comporte 8 pompes, un magasin et 6 places de parking devant le magasin. Selon la requête, les clients accèdent à la pompe à essence et au magasin venant tant du Pont de Seraing que du centre de la ville (par une manœuvre de tourne à gauche dans ce cas). L'accès se fait en aval des pompes et la sortie en amont.

Par ailleurs, le terrain en aval des pompes permet aussi l'accès (entrées et sorties) à un restaurant "QUICK" et à un magasin de pièces de rechange pour automobiles "MIDAS".

2. Depuis 2007, ERIGES, la régie communale autonome de Seraing, dirige la mise en œuvre du plan de la vallée sérésienne consistant en la requalification et la rénovation urbaine de 800 hectares. Le projet prévoit la création d'un boulevard urbain, la promotion des zones et projets prioritaires auprès d'investisseurs, promoteurs et développeurs, et la constitution de partenariats publics-privés pour les opérations immobilières. L'un des axes de ce plan consiste à réaménager les voiries entre le pont de Seraing et la rue du Charbonnage.

Dans la partie qui concerne la société requérante, le réaménagement prévoit :

- la mise en piétonnier de la place Kuborn jusqu'à la station-service,

- la création d'une nouvelle voirie d'accès du Pont de Seraing à la rue Cockerill et,
- la création d'un rond-point entre cette nouvelle voirie et la rue Cockerill au droit de la station-service.

3. Entre les mois de mars et octobre 2011, des échanges ont lieu entre les sociétés PETRODIS et KUWAIT PETROLEUM BELGIUM, d'une part, et ERIGES, d'autre part, à propos de l'accessibilité à la station-service dans le cadre du réaménagement des voiries.

4. Le 14 novembre 2011, une demande de permis est déposée par la direction des routes de Liège (DGO1) auprès du fonctionnaire délégué de la Région wallonne.

Il s'agit de réaliser, sur le domaine public, sur des terrains ou des biens appartenant déjà à la Région wallonne, et sur des terrains ou biens à exproprier pour cause d'utilité publique, sur le territoire de la commune de Seraing, dans le cadre de la requalification urbaine de la vallée "serésienne", les actes et travaux suivants :

- l'aménagement de la rue Cockerill (N683), d'un site propre pour les bus, d'une nouvelle voirie entre la rue Cockerill et le quai Greiner (N683A), de la rue du Charbonnage entre les giratoires Janson et Charbonnage, du quai en rive droite du Pont de Seraing et de la place Kuborn,
- ainsi que les aménagements paysagers, les équipements techniques complémentaires, les modifications conséquentes aux voiries régionales et communales.

Il s'agit ainsi de la construction de plusieurs tronçons de voiries, ponctués par des aménagements de giratoires de l'ordre de deux kilomètres (le projet est ainsi soumis à une étude d'incidences sur l'environnement).

Les travaux prévus impliquent encore l'ouverture, la modification, l'élargissement ou la suppression de voies communales.

5. Le 24 novembre 2011, le fonctionnaire délégué écrit au Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité la lettre suivante :

" En application de la note du 20 octobre 2011, je sollicite l'accord de Monsieur le Ministre pour procéder à l'instruction de la demande de permis introduite par la DGO1.

Le projet global a fait l'objet d'une étude d'incidences pour l'entièreté du tracé du boulevard urbain.

La seconde phase vient d'être déposée par la DGO1 ce 14 novembre 2011 (voir documents déjà transmis à Monsieur Thomas CHEVAU).

Les actes et travaux à réaliser ne paraissent pouvoir être autorisés que par Monsieur le Ministre, une attribution de compétences autrement conçue ne me semblerait en effet pas compatible avec le prescrit de l'article 272, § 2, du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine puisque 3 tronçons de voirie sont envisagés avec le statut de voirie régionale alors qu'ils ne sont pas inscrits au plan de secteur.

Monsieur le Ministre peut-il me confirmer que je peux procéder à l'instruction administrative du dossier de concert avec ses collaborateurs et qu'ensuite je lui prépare une proposition d'arrêté lorsqu'il s'agira de statuer sur la demande de permis ?

En vue d'éviter tout écueil, je saurai gré à Monsieur le Ministre de me confirmer s'il partage l'analyse qui précède";

Le chef de cabinet du Ministre répond le 2 décembre 2011 que ce dernier partage son analyse et l'invite à instruire la demande et transmettre une proposition au Ministre.

6. Entre-temps, par une lettre du 28 novembre 2011, le fonctionnaire délégué demande au collège communal de Seraing de soumettre, à la procédure prévue à l'article 129bis, la demande d'ouverture, de modification ou de suppression d'une voirie communale qu'implique le projet.

7. Le 25 janvier 2012, une réunion a lieu entre la société KUWAIT PETROLEUM BELGIUM et les auteurs du projet au bureau d'ERIGES. Par un courriel du 14 février 2012, la société KUWAIT PETROLEUM BELGIUM interroge ERIGES sur les suites de cette réunion et, demande la communication de la nouvelle proposition de plan comprenant le futur trajet réservé à ses camions de livraison. Par un courriel du 14 février 2012, ERIGES répond que les plans ne sont pas encore établis et qu'il en sera discuté le lendemain avec l'auteur du projet. Par un courrier du 24 février 2012, la société KUWAIT PETROLEUM BELGIUM réitère sa demande.

8. Le 1^{er} mars 2012, ERIGES adresse un nouveau courriel à la société KUWAIT PETROLEUM BELGIUM, rédigé comme il suit :

- " Vous trouverez ci-joint trois plans :
- caractéristiques du camion test;
 - manœuvre proposée dans le cadre de l'avant-projet et de la demande de permis;
 - manœuvre évoquée lors de la récente réunion Q8.

En rose, l'axe, en jaune, les roues et en vert le bord de la caisse du camion.

Comme vous pouvez le constater sur le plan 20120227b, l'idée évoquée en réunion d'une entrée par le site propre bus est particulièrement dommageable pour notre projet de la place Kuborn.

La suppression d'arbres et de mobilier urbain diminue le sentiment de fermeture de la place et augmente la vue sur vos installations, celles de MIDAS et du QUICK, un espace hydrocarboné peu valorisé.

Sur la place même, l'augmentation de la surface de circulation est loin d'être négligeable, privilégiant à nouveau les véhicules aux piétons.

Enfin, cette solution n'empêche pas le camion d'empiéter sur plusieurs places de parking en devanture de la vitrine.

Les partenaires S.P.W., S.R.W.T., ville et ERIGES ont analysé cette solution. Notre choix est unanime, nous ne pouvons accepter un tel aménagement.

Aussi, nous privilégions la proposition qui vous avait été présentée lors de l'avant-projet, et introduite au permis d'urbanisme, celle du plan 20110418b.

En conclusion, nous vous invitons à émettre vos remarques sur le dossier du permis d'urbanisme dans le cadre de l'enquête publique en cours.

Nous vous rappelons que nous restons ouverts à une discussion sur le réaménagement de la station".

9. Du 6 février 2012 au 7 mars 2012, une enquête publique est organisée par la ville de Seraing. Dans ce cadre, cinq réclamations ont été déposées, dont celle de la société requérante.

Celle-ci y dénonce les éléments suivants :

- Le projet prévoit un point d'accès unique pour toutes les entrées et sorties de la station-service, du "QUICK" et du magasin "MIDAS", ce qui représentent environ 2.000 mouvements par jour (1.000 voitures entrant et sortant). Ce faisant, il créera un embouteillage permanent, avec d'importants risques de collisions tant pour les véhicules que pour les camions.
- Le projet va décourager l'accès aux trois commerces, ce qui en réduira très fort le chiffre d'affaires. L'accès à la station-service sera, même, purement et simplement impossible pour les camions. La seule solution admissible est de conserver des points différents d'entrée et de sortie à la station-service.
- Concernant les véhicules de livraison, il n'est pas possible d'en modifier le format, vu la diversité des sources d'approvisionnement des trois commerces. Leur passage devant le magasin, le long de la façade du bâtiment de la S.A. PETRODIS, est extrêmement dangereux. Les risques d'accidents impliquant des piétons sont importants. Au surplus, cette organisation du trafic supprimera toutes les places de parking devant le magasin, ce qui en découragera aussi l'accès. Les camions de livraison "Q8" seront contraints à d'importantes manœuvres dans des zones très étroites. Les camions se retrouveront en situation de trafic inversé par

rapport aux véhicules des usagers de la station-service, ce qui est aussi une source de risques d'accidents.

- Enfin, la modification des voiries imposera d'importants travaux de modification de la station-service, notamment au niveau de la zone de dépotage car les points de dépotage actuels deviendront inaccessibles.

La société requérante conclut ses observations en affirmant que le projet est inacceptable pour elle en l'état. Elle joint à sa réclamation deux propositions de modification des accès à la station-service qui permettraient d'éviter les difficultés qu'elle dénonce.

10. Le 23 avril 2012, le conseil communal émet un avis favorable sur le projet. Cette décision est affichée à partir du 24 avril 2012.

11. Le 25 juillet 2012, le collège communal émet un avis favorable conditionnel qui répond notamment aux arguments de la société requérante. L'acte attaqué s'y réfère.

12. Le 4 décembre 2012, le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de la Mobilité, accorde le permis d'urbanisme sollicité par la DGO1, conformément aux plans qui y sont annexés et sous réserve du respect des conditions qui y sont imposées.

Le permis délivré répond à la réclamation de la partie requérante, en se référant à l'avis du collège communal du 25 juillet 2012, transmis le lendemain, et qui estime ce qui suit :

" [...]

Considérant que les entrées et sorties sur le site Q8-PETRODIS ne sont pas modifiées; que les modifications n'interviennent que sur le domaine public;

Considérant que ces modifications apporteront une meilleure lisibilité des accès, qu'elles clarifieront l'imbroglio actuel des mouvements des véhicules sur le site;

Considérant que, grâce au nouveau rond-point, le «tourne à gauche» en sortant de la station aujourd'hui difficile à exécuter sera supprimé, rendant la sortie des véhicules plus fluide;

Considérant la variété des gabarits des véhicules de livraison (pas uniquement des semi-remorques) et le rythme peu élevé de ces livraisons (2 à 3 fois par semaine pour chaque société, selon le plaignant);

Considérant que, généralement, elles s'effectuent en dehors des fréquentations intenses des commerces;

Considérant les quelques (moins de dix) places perdues devant le commerce de la station résultant de la modification du tracé des livraisons;

Considérant que la perte de ces places sera compensée par la création de nouveaux emplacements de parcage, publics mais plus nombreux, prévus le long de la nouvelle voirie située à moins [de] 50 mètres du commerce;

Considérant que, d'un point de vue économique, la station bénéficiera d'une part, d'une meilleure visibilité qu'actuellement et d'autre part, de l'augmentation du nombre de clients potentiels au vu de l'accroissement de l'attractivité de la place Kuborn et du nombre d'employés et de visiteurs présents chaque jour à cet endroit;

[...]"

Il s'agit de l'acte attaqué;

Considérant que la requérante prend un premier moyen de la violation des articles 84, 115, 116, 117, 127, § 1^{er}, 272, §§ 1^{er} et 2 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie (CWATUPE), de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs; qu'elle fait valoir que l'acte attaqué autorise des travaux sur des voiries régionales, des voiries communales et des biens appartenant à une personne morale de droit privé (la société C.M.I.) et que l'existence de voiries communales dans le périmètre de la demande est établie à suffisance par l'application de la procédure organisée par l'article 129quater du CWATUPE et la saisine du conseil communal; qu'elle précise qu'en ce qui concerne l'existence, dans le périmètre de la demande, de propriétés privées appartenant à la société C.M.I., celle-ci est attestée par l'avis du collège communal de Seraing, reproduit par l'acte attaqué et qui énonce ce qui suit :

" [...]

Vu la question concernant l'aspect prématuré de la demande de permis alors que le service public de Wallonie n'est pas encore propriétaire de certaines parcelles;

Considérant qu'il n'est pas contradictoire d'introduire une demande de permis d'urbanisme pour un bien dont on n'est pas propriétaire;

Considérant, par ailleurs, que le S.P.W. entamera, à juste titre, la procédure d'acquisition des terrains en question une fois le permis d'urbanisme délivré;

[...]" [acte attaqué, page 19];

qu'elle critique la compétence de l'auteur de l'acte attaqué, en se rapportant à la justification comprise dans celui-ci, à savoir :

" en l'espèce, le projet, pris dans sa globalité, concerne le point a), de l'article 272, § 2, du Code; que la nouvelle voie de liaison à créer (voirie régionale mais non structurante) n'est pas inscrite au plan de secteur; qu'il s'ensuit que par dérogation aux règles usuelles en matière de permis visées à l'article 127 du Code, la

compétence décisionnelle n'est pas, en l'espèce, attribuée aux fonctionnaires visés à l'article 272, § 1^{er}, du Code; qu'aussi, seul le Gouvernement wallon ou l'un de ses membres est donc habilité à délivrer le permis pour la réalisation de la nouvelle voirie régionale avec les aménagements qui lui sont associés";

qu'elle estime que cette motivation fait totalement fi des actes et travaux à autoriser sur les voiries communales et sur les propriétés de la société C.M.I.; qu'elle se réfère à la jurisprudence qui est "clairement établie en ce sens que la compétence de l'auteur de l'acte est d'ordre public; que l'attribution de compétence réglée à l'article 127, § 1^{er}, est exceptionnelle; que le législateur lui-même disposait, au jour de la demande, que l'article 127 s'applique par dérogation aux articles 84 et 89; que les dispositions exceptionnelles sont d'interprétation restrictive" (C.E., 27 octobre 2010, n° 208.476, A.S.B.L. LA CARDERE; 14 avril 2011, n° 212.669, LECLERCQ; 16 février 2012, n° 218.033, FUENTES MANTEOS); qu'elle observe qu'ainsi le Conseil d'Etat sanctionne l'application de la procédure établie à l'article 127 à un projet qui, pour partie, relève de la procédure de droit commun établie aux articles 115 et suivants et pour partie de l'article 127, et qu'il refuse également de considérer, selon elle, que le partage des compétences organisé par les articles 115 et suivants et 127 du CWATUPE répondrait au principe selon lequel "l'accessoire suit le principal";

qu'elle relève ensuite que la jurisprudence n'admet l'introduction d'une demande unique qu'à la condition que le projet apparaisse comme "indissociable", c'est-à-dire qu'il existe un lien d'interdépendance avéré entre ses différentes parties, tel qu'elles seraient incomplètes l'une sans l'autre (C.E., 5 février 2013, n° 222.393, Société anonyme PROPERTY & ADVICE et Société privée à responsabilité limitée BUREAU D'ARCHITECTURE ET D'ENGINEERING CAELEN); qu'elle estime que tel n'est manifestement pas le cas en l'espèce, le projet organisant le réaménagement d'espaces publics entre le Pont de Seraing et la rue du Charbonnage; qu'elle se réfère aussi à l'arrêt ARCOMA, n° 207.013, du 26 août 2010, dont elle cite l'extrait suivant :

" [Considérant] qu'il y a très souvent entre les voiries des relations de proximité géographique et des liens fonctionnels qui tiennent au fait qu'elles servent aux communications et constituent un réseau [...] l'acte attaqué tient compte, à de nombreuses reprises, de l'insertion du projet dans l'ensemble des aménagements urbains, déjà réalisés, programmés ou à accomplir; que cela ne suffit cependant pas à faire de ces aménagements un projet unique soumis à une évaluation d'incidences unique;

Considérant qu'il revient en effet à l'autorité compétente de délimiter les segments de son intervention dans le domaine de la voirie; qu'elle agit en raison d'options de politique locale parfois commandées par les faits (...);

Considérant que, dans ces conditions, le segment de voiries communales dont l'aménagement est l'objet de l'acte attaqué ne constitue, avec un autre aménagement, un projet unique qui doit faire l'objet d'une évaluation globale des

incidences sur l'environnement que si ces deux projets sont caractérisés par une interdépendance fonctionnelle au point que la réalisation de l'un n'a de pertinence, en termes d'aménagement urbain, que si l'autre est également réalisé; que la conception ou la réalisation simultanées de projets ne fait pas nécessairement de l'ensemble un projet unique, mais peut être un indice de cette interdépendance fonctionnelle";

qu'en l'espèce, à l'estime de la requérante, les travaux ne devant pas faire l'objet d'une évaluation unique des incidences, a fortiori pouvaient-ils faire l'objet de demande de permis distincts; qu'elle soutient qu'ainsi, aucune caractéristique particulière du projet n'est signalée dans l'acte attaqué qui établirait, qu'en l'espèce, il était matériellement impossible de scinder les travaux en différentes demandes de permis pour que les règles de compétence établies par le code soient respectées; qu'elle estime encore que s'il est vrai qu'en l'espèce, les actes et travaux, objet de la demande, constituent des actes et travaux d'utilité publique au sens de l'article 127, § 1^{er}, 2^o, du CWATUPE, ce qui justifie l'application de la procédure organisée à l'article 127 même si les terrains sur lesquels les travaux sont réalisés n'appartiennent pas à des personnes morales de droit public, les actes et travaux à réaliser sur les voiries communales et sur les propriétés de la société C.M.I. relevaient, eux, de la compétence du fonctionnaire délégué, faisant l'objet de la délégation organisée par l'article 272, § 1^{er}, du Code, alors que les travaux sur les voiries régionales relevaient de la compétence du Ministre, en l'absence de délégation, conformément à l'article 272, § 2; qu'elle fait valoir que la partie adverse a soumis l'ensemble des travaux à la compétence du Ministre en première instance, méconnaissant de ce fait la délégation de compétence du fonctionnaire délégué pour les actes et travaux sur les voiries communales et sur les propriétés de la société C.M.I. et que, ce faisant, elle a violé les dispositions visées au moyen;

Considérant qu'en réplique, la requérante fait valoir que les articles 127 et 272 du CWATUPE organisent bien un partage de compétences entre plusieurs autorités; qu'elle soutient que, contrairement à ce que prétend la partie adverse, ce n'est pas le Gouvernement qui, selon la formule classique de la délégation administrative, confie des missions aux fonctionnaires délégués, qu'il aurait pu exercer lui-même; qu'elle observe que "le principe du partage de compétences est fixé par le décret lui-même qui organise des procédures différentes selon que le permis est délivré par le Gouvernement directement (article 127, § 5) ou par le fonctionnaire délégué (article 127, §§ 4 et 6)" et que l'article 272, § 2, qui est une disposition réglementaire, organise matériellement le partage de compétences consacré par l'article 127, en sorte que "le Ministre, dans le cadre d'une délégation de compétences pour délivrer des actes individuels ne peut pas modifier ce partage de compétences, et en conséquence, modifier aussi la procédure applicable à la demande en application de l'article 127"; qu'elle estime que "l'hypothèse n'est pas comparable à une délégation classique où l'autorité délégante, elle-même, décide de

la délégation et donc des conditions de son exercice et de sa révocation"; qu'elle affirme que "le partage de compétences entre le Gouvernement et le fonctionnaire délégué est donc entièrement comparable à celui entre le collège communal et le fonctionnaire délégué" et que "rien ne justifie une absorption par le Gouvernement des compétences des fonctionnaires délégués lorsqu'un des éléments du projet relève de sa compétence";

que, par ailleurs, elle affirme que "la cession future éventuelle des travaux autorisés par l'acte attaqué et des assiettes de terrain à la Région wallonne ne modifie pas le constat qu'au moment de sa délivrance, l'acte attaqué autorise la réalisation de travaux sur des espaces privés et des voiries communales" et qu'"il ne suffit donc pas d'un projet, non autrement précisé, de regroupement de l'ensemble des terrains dans la voirie régionale pour justifier la compétence du Ministre"; qu'elle précise aussi que "l'importance respective des parties du projet relevant de chacune des autorités ne modifie pas le partage de compétences" et qu'en tout état de cause, la part des travaux relevant de la compétence du fonctionnaire délégué ne peut pas être considérée comme marginale puisqu'elle représente plus de 25 % du projet"; qu'enfin, elle souligne que ni dans son mémoire en réponse, ni dans l'acte attaqué, la partie adverse ne s'explique sur les caractéristiques qui rendraient les différentes parties du projet indissociables; qu'elle ajoute qu'"en tout état de cause, l'introduction de plusieurs demandes de permis n'interdit pas la réalisation d'une évaluation unique des incidences si elle est requise";

Considérant que, dans son dernier mémoire, la requérante répète que les articles 127 et 272, § 1^{er}, du CWATUPE organisent un partage de compétence entre le Gouvernement et le fonctionnaire délégué et non une simple faculté de délégation de compétence du Gouvernement au fonctionnaire délégué; qu'elle en veut pour preuve les différences fondamentales de procédure qu'elle cite alors que, selon elle, la délégation de compétence n'influence nullement la procédure administrative et permet seulement à l'autorité compétente de confier à une autre autorité le soin d'exercer sa compétence, sous son contrôle et son autorité; qu'à son estime, l'arrêt Ville de Virton, n° 191.991 du 30 mars 2009, confirme son analyse; qu'elle cite également l'arrêt Communauté française, n° 101.553, du 6 décembre 2001 qui retient, pour admettre le rapport de délégation entre le fonctionnaire délégué et le Gouvernement, l'absence de recours devant le Gouvernement à l'encontre des décisions prises par le fonctionnaire délégué;

Considérant que, sur la compétence de l'auteur de l'acte, celui-ci est motivé comme suit :

" [...]

Considérant qu'en l'espèce, le projet, pris dans sa globalité, concerne le point a), de l'article 272, § 2, du Code; que la nouvelle voie de liaison à créer (voirie régionale mais non structurante) n'est pas inscrite au plan de secteur; qu'il s'ensuit que par dérogation aux règles usuelles en matière de permis visées à l'article 127 du Code, la compétence décisionnelle n'est pas, en l'espèce, attribuée aux fonctionnaires visés à l'article 272, § 1^{er}, du Code; qu'aussi, seul le Gouvernement wallon ou l'un de ses membres est donc habilité à délivrer le permis pour la réalisation de la nouvelle voirie régionale avec les aménagements qui lui sont associés;

[...]"

Considérant que le projet porte sur des travaux d'utilité publique, sollicités par une personne de droit public, et dans un périmètre visé à l'article 1^{er}, 5°, du décret du 11 mars 2004 relatif aux infrastructures d'accueil des activités économiques; que, dès lors, à un triple point de vue, le projet est soumis à l'application de l'article 127 du CWATUPE; qu'en vertu du paragraphe 1^{er} de cette disposition, "le permis est délivré par le Gouvernement ou le fonctionnaire délégué";

Considérant que les travaux impliquent la création d'une voie de liaison ("voirie régionale mais non structurante", selon l'acte attaqué), qui n'est pas inscrite au plan de secteur, ce qui justifie la compétence du Gouvernement en application de l'article 272, § 2, point a, du CWATUPE; que, s'agissant des travaux réalisés sur la voirie régionale existante, il y a lieu de constater qu'elle n'est pas non plus inscrite au plan de secteur en sorte que le Gouvernement est aussi compétent pour autoriser les travaux d'aménagement sur ces voiries;

Considérant que les travaux de voiries portent aussi sur des voiries communales adjacentes et sur des propriétés privées, ce qui est en principe de la compétence du fonctionnaire délégué en application de l'article 272, § 1^{er};

Considérant que la question que pose le moyen n'est pas tant de savoir si le projet autorisé est un projet global qui justifierait la compétence du Gouvernement, que de savoir si, à partir du moment où l'un des éléments du projet relève de la compétence du Gouvernement, celui-ci devient compétent pour le tout; qu'à la différence des arrêts cités par la requérante, il ne s'agit pas ici de déroger à la compétence de principe de l'autorité communale dans la délivrance des permis d'urbanisme, mais de renoncer à une délégation de compétence au sein de la même autorité régionale;

Considérant qu'il y a lieu d'observer que l'article 127, § 1^{er}, a d'abord pour objectif de faire échapper à la compétence de principe du collège communal pour délivrer des permis d'urbanisme une série de projets qu'il cite; qu'il laisse toutefois au Gouvernement wallon le soin de décider d'une délégation de sa

compétence au fonctionnaire délégué pour la délivrance des permis relatifs à des projets qu'il vise; qu'en d'autres termes, il n'organise pas une répartition de compétences entre le Gouvernement et le fonctionnaire délégué, comme celle qu'il organise entre le collège communal et le Gouvernement; que la circonstance que l'article 127 organise aux paragraphes 4 à 6, des procédures d'instruction différentes selon que les demandes relèvent de la compétence du Gouvernement ou du fonctionnaire délégué ne peut avoir pour effet de modifier cette analyse;

Considérant que le pouvoir hiérarchique implique que le délégué dispose d'un pouvoir d'évocation lui permettant de prendre la décision lui-même en lieu et place du délégataire; que l'article 272, § 2, du CWATUPE, même s'il opère une délégation générale au fonctionnaire délégué dans les limites qu'il fixe, ne fait pas obstacle à ce mécanisme; qu'il en résulte que c'est à bon droit que le Ministre s'est estimé compétent pour délivrer le permis; que le moyen n'est pas fondé;

Considérant que la requérante prend un deuxième moyen de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de l'erreur manifeste d'appréciation, de la contrariété et de l'insuffisance des motifs, de l'excès de pouvoir, de la violation des principes de bonne administration et de minutie, de l'article 16 de la Constitution et des articles 86, 115 et 117 du CWATUPE; qu'elle observe que l'acte attaqué autorise la réalisation de travaux sur des biens sur lesquels le titulaire du permis n'a aucun droit; qu'elle rappelle que, selon la jurisprudence, "à défaut de titre évident, la demande de permis doit contenir une justification de la possibilité pour le demandeur de mettre en œuvre le permis qu'il sollicite" (C.E., 24 mars 2011, n° 212.228, SOORS); qu'elle cite encore l'arrêt GOREUX, n° 199.038, du 17 décembre 2009, ainsi que l'arrêt A.S.B.L. PROTECTION ET SAUVEGARDE DU QUARTIER DU SPORTING, n° 73.956, du 28 mai 1998;

Considérant que la partie adverse répond notamment que le moyen est irrecevable parce qu'il n'indique pas en quoi les dispositions qu'il identifie seraient violées; qu'elle estime qu'aucun développement du moyen ne figure à la requête;

Considérant qu'en réplique, la requérante souligne notamment que la question de la propriété des terrains a bien été soulevée dans le cadre de l'enquête publique par le propriétaire des terrains (C.M.I.) et que l'acte attaqué n'y apporte pas une réponse adéquate et suffisante; que, dans son dernier mémoire, elle ne revient pas sur ce moyen;

Considérant, sur le deuxième moyen, quant à sa recevabilité, que la requérante n'indique pas en quoi l'article 16 de la Constitution ainsi que les articles 86, 115 et 117 du CWATUPE seraient violés; qu'en tant qu'il invoque la violation de ces dispositions, le moyen est irrecevable;

Considérant, par ailleurs, que le CWATUPE n'exige pas que le demandeur de permis soit propriétaire des terrains concernés par le projet; que, toutefois, à défaut de titre évident, la demande de permis doit contenir une justification de la possibilité pour le demandeur de mettre en œuvre le permis qu'il sollicite;

Considérant qu'en l'espèce, l'acte attaqué autorise des travaux sur des parcelles dont la Région wallonne n'était pas propriétaire; que, cependant, s'agissant de travaux d'utilité publique, l'administration a le pouvoir d'exproprier les terrains qui lui sont nécessaires pour la réalisation de tels travaux; que, comme le relève la partie adverse, "exiger que l'autorité exproprie «à l'aveugle» avant même qu'un permis ne lui soit délivré, contreviendrait au principe d'utilité publique consacré par l'article 16 de la Constitution et à l'article 1^{er} du 1^{er} protocole additionnel à la Convention européenne des droits de l'homme";

Considérant, par ailleurs, que l'avis favorable conditionnel du collège communal de Seraing du 26 juillet 2012 reproduit dans l'acte attaqué est motivé, notamment, comme suit :

" [...]

Vu la question concernant l'aspect prématuré de la demande de permis alors que le service public de Wallonie n'est pas encore propriétaire de certaines parcelles;

Considérant qu'il n'est pas contradictoire d'introduire une demande de permis d'urbanisme pour un bien dont on n'est pas propriétaire;

Considérant, par ailleurs, que le S.P.W. entamera, à juste titre, la procédure d'acquisition des terrains en question une fois le permis d'urbanisme délivré;

Considérant dès lors que cette remarque n'est pas fondée;

[...]";

Considérant que l'on n'aperçoit pas en quoi une telle motivation serait insuffisante, même au regard de l'observation soulevée durant l'enquête publique;

Considérant que le moyen est pour partie non fondé et pour partie irrecevable;

Considérant que la requérante prend un troisième moyen de l'erreur manifeste d'appréciation, de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, des articles 332 à 343 du CWATUPE, et du principe de l'effet utile de l'enquête publique;

qu'elle soutient que le Ministre a commis une erreur manifeste d'appréciation en autorisant la modification des voiries adjacentes à la station-service qu'elle dit exploiter et que celle-ci a des effets négatifs très importants tant pour ses intérêts personnels que pour la sécurité publique;

que, concernant la sécurité publique, elle relève les problèmes majeurs suivants :

- " - l'accès à la station-service, au QUICK et au magasin MIDAS ne sera pas du tout matérialisé sur la voirie. Les clients et les livreurs devront quitter le rond-point et franchir la zone d'accotement dont le revêtement sera identique à celui de la place, ce qui donnera l'impression aux utilisateurs d'enfreindre le caractère piétonnier des lieux et pourrait aussi surprendre les piétons que rien n'avertira de la possibilité d'un passage automobile à cet endroit;
- environ 2.000 mouvements de véhicules par jour devront prendre place sur un espace de 10 à 11 mètres de large (largeur variable selon les endroits), enserré entre des pompes à essence et le shop. Ceci représente en moyenne un véhicule toutes les 43 secondes, et bien évidemment, en réalité, aux heures de pointe, une concentration bien plus importante encore;
- il sera impossible à deux véhicules de se croiser dans un espace aussi exigu qui deviendra un véritable goul[et] où les véhicules qui se retrouveront face à face seront contraints de faire des manœuvres d'évitement dangereuses, comme des marche-arrière ou des détours dans les pompes;
- pour rejoindre ou quitter la station-service, le QUICK ou le magasin MIDAS, les véhicules, constitués de voitures particulières mais aussi de poids lourds, devront longer la façade du shop sur laquelle est située la porte qui y donne accès. Les clients du shop, au sortir du magasin, sur son seuil, vont donc se retrouver nez-à-nez avec ces véhicules, ce qui représente un danger considérable, notamment pour les enfants;
- les camions livrant le carburant à la station-service vont être contraints d'effectuer des manœuvres importantes (faire un demi-tour) au milieu des pompes et des véhicules clients, ce qui représente aussi un risque important d'accident, tant matériel que physique;
- l'accès à la station-service, au QUICK et au magasin MIDAS sera à ce point compliqué que des files vont inévitablement se former dans le nouveau rond-point, ce qui donnera certainement lieu à des manœuvres dangereuses des automobilistes énervés et ne fera qu'accroître les risques d'accident avec les personnes quittant la station-service, le QUICK ou le magasin MIDAS";

que, concernant ses intérêts personnels, elle relève que le projet lui cause un dommage considérable :

- " - l'accessibilité aux pompes sera très réduite, ce qui découragera beaucoup de clients. Il y a même fort à craindre que plus aucun camion ne vienne s'approvisionner à la station vu les difficultés quasiment insurmontables de leur accès aux pompes;
- le shop verra aussi sa fréquentation diminuer pour deux raisons principalement :
 - son accès sera très dangereux puisque les portes d'entrée et de sortie donneront directement sur la «voie d'accès» aux pompes, au QUICK et au magasin MIDAS;
 - les places de parking qui permettent aux personnes qui ont fait le plein de se garer et d'aller faire quelques courses au shop devront être supprimées pour permettre l'accès des véhicules;
- les installations de la station-service vont devoir être complètement modifiées. Les camions-livreurs ne pourront plus accéder au point de dépotage. Celui-ci devra donc être déplacé, ce qui implique d'importants travaux. Au surplus, une nouvelle piste d'étanchéité devra être installée";

qu'elle rappelle qu'elle a dénoncé tous ces éléments dans le cadre de l'enquête publique; qu'elle évoque la réponse de la partie adverse dans l'acte attaqué, qui se réfère à l'avis du collège communal libellé comme suit :

" [...]

Considérant que les entrées et sorties sur le site KUWAIT-PETRODIS ne sont pas modifiées; que les modifications n'interviennent que sur le domaine public;

Considérant que ces modifications apporteront une meilleure visibilité des accès, qu'elles clarifieront l'imbroglio actuel des mouvements des voitures sur le site;

Considérant que, grâce au nouveau rond-point, le tourne à gauche en sortant de la station aujourd'hui difficile à exécuter sera supprimé, rendant la sortie des véhicules plus fluide;

Considérant la variété des gabarits des véhicules de livraison (pas uniquement des semi-remorques) et le rythme peu élevé de ces livraisons (deux à trois fois par semaine pour chaque société, selon le plaignant);

Considérant que, généralement, elles s'effectuent en dehors des fréquentations intenses des commerces;

Considérant les quelques (moins de dix) places perdues devant le commerce de la station résultant de la modification du tracé des livraisons;

Considérant que la perte de ces places sera compensée par la création de nouveaux emplacements de parcage, publics mais plus nombreux, prévus le long de la nouvelle voirie située à moins de 50 m du commerce;

Considérant que, d'un point de vue économique, la station bénéficiera d'une part, d'une meilleure visibilité qu'actuellement et d'autre part, de l'augmentation du nombre de clients potentiels au vu de l'accroissement de l'attractivité de la place Kuborn et du nombre d'employés et de visiteurs présents chaque jour à cet endroit;

[...]"

qu'elle soutient que ces éléments sont erronés et n'apportent pas une réponse suffisante et adéquate à sa réclamation; que, selon elle, il est ainsi faux de prétendre que "les entrées et sorties sur le site KUWAIT-PETRODIS ne sont pas modifiées"; qu'elle observe que, certes, si les modifications n'interviennent que sur le domaine public, elles ont des répercussions sur les accès à son site; qu'elle affirme qu'alors qu'aujourd'hui, vu la configuration du domaine public, le site est accessible tant par l'aval que par l'amont des pompes, avec la réalisation des travaux autorisés par l'acte attaqué, le site ne sera plus accessible que par l'espace situé entre le shop et les pompes, et qu'ainsi, non seulement le projet modifie les entrées et sorties du site, mais il les modifie de manière fondamentale;

qu'elle ajoute qu'il est critiquable de prétendre que le projet améliore la visibilité des accès alors que ceux-ci ne seront même pas matérialisés au sol et contraindront les clients et les livreurs à quitter le rond-point pour s'aventurer dans la zone d'accotement dont le revêtement sera identique à celui de la place, donnant de ce fait l'impression aux utilisateurs d'enfreindre le caractère piétonnier des lieux; qu'elle affirme, quant au tourne-à-gauche, qu'il n'est pas aussi difficile que l'avis du collège communal donne à le penser, qu'un marquage au sol l'autorise expressément et que sa réalisation est grandement facilitée par l'existence d'une troisième bande sur la voirie qui permet aux véhicules souhaitant rejoindre la station ou la quitter de s'extraire ou de s'insérer plus aisément dans le trafic;

qu'à son estime, il est encore faux de prétendre que les livraisons ont lieu à un rythme peu élevé et en dehors des heures de fréquentation intense des commerces; qu'elle rappelle que les travaux conditionnent l'accès à trois commerces et que les livraisons sont réalisées à des heures variables, dont les commerçants n'ont pas la maîtrise et qui sont fonction des impératifs des distributeurs;

qu'elle ajoute qu'il est encore non pertinent de prétendre que les places de parking qui seront supprimées devant le shop seront avantageusement remplacées par des places de parking en domaine public à 50 mètres du commerce; qu'elle estime que la disponibilité de ces places sera très aléatoire alors que le succès commercial des magasins liés à des pompes à essence est conditionné par la facilité d'y accéder; qu'elle soutient que, si les clients doivent remonter en voiture, chercher une place à proximité et payer le parking en voirie, ils ne reviendront pas au shop et préféreront réaliser leurs achats ailleurs; que, selon elle, il est enfin faux de prétendre que la station-service bénéficiera des travaux parce qu'elle sera plus visible et que le quartier sera plus attractif, alors que rien ne sert d'être visible si on est inaccessible;

qu'elle précise enfin qu'aucune réponse n'est apportée aux éléments suivants :

- " - les risques d'embouteillage et d'accidents dans le rond-point,
- les risques d'accident grave pour les usagers du shop du fait du passage des véhicules le long de la façade du bâtiment,
- les difficultés d'approvisionnement de la station[-service] et la nécessité de réaliser d'importants travaux de modification de [celle-ci], notamment au niveau de la zone de dépotage";

qu'elle relève que l'acte attaqué n'explique pas non plus en quoi les solutions alternatives qu'elle a proposées dans sa réclamation ne seraient pas pertinentes;

Considérant que, dans son mémoire en réponse, la partie adverse réfute cette argumentation comme il suit :

- " L'argumentation de la requérante se fonde sur une mauvaise compréhension de l'objet de l'acte attaqué qui n'a pas la portée que lui prête la requérante. Les modifications qui interviennent en raison de l'exécution de l'acte attaqué ne concernent que le domaine public. Rien n'intervient sur la propriété de la partie requérante.

En réalité, les voitures qui doivent rentrer sur le site de la requérante entre les pompes et MIDAS entreront au même endroit et les manœuvres des voitures sur la propriété de la requérante seront identiques à la situation actuelle; il est dès lors erroné de soutenir qu'il serait impossible pour les véhicules de se croiser ou encore qu'ils devraient procéder à des manœuvres dangereuses.

En l'espèce, l'acte attaqué précise que les entrées et sorties sur le site Q8/PETRODIS ne sont pas modifiées et que des modifications interviennent seules sur le domaine public et seront même de nature à apporter une meilleure visibilité des accès et seront de nature à clarifier l'imbroglio actuel des mouvements des véhicules sur le site. Plus particulièrement, l'acte attaqué précise que grâce au nouveau rond-point, le tourne à gauche en sortant de la station qui est actuellement difficile à exécuter sera supprimé, ce qui rendra la sortie du véhicule plus fluide. Plus encore, les quelque dix places perdues devant le commerce de la station résultant de la modification du tracé des livraisons seront compensées par la création de nouveaux emplacements de parcage public qui seront plus nombreux et prévus le long de la nouvelle voirie et situés à moins de 50 mètres du commerce.

Il est dès lors établi par l'acte attaqué que, d'un point de vue économique, la requérante bénéficiera d'une meilleure visibilité qu'actuellement et qu'en outre, l'augmentation du nombre de clients potentiels au vue de l'accroissement de l'attractivité de Kuborn et du nombre d'employés et de visiteurs chaque jour à cet endroit est établie.

Concernant la sécurité publique, la partie adverse observe que les plans de marquage figurent toujours sur les plans d'exécution et ne doivent pas être matérialisés d'emblée lors de la délivrance du permis d'urbanisme. Cela fait partie des plans d'exécution.

Il est erroné comme le soutient la partie requérante de prétendre que deux véhicules ne pourraient pas se croiser.

Ce faisant, la requérante tente de substituer son appréciation à celle de l'administration, ce qui n'est pas en son pouvoir.

Toute circulation dans une pompe à essence est a priori dangereuse et doit faire l'objet de précautions particulières.

La requérante n'établit pas que le projet sera de nature à fondamentalement bouleverser cette situation ou rendre la situation encore plus compliquée qu'elle ne l'était.

Ce faisant, la requérante semble perdre de vue qu'une étude TRANSITEC a été réalisée le 15 mai 2013, étude réalisée par un spécialiste internationalement reconnu en matière de mobilité et cette étude valide amplement le projet.

Quant aux intérêts personnels de la requérante, la partie adverse s'interroge légitimement dès lors qu'il est apparu lors de la procédure en suspension que la requérante n'est que propriétaire du site mais nullement l'exploitante de celui-ci.

Elle se plaint d'une accessibilité aux pompes ou une diminution de la fréquentation du shop, il s'agit là d'inquiétudes qui peuvent paraître légitimes pour l'exploitant mais certainement pas pour le propriétaire du site. Il ne peut dès lors être affecté personnellement par une baisse de fréquentation éventuelle et nullement démontrée.

Quant à l'accessibilité aux pompes qui serait très réduite, la partie adverse démontre que cela devrait être l'inverse dès lors qu'une voie d'accès privilégiée est prévue pour les pompes et que l'accès sera davantage sécurisé, les véhicules ne devant plus traverser une route en sens inverse pour accéder auxdites pompes.

On verra beaucoup mieux la pompe à essence ainsi que le shop, ce qui devrait d'ailleurs faciliter leur fréquentation.

Au demeurant, l'acte attaqué répond précisément aux inquiétudes de la requérante qui avaient [été] formulées dans sa lettre de réclamation en se référant à l'avis du collège communal lequel est reproduit à l'acte attaqué.

Le troisième moyen n'est dès lors pas fondé";

Considérant que, dans son mémoire en intervention, la ville de Seraing fait valoir qu'elle a agi avec prudence et minutie et que la motivation de l'acte attaqué apparaît suffisante, claire, précise et concrète;

que, concernant le cheminement des voitures, elle prétend que la situation actuelle est plus dangereuse que la situation qui résultera de l'exécution de l'acte attaqué, vu le tourne-à-gauche existant; qu'ainsi, en ce qui concerne les manœuvres, elle précise que celles effectuées par les usagers de la station seront identiques à celles actuellement effectuées, mais que la situation actuelle est plus dangereuse dans la mesure où tout utilisateur de la station doit actuellement traverser la bande de circulation opposée pour ensuite espérer s'insérer dans le trafic, la situation étant plus difficile encore aux heures de pointe; qu'elle estime que cette dangerosité sera annihilée par la création d'un rond point; qu'elle précise encore que les pompes demeureront accessibles tant par "l'aval que par l'amont";

que, concernant les camions, elle précise que la requérante oublie de faire état de la situation actuelle et du fait que l'espace de parking devant le "shop" est déjà

aujourd'hui utilisé pour les livraisons du shop, la requérante perdant déjà les emplacements de parking durant cette période; qu'elle estime que, le grief étant déjà existant, l'acte attaqué ne cause aucun préjudice à la requérante;

que, concernant la présence de nombreux camions sur le site, elle affirme que les manœuvres sont déjà actuellement nombreuses et que les situations vantées au moyen "ne sont absolument pas imputables aux aménagements envisagés" par l'acte attaqué; qu'elle s'attache à démontrer qu'aucune manœuvre ne sera nécessaire pour l'approvisionnement des pompes, aucun demi-tour n'étant nécessaire mais bien une boucle en marche avant; que, selon elle, le point de dépotage reste ainsi accessible, que la situation actuelle nécessite déjà des manœuvres et que la station est ravitaillée par de plus petits camions que ceux utilisés pour les simulations;

qu'elle insiste encore sur le fait que "le bâtiment de la partie requérante sera visible depuis le début de la nouvelle voirie contournant le parc du château Cockerill" et estime qu'"il est incontestable que la visibilité de la partie requérante sera augmentée"; qu'elle insiste aussi sur l'importance du fait que l'étude du rond-point et de la mobilité dans son ensemble "rue Cockerill" a été réalisée par "TRANSITEC" et dépose un courrier de cette société du 15 mai 2013;

qu'elle estime encore que la requérante n'apporte aucune preuve des risques d'accidents et d'embouteillage; qu'elle ajoute que des solutions alternatives lui ont été proposées durant l'établissement du projet de février à octobre 2011 (tenant compte des contraintes imposées par la requérante) et que ses refus démontrent que le recours serait purement dilatoire;

Considérant que, dans son mémoire en réplique, la partie requérante fait valoir ce qui suit :

- " 1. La requérante ne conteste pas que le projet ne modifie que le domaine public. Mais, il est indéniable que, ce faisant, il modifie fondamentalement les accès à son site.
2. En ce qui concerne la situation des voitures, contrairement aux affirmations des parties adverse et intervenante, la situation résultant de l'exécution de l'acte attaqué est bien plus compliquée qu'à l'heure actuelle et l'accès aux pompes réduits.

Cela ressort clairement des simulations 3 et 4 déposées par la requérante en vue de l'audience du 6 novembre 2013 (pièce 14).

Ces deux simulations montrent le trajet des voitures particulières et camionnettes pour accéder à la station-service.

On constate que la première pompe devient inaccessible, les voitures et camionnettes étant contraintes, pour la rejoindre, de rouler, elles aussi, dans les plantations. La deuxième pompe est quasiment inaccessible. Les véhicules

devront, en tout cas, faire des manœuvres de marche-arrière et de braquage importantes, ce qui est très dangereux au milieu des pompes et du trafic. Ceci représente évidemment une perte importante pour l'exploitation de la station qui perd ainsi un quart de son potentiel de livraison.

Quant au tourne-à-gauche actuel, la requérante en intervention en exagère la dangerosité car une bande centrale est réservée à ce mouvement.

3. Concernant les camions, la requérante souligne, tout d'abord, que la partie adverse, ne dit mot de leur situation, se contentant d'aborder celles des voitures particulières.

Sur le fond, contrairement à ce qu'affirme la requérante en intervention, à l'heure actuelle, l'espace devant le shop n'est pas habituellement utilisé pour décharger le camion du Delhaize qui ravitaille le shop.

Les photos produites par la requérante en intervention ont été faites pour les besoins de la cause.

La requérante dépose, elle, un reportage photographique réalisé par le personnel employé par l'exploitant du shop le 11 mars 2013, soit in tempore non suspecto, qui démontre clairement le parcours que ce camion effectue sur le site pour rejoindre son quai de déchargement situé entre le shop et le QUICK (pièce 15).

La présentation faite par la requérante en intervention manque de tout réalisme : pour quelles raisons le camion serait-il déchargé au milieu des pompes, en condamnant les places de parking et en imposant l'entrée des marchandises par l'espace client alors qu'un quai lui est spécialement dédié qui permet d'amener les marchandises dans les espaces de stockage ?

Aucune livraison sur le site ne nécessite donc aujourd'hui la neutralisation des places de parking devant le shop.

Par contre, la seconde simulation démontre que les camions de livraisons autres que ceux de Q8 qui devront accéder au site après exécution de l'acte attaqué seront contraints de passer devant le shop : pour entrer sur le site par le bas de la station, les camions seront contraints de rouler dans les plantations qui agrémentent les abords du rond-point et l'espace piétonnier (pièce 14).

Quant à la présence de nombreux camions sur le site, la requérante n'en impute évidemment pas la responsabilité à l'acte attaqué. Ce qu'elle reproche à l'acte attaqué, c'est de ne pas avoir suffisamment pris en considération cette présence pour apprécier l'admissibilité de la demande.

Concernant le ravitaillement des pompes, c'est contre le dossier que l'intervenante volontaire prétend qu'aucune manœuvre ne serait nécessaire pour l'approvisionnement des pompes et que le point de ravitaillement resterait accessible.

La première simulation démontre, si besoin en était, que l'accès du camion de ravitaillement Q8 par le bas de la station devient impossible avec la réalisation du projet (pièce 14).

Les trois vidéos démontrent, elles, la dangerosité des manœuvres imposées aux camions de ravitaillement et de la situation qui découle de sa présence sur le site (pièce 14).

Elles ont été tournées le lundi 28 octobre 2013 vers 21h30.

Sur la première vidéo, le camion ravitaille la station dans la configuration actuelle. Elle permet un repère pour apprécier les modifications induites par le projet de la Région wallonne. Elle permet aussi de constater que, contrairement aux affirmations de la requérante en intervention, à l'heure actuelle, le ravitaillement ne nécessite aucune manœuvre.

Sur la seconde vidéo, le camion simule l'entrée dans la station lorsque le rond-point sera construit.

Le camion entre dans la station par devant le shop et rejoint le point de dépotage.

Pour réaliser cette simulation, les places de parking devant le shop ont dû être vidées.

Pour arriver au point de dépotage, on constate que le camion doit longer, au plus près, le trottoir du shop, s'arrêter devant la porte du shop puis tourner, de manière serrée, vers le point de dépotage.

La requérante précise qu'à ce stade, le dépotage n'est, en réalité, pas possible à l'endroit où le camion s'est positionné sur la vidéo car les tuyaux auxquels le camion doit se raccorder sont orientés vers l'autre pompe de l'îlot (pompe 3), le camion étant, lui, sur la vidéo, à la pompe 4. L'accès à la pompe 3 est impossible pour le camion entrant par devant le shop et mettrait, de toute façon, les installations du camion à l'opposé des installations de dépotage de la station. Des adaptations des installations de dépotage de la station seraient donc indispensables pour permettre le dépotage dans la position simulée par le camion.

Ceci étant posé, arrivé au point de dépotage, on constate que le camion bloque totalement l'accès à la station et aux autres commerces. En effet, le camion étant à l'envers, doit s'avancer bien au-delà des auvents de la station pour se raccorder aux installations de dépotage. Les véhicules ne peuvent plus rejoindre les autres commerces ou la station qu'en passant devant le shop. De même, les véhicules présents sur le site ne peuvent plus le quitter qu'en passant devant le shop.

A cet égard, il est important de préciser que l'opération de dépotage dure environ 1 heure.

Enfin, la troisième vidéo montre le camion quittant la station.

On constate que le camion passe très près des voitures parkées sur le parking du magasin MIDAS. Par chance ce soir-là, toutes les places de parking du magasin n'étaient pas occupées. Si elles l'avaient été, le camion n'aurait pas pu quitter la station. On voit en effet clairement que le camion est obligé de passer sur les places restées libres pour quitter la station. La requérante souligne qu'elle ne dispose d'aucun droit sur cet espace et qu'elle ne peut donc pas en régir l'accès.

La requérante précise encore que les trois vidéos montrent l'importance des mouvements sur la station, même à des heures tardives de jour de la semaine. En effet, le Quick est ouvert tous les jours de 10 à minuit et la station et le shop sont, eux, accessibles de 5 heures à minuit (précédemment, la station et le shop étaient même accessibles 24 heures sur 24). L'idée d'un ravitaillement en dehors des heures d'ouverture pour réduire les risques est donc impraticable.

C'est encore à tort que la requérante en intervention prétend que la Région wallonne aurait prouvé que la station est ravitaillée par de plus petits camions que ceux utilisés pour les simulations. La Région a seulement dit que la requérante n'avait qu'à utiliser de plus petits camions, ce à quoi la requérante a répondu que cela n'était pas de son ressort et que tous les camions de livraison ont une taille conséquente et comparable.

La requérante rapporte donc bien la preuve des risques d'accidents qu'elle dénonce.

3. [lire : 4.] Quant à l'aspect de sécurité, les marquages au sol que la Région wallonne entendrait réaliser sur le site ne modifieront pas la configuration des lieux autorisée par l'acte attaqué :

- l'accès des voitures sera dangereux, au sein d'une zone piétonne que le revêtement au sol ne différenciera pas du reste de la zone piétonne,
- l'accès des camions (entrée et sortie sur le site) devra se faire par le même espace piéton dans l'espace situé entre les pompes et le shop.

Les panneaux, fléchages et autres ne modifieront pas ces données qui résultent de l'acte attaqué.

Le bureau TRANSITEC, dans son courrier de mai 2013, n'apporte lui, aucun élément qui vienne contredire les affirmations de la requérante. Il prétend seulement que le rond-point est apte à absorber le trafic venant du site de la requérante. Il ne se prononce absolument pas sur les questions de sécurité sur le site qui résultent du projet autorisé par l'acte attaqué.

4. [lire : 5.] Quant à l'intérêt de la requérante au moyen, il est incontestable. La requérante est emphytéote du bien. Si ses possibilités d'exploitation sont réduites, il est porté atteinte à ses intérêts.

L'intérêt de la requérante à l'annulation de l'acte attaqué est donc bien direct et personnel.

La jurisprudence de votre Conseil est clairement établie en ce sens : «le propriétaire de l'immeuble voisin des lieux où s'érigera le projet autorisé par un permis d'urbanisme a, à ce titre, un intérêt certain à l'annulation de ce permis» (C.E., 20 mars 2013, 222.925, Ernotte et Noiset).

5. [lire : 6.] Quant aux soi-disant solutions alternatives qui ont été proposées à la requérante, celles-ci ne permettraient pas de résoudre les difficultés dénoncées, comme en atteste le courrier du conseil de la requérante du 11 juin 2013 (pièce 16) :

- dans le schéma proposé, le camion Q8 aurait été contraint de remonter la rue François à contre-sens sur toute sa longueur jusqu'à l'entrée sur le site PETRODIS. Il devrait, là aussi, se coller au trottoir. Ceci n'est pas acceptable sur le plan de la sécurité. Comment le chauffeur pourrait-il empêcher des voitures de venir face à lui pendant qu'il manœuvre ?
- De plus, même partant du sens opposé de la rue François, collé au trottoir, l'entrée sur le site PETRODIS était trop étroite.
- Cette solution ne rencontrait pas non plus les exigences de sécurité de l'approvisionnement de la station, car, à imaginer même que les camions arrivent à entrer sur le site par la rue François, les camions se seraient retrouvés face aux voitures entrant sur le site, en contre-sens.
- l'accès au point de ravitaillement aurait nécessité des manœuvres du camion dangereuses à cet endroit, au milieu de l'important passage de véhicules.
- Enfin, la proposition de la ville de Seraing imposait à la S.A. PETRODIS le rachat de biens appartenant à la ville, ce qui lui faisait supporter seule le coût de l'ensemble du réaménagement pour permettre la réalisation du projet régional, dont elle n'est personnellement pas demandeuse.

Ceci démontre, à suffisance, que la requérante n'instrumentalise pas la procédure devant Votre Conseil. On se demande d'ailleurs quel serait l'intérêt dilatoire de la requérante.

6. [lire : 7.] Enfin, concernant le bénéfice des travaux pour la requérante dont les installations deviendraient beaucoup plus visibles, la requérante répète qu'il importe peu pour une station-service d'être visible si elle est inaccessible";

Considérant que, dans son dernier mémoire, la requérante fait valoir qu'elle a bien intérêt au moyen dans la mesure où les trois illégalités qu'elle dénonce sont toutes susceptibles d'avoir influencé à la fois sa situation et le sens de la décision prise : erreur manifeste d'appréciation, défaut de motivation formelle, la privant de garanties que la loi organise au profit des personnes intéressées, non respect des règles et principes applicables aux enquêtes publiques; qu'elle rappelle que, non seulement elle est emphytéote mais qu'elle est aussi titulaire du permis d'environnement, ce qui signifie que l'exploitation est faite sous sa responsabilité; qu'elle souligne aussi que les affirmations faites par l'exploitant de la station sont suspectes dans la mesure où, d'une part, par un jugement du 11 juillet 2014, le tribunal de commerce d'Anvers a admis l'existence de fautes graves dans le chef de ce tiers autorisant KUWEIT PETROLEUM BELGIUM à mettre fin au contrat moyennant un préavis de 6 mois à dater de la signification du jugement, et où, d'autre part, ce tiers exploite des stations concurrentes; que, concernant le fond du moyen et la dangerosité de la situation prévue par le permis litigieux, dès lors que les problèmes invoqués sont majeurs en termes de sécurité publique, la motivation ne peut qu'être jugée insuffisante au regard des dispositions visées au moyen;

Considérant que, dans leur dernier mémoire, les parties adverse et intervenante répètent leur argumentation;

Considérant, sur le troisième moyen, que la perte de clientèle alléguée par la requérante du fait de l'agencement de l'accès à la station, si elle ne pouvait être constitutive d'un préjudice grave difficilement réparable dans le chef de la requérante, permet toutefois de justifier de son intérêt au moyen dans la mesure où cette perte de clientèle pourrait avoir des répercussions sur la valeur financière des droits réels dont elle dispose; que cette perte de clientèle est en outre directement liée aux problèmes de sécurité publique dénoncés par la requérante; que la requérante a donc bien intérêt au moyen;

Considérant qu'il y a lieu de rappeler qu'il n'appartient pas au Conseil d'Etat de substituer son appréciation à celle de l'autorité et qu'il ne peut sanctionner qu'une erreur manifeste d'appréciation, c'est-à-dire, en la matière, une décision qu'aucune autorité administrative soucieuse de respecter le bon aménagement du territoire ne pouvait raisonnablement prendre compte tenu de la situation de fait et de droit;

Considérant que la requérante dénonce avant tout des problèmes de sécurité liés à l'accès à la station et, plus particulièrement, à l'accessibilité à la zone de dépôtage par les camions-citernes; qu'elle avait dénoncé ces problèmes lors de l'enquête publique;

Considérant que l'acte attaqué reproduit la motivation de l'avis favorable conditionnel du collège communal de Seraing du 26 juillet 2012, en la faisant sienne, laquelle est rédigée comme suit en réponse à la réclamation de la requérante :

" [...]

Considérant que les entrées et sorties sur le site Q8/PETRODIS ne sont pas modifiées; que les modifications n'interviennent que sur le domaine public;

Considérant que ces modifications apporteront une meilleure lisibilité des accès, qu'elles clarifieront l'imbroglio actuel des mouvements des voitures sur le site;

Considérant que, grâce au nouveau rond-point, le «tourne à gauche» en sortant de la station aujourd'hui difficile à exécuter sera supprimé, rendant la sortie des véhicules plus fluide;

Considérant la variété des gabarits des véhicules de livraison (pas uniquement des semi-remorques) et le rythme peu élevé de ces livraisons (deux à trois fois par semaine pour chaque société, selon le plaignant);

Considérant que, généralement, elles s'effectuent en dehors des fréquentations intenses des commerces;

[...]"

Considérant qu'il ressort du dossier administratif et de la motivation ci-dessus rappelée que la partie adverse a pu raisonnablement conclure que la sécurité serait améliorée par la suppression du tourne-à-gauche et la mise en place d'un accès à partir du rond-point qui fluidifiera le trafic et limitera d'ailleurs de manière importante la vitesse; que les difficultés d'accès pour les camions de livraison de carburants, si elles s'avèrent réelles, existent déjà dans la situation actuelle; qu'il en est de même des risques de "conflit" entre ces camions et les véhicules fréquentant la station ou les autres commerces; que, contrairement à ce que soutient la requérante, les véhicules sortant du site ne devront pas passer devant le "shop", mais pourront rejoindre directement le rond-point par une bande de circulation propre;

Considérant que les risques de conflit avec les piétons sont inhérents à tout agencement de l'espace public destiné tant aux piétons qu'aux véhicules; qu'il n'en résulte pas pour autant une erreur manifeste d'appréciation; qu'un marquage au sol, qui sera matérialisé dans les plans d'exécution du permis, est prévu pour prévenir ces difficultés;

Considérant que les simulations relatives au dépotage des camions-citernes et tendant à démontrer sa difficulté et l'entrave à l'accès aux commerces ne sont pas suffisamment convaincantes pour retenir une erreur manifeste d'appréciation; qu'en effet, le camion-citerne utilisé pour la simulation est le plus grand, et la requérante n'établit pas que c'est obligatoirement celui-là qui est utilisé; que, de même, comme le fait observer la partie adverse, ces camions disposent de rallonges de tuyau permettant d'arriver jusqu'à la zone de dépotage; que la requérante ne démontre pas qu'avec ces rallonges, le dépotage serait impossible;

Considérant que, s'agissant de la suppression des places parking devant le shop de la station qui résulterait des manœuvres nécessaires aux camions-citernes, il y a lieu d'observer que ces places doivent déjà être dégagées lors de l'approvisionnement des pompes pour permettre la sortie des camions-citernes;

Considérant que, par ailleurs, les parties adverse et intervenante font valoir sans être contredites par la partie requérante que la station-service bénéficiera d'une meilleure visibilité qu'actuellement; que les accès et sortie de la station à hauteur du rond-point seront aussi plus sécurisés notamment compte tenu de la vitesse nécessairement limitée dans le rond-point;

Considérant qu'ainsi, la requérante demeure en défaut de démontrer une erreur manifeste d'appréciation, notamment au regard de l'ensemble des considérations du permis attaqué, lequel tend à la requalification urbaine de la vallée "serésienne";

Considérant que le moyen n'est pas fondé,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en annulation est rejetée.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 475 euros, sont mis à la charge de la requérante à concurrence de 350 euros, et à la charge de la partie intervenante à concurrence de 125 euros.

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

M.	HANOTIAU,	président de chambre,
M ^{me}	GUFFENS,	conseiller d'Etat,
M ^{me}	VOGEL,	conseiller d'Etat,
M ^{me}	BERTIN,	greffier assumé.

Le Greffier assumé,

Le Président,

C. BERTIN.

M. HANOTIAU.