

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 236.292 du 27 octobre 2016

A. 208.011/XIII-6528

En cause : 1. **DELFOSSÉ** Thomas,
 2. **DEGROOTE** Valérie,
 ayant tous deux élu domicile chez
 Me Denis BRUSSELMANS, avocat,
 rue Ottiamont 9
 5140 Sombreffe,

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 Société anonyme de droit public
SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS
DE FER BELGES, en abrégé "**S.N.C.B.-HOLDING**",
ayant élu domicile chez
Me Marie BOURGYS, avocat,
avenue Alphonse Valkeners 5 boîte 1
1160 Bruxelles.

LE CONSEIL D'ETAT, XIII^e CHAMBRE,

Vu la requête unique introduite le 18 février 2013 par Thomas DELFOSSÉ et Valérie DEGROOTE en ce qu'ils demandent l'annulation du permis unique daté du 20 juillet 2012 octroyé par le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité qui autorise la construction et l'exploitation d'un parking enterré de 3.300 places sur cinq niveaux à proximité de la gare de Louvain-la-Neuve dans un établissement situé boulevard de Wallonie à Louvain-la-Neuve, au bénéfice de la société anonyme de droit public (S.A.D.P.)

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES, en abrégé S.N.C.B.-HOLDING;

Vu la requête introduite le 8 mars 2013 par laquelle la S.A.D.P. S.N.C.B.-HOLDING demande à être reçue en qualité de partie intervenante;

Vu l'arrêt n° 224.360 du 12 juillet 2013, accueillant la requête en intervention introduite par la S.A.D.P. S.N.C.B.-HOLDING, 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 13 août 2013 par les parties requérantes;

Vu l'ordonnance du 26 août 2013 accueillant la requête en intervention introduite par la S.A.D.P. S.N.C.B.-HOLDING 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. DEBROUX, 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 des parties requérantes et intervenante;

Vu l'ordonnance du 7 juillet 2016, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 22 septembre 2016 à 09.30 heures;

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

Entendu, en leurs observations, Me D. BRUSSELMANS, avocat, comparaisant pour les parties requérantes, Me C. HECQ, loco Me B. HENDRICKX, avocat, comparaisant pour la partie adverse, et Me M. BOURGYS, avocat, comparaisant pour la partie intervenante;

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

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

Considérant que les faits utiles à l'examen de la cause ont été exposés dans l'arrêt n° 224.360 du 12 juillet 2013 qui a rejeté la demande de suspension; qu'il convient de s'y référer;

Considérant que la requête en intervention a été accueillie par une ordonnance du 26 août 2013, notifiée par une lettre recommandée dont la bénéficiaire du permis a accusé réception le 29 août 2013; que celle-ci a déposé un mémoire en intervention par une lettre recommandée du 29 octobre 2013 soit en dehors du délai de 60 jours mentionné dans l'ordonnance; que sa requête en intervention est recevable mais que le mémoire en intervention doit être écarté;

Considérant que les requérants justifient leur intérêt au recours en évoquant la proximité immédiate de leur domicile, illustrée par la pièce n° 5 de leur dossier, et la modification de leur cadre de vie : disparition d'un cadre arboré au profit d'une minéralisation du sol par la construction d'un parking de 5 étages; que la seconde requérante ajoute la proximité entre son domicile et les bouches d'évacuation de l'air vicié non filtré des parkings (50 mètres) et les conséquences en ce qui concerne la pollution par particules fines, reconnues cancérigènes par l'organisation mondiale de la santé (OMS) depuis 2012; que le premier requérant indique avoir son domicile éloigné de 100 mètres de la partie la plus proche du projet; que, sur la base de ces distances, tous les deux se plaignent des nuisances qu'accompagnent l'exploitation d'un parking : pollution de l'air, accroissement du trafic, bruit, inconvénients liés au chantier; qu'ils considèrent aussi qu'en tenant compte de l'ampleur du projet, leur intérêt est incontestable;

Considérant qu'ainsi qu'il a été jugé dans l'arrêt n° 224.360 du 12 juillet 2013, sans qu'il faille se pencher sur la question de la pollution aux particules fines, la qualité de riverains du projet suffit à justifier l'intérêt des requérants; que la proximité du projet et son ampleur auront nécessairement une répercussion sur le cadre de vie de la seconde requérante; que le premier requérant a, depuis l'introduction du recours, changé d'adresse et habite désormais Cours des Trois Fontaines 13 à Louvain-la-Neuve, si bien que la distance entre son habitation et le projet passe de 80 mètres à 200 mètres; qu'au vu de l'ampleur du projet, il n'est pas démontré que cette distance a pour effet de faire disparaître les conséquences dommageables pour son cadre de vie qu'il invoque; que le recours est recevable;

Considérant que les requérants prennent un premier moyen de la violation des articles D.6, 16°, D.62, alinéa 2, D.66, D.67, § 3, R.53 et R.56 du Code de l'environnement, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, des articles 1^{er}, 2, 3, 5 et 8 de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir; qu'ils estiment, s'appuyant sur la motivation de l'acte attaqué, que le projet d'aménagement du quartier Courbevoie nécessitera onze autorisations dont les six suivantes sont, selon eux, indissolublement liées :

- le permis unique pour le parking et l'entrée secondaire (acte attaqué);
- le permis d'urbanisme pour les accès au parking (entrée et sortie principales et sortie secondaire);
- le permis de lotir "Courbevoie" (et le ou les permis d'urbanisme subséquents concernant les immeubles du lotissement);
- le permis d'urbanisme visant l'aménagement d'un parc paysager entre la dalle et le quartier de la Baraque, devant accueillir le bassin d'orage lié aux parkings;
- le permis d'urbanisme visant l'aménagement d'une voirie cyclo-piétonne reliant la RN4 à la Boucle des Métiers;
- le permis d'urbanisme visant la prolongation des voies de chemin de fer d'une soixantaine de mètres;

qu'ils énumèrent ensuite les autres permis nécessaires qui pourraient être considérés comme autonomes parce qu'ils ne sont pas fonctionnellement indispensables avec les six précédemment cités, à savoir :

- le permis d'urbanisme visant l'aménagement d'une place multi-modale sur-constructible dans le prolongement de l'Esplanade et d'un "kiss and ride";
- le permis d'urbanisme visant la construction d'un bâtiment de raccord avec le centre commercial;
- le permis d'urbanisme visant la construction d'un bâtiment à l'angle de la RN4 et du boulevard de Wallonie;
- le permis d'urbanisme visant la réalisation de bâtiments fermant la place entre le nouveau quartier sur la dalle et le quartier de la Baraque;

qu'en ce qui concerne la proximité géographique, ils soutiennent que "[c]ette proximité est particulièrement criante entre l'objet de l'acte attaqué, le lotissement «Courbevoie», le parc paysager, la voirie cyclo-piétonne et la voirie de liaison routière ainsi que le prolongement des voies de chemin de fer, qui sont imbriqués ou superposés les uns aux autres et constituent un seul ensemble urbanistique cohérent sur un site délimité strictement (limites du futur quartier «Courbevoie»);

qu'en ce qui concerne le lien d'interdépendance fonctionnelle, ils considèrent que l'acte attaqué lui-même démontre cette interdépendance; qu'ils exposent, tout d'abord, que l'étude d'incidences sur l'environnement (E.I.E.) relative à l'acte attaqué "a tenu compte du dimensionnement des immeubles qui font l'objet de la demande de permis de lotir lors de l'analyse des incidences du parking en projet, (...) de l'aménagement futur du parc paysager de la rue de la Flèche, en formulant des recommandations à leur égard"; qu'ils ajoutent qu'elle "évalue en outre les incidences des voiries d'accès au parking en prenant en compte le projet de prolongement des voies de chemin de fer, en formulant des recommandations à leur sujet";

qu'ils notent, ensuite, que "les différentes autorités saisies ont pu se concerter" et que "dès lors, la séparation des différents dossiers n'empêche nullement une vision d'ensemble";

qu'ils pointent, enfin, le fait que l'E.I.E. relative au permis de lotir Courbevoie est jointe à la demande ayant donné lieu à l'acte attaqué sur les questions spécifiquement liées au projet de lotissement;

qu'ils estiment que l'acte attaqué démontre l'interdépendance fonctionnelle et répètent que l'E.I.E. a fait des recommandations en ce qui concerne des infrastructures et des projets qui ne font pas partie de la demande de permis mais de l'aménagement du quartier "Courbevoie"; qu'ils notent cette interférence alors que les réclamants n'ont pas eu accès aux autres dossiers (contenu et E.I.E.); qu'ils reprochent à la partie adverse de se targuer d'une vision d'ensemble sans pour autant avoir, comme le prescrit légal le lui imposait, fait réaliser une E.I.E. unique;

qu'ils considèrent que le fait que l'E.I.E. tienne compte des autres dimensions du projet ne supplée pas à ses carences puisqu'elle n'a pas porté explicitement sur les autres projets et a ainsi privé "l'autorité compétente d'une information déterminante sur les modalités des autres parties du projet et d'une vue d'ensemble complète et documentée";

qu'ils relèvent aussi, à supposer que ce critère doive être pris en compte, que le dossier administratif ne révèle pas que les différentes autorités saisies se sont tenues régulièrement informées au niveau de l'évaluation des incidences;

qu'ils notent encore que les parkings servent de fondations aux immeubles qui seront bâtis sur la dalle et en déduisent que l'interdépendance est non seulement fonctionnelle (places de parking réservées aux habitants de ces immeubles) mais

aussi physique; qu'ils citent l'E.I.E. (p. 23) qui indique que le projet se divise en trois volets (parking, immeuble, liaisons routières), en tirent que l'auteur de l'E.I.E. est conscient que la réalisation du projet nécessite trois autorisations administratives distinctes et déplorent que le bureau agréé et compétent se limite à la mission confiée sans considérations pour l'unicité de l'évaluation légalement imposée;

qu'en ce qui concerne la simultanéité dans la mise en œuvre, ils énumèrent les demandes de permis en cours qui sont citées dans l'acte attaqué comme suit :

- demande de permis de lotir en cours d'examen auprès de l'administration communale pour la réalisation du quartier "Courbevoie";
- demande de permis d'urbanisme introduite auprès de l'administration communale pour la réalisation du parc paysager entre la dalle et le quartier de la Baraque, qui doit accueillir le bassin d'orage indissociable de la construction des parkings;
- demande de permis d'urbanisme en degré de recours pour l'aménagement de la voirie cyclo-piétonne reliant la RN4 à la Boucle des Métiers, considérée par l'administration régionale comme une charge d'urbanisme associée à la réalisation de l'ensemble du projet de parking et de l'aménagement de la dalle;
- demande de permis d'urbanisme introduite par la direction générale opérationnelle routes et bâtiments (DGO1) et soumise à enquête publique en mars 2012 pour la liaison principale depuis et vers l'autoroute et la liaison secondaire depuis et vers le centre-ville;
- demande de permis relative à la prolongation des voies de chemin de fer d'une soixantaine de mètres introduite par INFRABEL auprès du fonctionnaire délégué le 12 décembre 2011 et complétée en date du 2 juillet 2012;

qu'ils soutiennent que la diversité des autorités compétentes pour délivrer les différentes autorisations qui auraient dû être globalisées n'est pas une circonstance qui doit être prise en compte dans l'examen de la simultanéité de la réalisation des différentes parties d'un projet; qu'ils citent à cet égard un arrêt n° 218.033 du 16 février 2012, FUENTES MATEOS et consorts;

qu'ils considèrent la simultanéité évidente et exposent que les demandes sont introduites à la même époque dans le but d'obtenir les autorisations au même moment pour la tenue d'un seul chantier global;

que, pour conclure, ils soutiennent que les trois conditions étant remplies, "la mise en œuvre de chacune des autorisations acquises ou à acquérir ne peut se concevoir indépendamment l'une de l'autre";

qu'ils ajoutent que l'absence d'E.I.E. unique est à l'origine de nombreuses lacunes qu'ils dénoncent dans le troisième moyen et à l'origine des erreurs commises par l'auteur de l'acte attaqué qu'ils dénoncent dans le quatrième moyen;

qu'ils citent encore des extraits de l'arrêt Cour de justice de l'Union européenne C-2/07 du 28 février 2008, présentés comme suit :

" « Lorsque le droit national prévoit que la procédure d'autorisation se déroule en plusieurs étapes, l'évaluation des incidences sur l'environnement d'un projet doit, en principe, être effectuée aussitôt qu'il est possible d'identifier et d'évaluer tous les effets que ce projet est susceptible d'avoir sur l'environnement (voir arrêt du 7 janvier 2004, Wells, C-201/02, Rec., p. 1-723.53). Ainsi, lorsque l'une de ces étapes est une décision principale et l'autre une décision d'exécution qui ne peut aller au-delà des paramètres déterminés par la décision principale, les effets que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement doivent être identifiés et évalués lors de la procédure relative à la décision principale. Ce n'est que si ces effets ne sont identifiables que lors de la procédure relative à la décision d'exécution que l'évaluation devrait être effectuée au cours de cette dernière procédure (arrêt Wells, précité, point 52).

Il y a lieu, enfin, de rappeler à la juridiction de renvoi que l'objectif de la réglementation ne saurait être détourné par un fractionnement des projets et que l'absence de prise en considération de leur effet cumulatif ne doit pas avoir pour résultat pratique de les soustraire dans leur totalité à l'obligation d'évaluation alors que, pris ensemble, ils sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'article 2, § 1, de la Directive 85/337 (voir, en ce sens, l'arrêt du 21 septembre 1999, Commission/Irlande, C-392/96, Rec. p. I-5901, point 76) »
(cf. également, particulièrement, Votre arrêt n° 217.656 du 1^{er} février 2012, MARCHAND et HASTRAIS)";

Considérant qu'en réplique, sur le premier critère, les requérants renvoient à leur requête; que, sur le deuxième critère, ils estiment insuffisante la prise en compte des autres projets pour suppléer les carences de l'E.I.E. et éviter à l'autorité de devoir se prononcer sans avoir une connaissance complète des aménagements prévus; que, en ce qui concerne le schéma général d'aménagement élaboré par l'Université catholique de Louvain (U.C.L.) entre 2005 et 2010, ils considèrent que les rencontres évoquées dans l'acte attaqué n'ont concerné que la zone d'habitat alternatif "Le Talus" qui représente seulement 5 % des habitants du quartier de la Baraque; qu'ils reprochent également à ce schéma de ne pas avoir encore été adopté officiellement et constatent qu'il n'interviendra donc qu'après l'adoption des permis dont les demandes devaient être globalisées si bien qu'il ne peut servir à les justifier; qu'ils ajoutent qu'invoqué prématurément, le schéma l'est aussi de manière douteuse parce qu'il n'est opposable ni à la population ni à l'administration; qu'ils relèvent encore que le dossier administratif n'apporte aucune indication concrète qui montre que les différentes autorités saisies pour les différents aspects du projet se sont tenues informées du dossier dont elles avaient chacune la charge, notamment au niveau de l'évaluation des incidences; qu'ils relèvent aussi que la partie adverse parle de la construction d'un précédent parking décidée en 2005 et

disent qu'ils "se perdent en conjectures sur ce «précédent parking», dont ils ne connaissaient pas l'existence avant de lire le mémoire en réponse"; qu'ils ajoutent que "l'argument est pour le moins obscur et, partant, dénué de toute portée justificative";

que, sur le troisième critère, ils réaffirment que la simultanéité est démontrée dans l'acte attaqué et soutiennent, en citant l'arrêt n° 218.033 du 16 février 2012, que la diversité des autorités à saisir n'est pas pertinente; qu'ils signalent par ailleurs que seuls le collège communal et les fonctionnaires délégué et technique devaient se prononcer; qu'ils exposent enfin que "contrairement à ce qu'affirme la partie adverse, l'absence d'évaluation des incidences globale pour l'ensemble du projet leur cause grief car il leur a été impossible, dans le cadre de l'étude d'incidences portant exclusivement sur le projet autorisé par l'acte attaqué, de faire valoir toutes les observations utiles à défaut de vision d'ensemble et d'accès à l'ensemble des dossiers liés à chaque demande de permis distincte";

Considérant que, dans le dernier mémoire, en ce qui concerne le deuxième critère, ils réfutent la référence à l'arrêt n° 216.994 du 21 décembre 2011 en estimant que celui-ci ne se prononce que sur la question de savoir si l'étude d'incidences peut être considérée comme globale malgré le fait qu'elle n'ait été réalisée qu'en relation avec une demande de permis pour une partie d'un projet global; qu'ils considèrent que la technique du renvoi dans l'étude d'incidences, comme en l'espèce, ne leur permet pas d'être informés correctement et n'apporte pas non plus une garantie de l'examen des effets synergiques de toutes les dimensions du projet; qu'ils exposent que la partie adverse propose une "troisième voie" entre l'évaluation des incidences distinctes de projets distincts et l'évaluation des incidences unique d'un projet unique, par l'évaluation sous formes d'études distinctes mais liées par des renvois mutuels; qu'ils jugent que cette approche n'est pas prévue par la loi; qu'ils réaffirment enfin qu'il est manifeste que le lotissement tel que projeté ne peut exister sans la dalle de sol qui surplombe les étages de parking, à un niveau qui n'est pas le niveau naturel du terrain avant travaux, et qu'il est impensable de créer une urbanisation telle que celle qui est projetée sur la dalle sans disposer de plusieurs centaines d'emplacements de stationnement correspondantes;

Considérant que l'article D.62 du Code de l'environnement dispose comme suit :

" La délivrance de tout permis est subordonnée à la mise en œuvre du système d'évaluation des incidences des projets sur l'environnement prévu par le présent chapitre.

S'il apparaît que, pour la réalisation du projet, plusieurs permis sont requis, le système d'évaluation des incidences est mis en œuvre une seule fois et

l'évaluation porte sur l'ensemble des incidences sur l'environnement que le projet est susceptible d'avoir.

Le Gouvernement détermine, par des normes générales, les conditions d'application du présent article";

que l'article R.53 du même Code énonce ce qui suit :

" Lorsque la mise en œuvre d'un projet requiert plusieurs permis indispensables à la bonne fin du projet, celui-ci est soumis à un seul système d'évaluation des incidences des projets sur l'environnement ce qui implique :

1° l'organisation d'une seule consultation du public préalable à l'établissement de l'étude d'incidences;

2° l'établissement d'une seule notice d'évaluation qui comporte l'ensemble des renseignements requis pour chacune des demandes de permis ou, le cas échéant, d'une seule étude d'incidences;

3° l'organisation après la réalisation de l'étude d'incidences, d'une seule procédure d'enquête publique et d'avis du CWEDD, de la C.C.A.T. ou à défaut de la CRAT";

Considérant que l'article D.6, 16°, du même Code définit le projet comme "tout opération, activité, ouvrage, construction, démolition, transformation, extension ou désaffectation d'installations modifiant l'environnement, dont la réalisation est envisagée par une personne physique ou morale, de droit public ou privé [...]";

Considérant que les articles précités du Code de l'environnement expriment la nécessité de soumettre le projet à une seule évaluation préalable de l'ensemble de ses incidences; qu'il est interdit de scinder un projet unique afin de le soustraire à toutes ou certaines des règles applicables à l'évaluation globale;

Considérant que, pour apprécier si deux ou plusieurs projets présentés comme distincts forment en réalité un seul projet, il y a lieu de vérifier, d'abord, l'existence d'une proximité géographique entre eux; que cette condition de proximité géographique découle notamment de l'article D.67, § 3, 1°, du Code de l'environnement où le législateur se réfère au "site" du projet; qu'il y a lieu, ensuite, de vérifier l'existence d'un lien d'interdépendance fonctionnelle entre les projets; que ce lien d'interdépendance est établi quand les deux opérations sont incomplètes l'une sans l'autre; que ce lien n'est pas établi quand les deux projets peuvent être mis en œuvre indépendamment l'un de l'autre; qu'il y a encore lieu de tenir compte de ce que l'application du système d'évaluation des incidences unique suppose une certaine simultanéité dans la mise en œuvre des projets, mais de ce qu'un phasage imposé par la chronologie n'est pas de nature à exclure le projet unique quand il s'agit bien de réaliser un ensemble fonctionnel caractérisé par l'interdépendance de ses éléments;

qu'il convient d'observer, enfin, qu'à défaut de cette interdépendance fonctionnelle, des liens ou des interactions entre des projets ne suffisent pas à créer le projet unique; que, à l'article D.66, § 2, 1°, du Code de l'environnement, le législateur énonce en effet que les caractéristiques d'un projet "doivent être considérées notamment par rapport : [...] b. au cumul avec d'autres projets";

Considérant qu'il y a dans la conception et la délimitation d'un projet par le maître de l'ouvrage une part nécessaire de subjectivité; que la proximité géographique et l'interdépendance fonctionnelle ont, en revanche, un caractère objectif;

Considérant, par ailleurs, que même en présence d'un projet unique, encore faut-il que l'absence d'évaluation unique des incidences ait des conséquences sur la décision attaquée;

Considérant qu'en l'espèce, le premier critère de la proximité géographique existe, comme en témoignent les considérants suivants de l'acte attaqué (pp. 11-12) :

" Considérant en effet que le projet s'inscrit dans un programme plus vaste portant sur la construction d'un nouveau quartier de logements, bureaux, espaces commerciaux et services sur la dalle elle-même du parking; qu'une demande de permis de lotir est introduite à ce propos auprès de l'administration communale; que l'aménagement de ce quartier sera accompagné de celui d'un parc paysager entre la dalle et le quartier de la Baraque, qui fait l'objet d'une demande de permis introduite auprès de l'administration communale et de l'aménagement d'une voirie cyclo-piétonne reliant la RN4 à la Boucle des Métiers (la rue de la Flèche), qui fait actuellement l'objet d'une instruction en degré de recours;

Considérant que le parking dont objet nécessite une liaison principale depuis et vers l'autoroute et une liaison secondaire depuis et vers le centre-ville; que la sortie et l'entrée principales ainsi que la sortie secondaire seront réalisées par la DGO1, conformément au contrat relatif au préfinancement des travaux d'aménagement du parking de la gare de Louvain-la-Neuve, signé le 2 juin 2009 entre l'Etat fédéral, la Région wallonne, l'exploitant et la SPV-LLN; que l'aménagement de ces accès a fait l'objet d'une demande de permis d'urbanisme introduite par la DGO1 soumise à enquête publique en mars 2012 et relevant de la compétence de l'autorité compétente en degré de recours;

Considérant qu'une demande de permis relative à la prolongation des voies de chemins de fer d'une soixantaine de mètres a été introduite par Infrabel auprès du fonctionnaire délégué en date du 12 décembre 2011 et complétée en date du 2 juillet 2012; que ces travaux, à réaliser en sous-sol d'une parcelle voisine du présent projet, permettront d'assurer une liaison directe entre le niveau -5 du parking et les quais de gare; que si l'UCL s'est engagée à constituer un droit d'emphytéose en faveur d'un tiers sur cette parcelle, le droit objet de cet engagement est limité par les droits conférés par l'UCL à l'Etat et à la SNCB; qu'en tout état de cause, il n'appartient pas à l'autorité compétente sur recours d'examiner les questions de droit civil étrangères à la présente demande";

Considérant qu'en ce qui concerne la deuxième condition, un lien d'interdépendance fonctionnelle existe lorsque deux opérations ou plus sont incomplètes l'une sans l'autre ou lorsque les projets ne peuvent être mis en œuvre indépendamment les uns des autres; qu'en revanche, des liens ou des interactions entre les projets ne suffisent pas à créer le projet unique; que les circonstances que l'autorité ait tenu compte d'autres projets, que l'étude d'incidences elle-même tienne compte, dans une certaine mesure, de ceux-ci et qu'il ait aussi été tenu compte de documents déposés dans le dossier de demandes relatives à ces autres projets ne démontrent pas que l'opération qui a été autorisée est incomplète sans les autres opérations; que ces éléments révèlent, tout au plus, des liens ou des interactions qui n'impliquent pas nécessairement un projet unique; qu'en l'espèce, le lien entre l'acte attaqué et le permis d'urbanisme octroyé pour aménager les accès au parking du projet et le permis de lotir "Courbevoie" est établi, ces deux projets ne pouvant être réalisés sans que celui autorisé par le permis attaqué ne soit mis en œuvre;

Considérant que, cela étant, la question se pose de savoir si l'absence d'évaluation unique formelle dénoncée par les requérants a eu des conséquences sur la décision; qu'à cet égard, on ne peut que constater que l'étude ne se limite pas à examiner les incidences sur l'environnement du parking sensu stricto mais tient également compte des autres projets pour évaluer différents aspects des incidences possibles; que le dossier administratif montre, par ailleurs, que la partie adverse n'a pas été induite en erreur sur l'ampleur du programme poursuivi; qu'elle a tenu ainsi compte du schéma général d'aménagement élaboré par l'U.C.L. comme l'indique l'acte attaqué; que celui-ci mentionne également que les habitants ont été informés des différentes facettes du projet, que ce soit via le périodique de l'Association des Habitants de Louvain-la-Neuve (le n° 120 daté de juin 2010 présente en page 2 le schéma général de l'aménagement du quartier de la Baraque) ou via plusieurs réunions d'information; qu'en égard à ces différents éléments, les requérants ne font pas la démonstration qu'ils n'ont pas pu émettre leur réclamation en toute connaissance de cause ou que l'autorité auteur de l'acte attaqué n'a pu statuer sur celui-ci en disposant des éléments indispensables à son appréciation; que, quant à la critique relative à la construction d'un autre parking décidée en 2005, la lecture de l'acte attaqué permet de se rendre compte de l'erreur commise à cet égard par la partie adverse dans le mémoire en réponse; qu'il s'agit en fait du parking litigieux et non d'un autre parking; que, pour le surplus, il est renvoyé à l'examen des troisième et quatrième moyens; que, tel qu'il est articulé, le premier moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent 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, d'une erreur de droit et d'une erreur ou d'une ambiguïté dans les motifs ainsi que d'une erreur manifeste d'appréciation; qu'ils

constatent que l'acte attaqué fonde la compétence de son auteur à la fois sur le décret du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général et sur l'article 127 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie (CWATUPE); qu'ils considèrent que ce sont les deux éléments distincts retenus pour fonder la compétence des fonctionnaires délégué et technique; qu'ils soutiennent que la référence au décret du 17 juillet 2008, précité, constitue une erreur de droit découlant d'une erreur de fait qui a consisté à considérer le projet autorisé comme faisant partie du RER wallon;

qu'ils estiment que cette double erreur a entraîné une erreur manifeste d'appréciation dans le chef de la partie adverse qui a surestimé l'opportunité du projet; que, s'appuyant sur plusieurs extraits de l'acte attaqué (pp. 43 et 44), ils exposent que ni la gare de Louvain-la-Neuve ni le parking querellé ne font partie du RER et que la motivation de l'acte attaqué induit ses destinataires en erreur sur un des éléments essentiels qui a justifié la décision attaquée;

qu'ils constatent, à la lecture de la documentation relative au réseau de la S.N.C.B. que la gare de Louvain-la-Neuve se trouve sur la ligne 161D au-delà de sa jonction avec la ligne 161 qui est seule concernée par les travaux du RER; qu'ils soulignent que la dénomination de "tête de ligne RER" usitée pour désigner la gare de Louvain-la-Neuve dans l'étude d'incidences n'apparaît d'aucun document officiel, qu'elle n'est pas visée par l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B., qui a fait l'objet d'une loi d'assentiment du 22 mars 2002, et que le permis du 19 avril 2005 relatif à la mise à quatre voies de la ligne 161, qui est visé par cet accord de coopération ne concerne pas la gare de Louvain-la-Neuve; qu'ils concluent que l'article 1^{er}, 2°, du décret du 17 juillet 2008 n'est pas applicable; qu'ils ajoutent que sur les 3.289 emplacements de parking, 951 sont réservés à l'U.C.L. et aux immeubles à construire sur la dalle si bien qu'une importante part du projet (près d'un 1/3) ne concerne pas les navetteurs du RER;

qu'ils concluent que la référence au RER est faite à tort, que cette erreur manifeste de droit induit les destinataires de l'acte en erreur sur sa portée et les motifs déterminants qui ont présidé à l'examen du projet par l'autorité compétente et que rien ne dit que l'autorité compétente aurait décidé de la même manière "si le projet n'avait pas à tort été intégré au cadre du RER, cette intégration justifiant, le caractère incontestable de sa nécessité (acte attaqué, p. 43)";

Considérant qu'en réplique, les requérants indiquent qu'ils ne contestent pas la compétence des fonctionnaires technique et délégué sur la base de l'article 127 mais sur la base du décret du 17 juillet 2008 dont la mention constitue une erreur de droit consécutive à une erreur de fait commise lors de la qualification de gare RER de la gare de Louvain-la-Neuve; qu'ils réaffirment que ce faisant, la partie adverse a commis une erreur manifeste d'appréciation en surévaluant l'opportunité du projet; qu'ils estiment avoir été induits en erreur sur un des éléments essentiels qui a justifié la décision attaquée; qu'ils répètent que le moyen leur cause grief "dans la mesure où rien [ne] garantit que la décision de l'autorité compétente aurait été la même si le projet n'avait pas à tort été intégré au cadre du RER, cette intégration justifiant le caractère incontestable de sa nécessité (acte attaqué, p. 43)";

Considérant que, dans le dernier mémoire, ils insistent que le fait que l'ensemble des critères pris en considération fondent l'acte attaqué et que, dès lors, l'inexactitude de l'un est parfaitement susceptible d'être déterminante dans l'appréciation de l'opportunité d'adopter l'acte attaqué;

Considérant que les motifs suivants de l'acte attaqué précisent clairement l'objet du permis (p. 3) :

" Considérant que la demande porte sur la construction et l'exploitation d'un parking enterré sur 5 niveaux en sous-sol, couvert d'une dalle «sur-constructible» destinée à l'UCL, à proximité de la gare de LLN, boulevard de la Wallonie à 1348 Louvain-la-Neuve, sur des parcelles cadastrées 6^{ème} division, section B, n° 251, 253, 254 et 255, ainsi que la réalisation d'une voie d'entrée secondaire au parking, se raccordant sur le boulevard de Wallonie; que selon les plans, le nombre d'emplacements se distribue par niveau comme suit :

- Niveau -1 : 398 emplacements de parkings (dont 1 pour PMR) + 20 râteliers pour 120 vélos
- Niveau -2 : 553 emplacements de parking (dont 10 pour PMR)
- Niveau -3: 779 emplacements de parking (dont 5 pour PMR)
- Niveau -4 : 797 emplacements de parking (dont 10 pour PMR)
- Niveau -5: 762 emplacements de parking (dont 33 pour PMR)

Considérant que sur le total, 951 places sont attribuées à l'UCL et à une vocation urbaine aux niveaux - 1 et - 2, le solde des emplacements étant dédié à la SNCB";

que, par ailleurs, les considérants suivants de l'acte attaqué permettent de comprendre les raisons pour lesquelles la partie adverse estime la réalisation du projet importante :

" [...] qu'il y a lieu de souligner que le projet a été sélectionné par décisions des 11 octobre et 7 décembre 2005 du Comité de concertation établi entre le Gouvernement fédéral, les Communautés et les Régions, comme étant un projet d'infrastructure pour lequel une exécution rapide et coordonnée est considérée prioritaire pour les trois régions; qu'en exécution de ces décisions, ce projet bénéficie du préfinancement de la Région wallonne défini par le contrat relatif au préfinancement des travaux d'aménagement du parking de la gare de Louvain-la-

Neuve conclu entre l'Etat fédéral, la Région wallonne, la SNCB-Holding et la SPV LLN" (p. 29);

- " Considérant que ni le développement d'un nouveau quartier résidentiel, ni la construction d'un parking pour les navetteurs du RER, ne sont des projets contestables sur leur nécessité; qu'en effet, comme l'énonce le Plan provincial de mobilité, une offre importante de places de stationnement à proximité des gares, facilement accessible et réservée aux utilisateurs du train à des tarifs préférentiels, favorise un report modal vers le train; que le projet permettra ainsi de diminuer la congestion automobile non seulement dans et autour de Bruxelles, mais aussi en Brabant wallon et de pérenniser une offre ferroviaire attractive et efficace; qu'il constitue, pour ces raisons, un moyen privilégié de soutenir le rôle moteur de Louvain-la-Neuve dans le développement régional" (p. 43);
- " Considérant qu'il y a lieu de rappeler que l'étude d'incidences relative à la mise à 4 voies de la ligne 161 en Région wallonne dans le cadre du projet du RER avait analysé la problématique de l'aménagement d'un parking-relais en relation avec le RER à Louvain-la-Neuve et évalué deux implantations possibles, à savoir un parking de l'ordre de 5900 places situé dans les environs directs de la gare actuelle, en liaison directe à partir de la E411, ainsi que la réalisation d'une nouvelle gare proche de la E411 et d'un parking souterrain de 6 niveaux et de l'ordre de 3060 places; que cette étude d'incidences a conclu :
- à la nécessité de réaliser le parking en cause;
 - à l'inopportunité d'aménager une nouvelle gare à 1 km de la gare actuelle, pour des raisons de coût, d'inefficacité en terme de gestion du rail et d'attractivité de l'offre ferroviaire;
 - à la mise en exploitation des IC/IR aux heures, de pointe du matin et du soir ne s'arrêtant qu'à Ottignies pour relier le P & R (LLN) à la Région de Bruxelles capitale;
 - à un dimensionnement du parking de l'ordre de 3000 véhicules, correspondant au nombre de véhicules qu'il est possible de capter sur l'autoroute au cours des 2 heures de pointe du matin;
 - à la recommandation de créer une nouvelle voie dédiée uniquement à l'accès P & R, n'interférant pas avec les voiries existantes déjà encombrées [en 2003], en particulier la RN4; il est donc recommandé de créer un accès au P & R sous la RN4;

que, enfin, dans le cadre d'un article «Construire de vastes parkings pour favoriser une mobilité plus durable ? Le cas du projet de parking relais à Louvain-la-Neuve», daté du 31 janvier 2011, la Fédération Inter Environnement Wallonie (IEW) écrit :

« Il est positif de voir s'élaborer un projet de densification de l'habitat et de mixité fonctionnelle aux abords d'une gare SNCB, future gare RER en l'occurrence»" (p. 45);

qu'enfin, l'auteur de l'acte attaqué justifie l'option choisie de réaliser le parking en projet par l'évolution à long terme qu'il décrit comme suit :

- " Considérant que, dans un contexte de hausse tendancielle du coût de l'énergie, les modes de déplacement domicile-travail sont appelés à évoluer en conséquence; qu'il est permis de penser qu'à l'avenir, les longs trajets automobiles seront substitués par des modes alternatifs de déplacement; que la voiture électrique sera privilégiée pour les trajets domicile-gare, offrant une certaine autonomie à l'utilisateur, tandis que les transports en commun seront privilégiés pour les trajets gare-travail; que cette tendance n'implique pas la disparition de la voiture, mais appelle la promotion d'une mobilité plus durable axée sur la complémentarité selon l'adage «le bon mode pour le bon déplacement au bon

moment»; que le plan provincial de mobilité reconnaît d'ailleurs qu'afin de permettre le report modal, il est nécessaire de garder à l'esprit que la voiture reste le mode de transport le plus à même de répondre à la complexification croissante des déplacements des individus dans les sociétés occidentales; que le projet s'inscrit dans la recherche de ce compromis durable en favorisant le report modale et en permettant en outre le développement d'un projet immobilier en surface répondant à l'objectif de densification autour des points modaux";

Considérant qu'il en résulte que, nonobstant le fait que le projet relève ou non du décret du 17 juillet 2008, précité, la partie adverse justifie l'importance de celui-ci en manière telle que rien ne démontre que quiconque a pu être induit en erreur quant à l'opportunité du projet et la portée de l'acte attaqué; qu'enfin, il n'est pas contesté que celui-ci se fonde adéquatement sur l'article 127 du CWATUPE; que le deuxième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un troisième moyen de la violation des articles 1^{er}, 11^o et 12^o, 2, 45, 46, 56, 95 et 97 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, des articles D.1, D.6, 8^o, D.50, D.62, D.63, D.64, D.66, D.68, D.69, D.70, R.46, 2^o, R.57, et R.72 du Livre I^{er} du Code de l'environnement, des articles 1^{er}, 115, alinéa 2 et 285 du CWATUPE, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, d'erreurs et de contradictions dans les motifs ainsi que d'une erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir; que, dans une première branche, ils dénoncent la réalisation de la partie acoustique de l'E.I.E. par un organisme qui n'est pas agréé conformément aux dispositions qu'ils énumèrent (D.6, 8^o, R.46, 2^o, D.69, R.72, D.70, D.63, alinéa 2, 4^o et R.57, alinéa 4 du Livre I^{er} du Code de l'environnement);

qu'ils affirment qu'au moment de l'entrée en vigueur de l'arrêté du Gouvernement wallon du 1^{er} juillet 2010 relatif aux conditions et modalités d'agrément des laboratoires ou organismes en matière de bruit, le bureau ARIES ne disposait pas de l'agrément requis et confiait régulièrement la partie acoustique de ses E.I.E. au bureau AVEA Consulting; qu'ils constatent que la demande de permis de mars 2011 comporte une E.I.E. datée d'octobre 2010 soit deux mois après l'entrée en vigueur de l'arrêté du 1^{er} juillet 2010; qu'ils relèvent que le chapitre consacré à l'environnement sonore ne fait pas référence à l'intervention du bureau AVEA Consulting si bien qu'ils considèrent que cette partie a été réalisée par ARIES alors que ce bureau ne disposait pas de l'agrément requis; qu'ils considèrent dès lors que la partie de l'E.I.E. relative à l'environnement sonore (pp. 205 à 252) doit être écartée, que l'E.I.E. est incomplète, ce qui cause grief à ses destinataires, les requérants, qui ne peuvent y trouver des considérations établies par un auteur agréé en matière de bruit;

que, dans une deuxième branche, ils critiquent l'E.I.E. sur le plan de l'alternative de localisation des parkings; qu'ils reproduisent les pages 395 à 399 de l'E.I.E. en déplorant que sur 435 pages, seulement 5 pages y sont consacrées; qu'ils reprochent à l'E.I.E. de ne fournir, en ce qui concerne cette alternative, que de maigres considérations qui sont dénuées de sens ou de fondement; qu'ils critiquent le motif selon lequel l'alternative ne peut être retenue parce qu'elle est "contraire aux objectifs du projet qui vise une intégration des fonctions dans un pôle multimodal compact"; qu'ils dénoncent l'absence de précision quant à la notion de "pôle multimodal compact" et aux limites de cette "compacité"; qu'ils considèrent qu'une distance de 500 mètres entre le parking et la gare ne peut disqualifier la "compacité" du "pôle multimodal", le surcroît de temps pour accéder à la gare entre l'alternative et le projet étant de 75 secondes;

qu'ils critiquent le motif selon lequel "la consommation de cet espace pour y créer un parking ne paraît pas pertinente, vu qu'il est possible de (le) prévoir à côté de la gare"; qu'ils estiment qu'il s'agit d'un argument tautologique sans lien direct avec les mérites respectifs des deux localisations;

qu'ils critiquent le motif selon lequel "cette alternative ne permettra pas de diminuer le coût de construction"; qu'ils affirment que le coût ne doit pas entrer en considération pour la rédaction d'une E.I.E. qui ne doit se préoccuper que des aspects environnementaux des projets et qu'il n'a jamais été indiqué que la diminution du coût de construction doit être un objectif à remplir pour retenir une alternative de localisation;

qu'ils critiquent le motif de l'E.I.E. selon lequel "l'alternative compromet donc l'équilibre trouvé actuellement pour créer à cet endroit un parking P+R surmonté d'un nouveau quartier, le tout à proximité directe d'une gare rénovée en vue d'une desserte ferroviaire renforcée par le RER"; qu'ils s'interrogent sur la nature de l'équilibre invoqué et sur la manière dont il serait compromis en répétant que le surcroît de temps pour accéder à la gare entre l'alternative et le projet est de 75 secondes;

qu'ils critiquent également le motif selon lequel "si cette augmentation de temps de parcours peut paraître faible, son imposition en devient pénalisante pour un trajet qui sera, dans la plupart des cas, un trajet quotidien. L'absence de relation directe avec la gare est une faiblesse qui mettrait le succès du parking P+R en péril"; qu'ils estiment que cette mise en péril ne repose sur aucun élément probant et est manifestement déraisonnable, et donc dénué de tout fondement, si on compare un surcroît de 75 secondes sur un trajet évalué en moyenne à plus d'une heure entre le domicile et le lieu de travail;

qu'ils critiquent ensuite le motif selon lequel "en cas de panne du système ou pendant les périodes d'entretien, le temps de parcours serait porté à 7 minutes, ce qui est totalement rédhibitoire"; qu'ils considèrent qu'un événement accidentel ne doit pas entrer en ligne de compte pour apprécier la pertinence de l'alternative, des événements accidentels pouvant intervenir pour le site retenu (panne des systèmes d'accès ou de paiement, panne des ascenseurs,...);

qu'ils critiquent enfin le motif selon lequel "ce lotissement étant densément habité, l'impact sur ces deux quartiers serait donc beaucoup plus élevé que pour le projet initial"; qu'ils dénoncent une observation incompréhensible sans explication approfondie des flux de circulation; qu'ils soutiennent que l'alternative du parking au-delà de la N4 aurait un impact salubre pour les quartiers de la Baraque et du Biéreau désengorgés de "tout trafic de transit, devenu significativement moins avantageux du fait de l'éloignement du parking des centres de ces deux quartiers";

qu'ils critiquent le motif selon lequel "ces différents chantiers (correspondant aux différentes phases de construction) seraient systématiquement rallongés au vu de la nécessité de réaliser ces parkings"; qu'ils considèrent qu'il n'y a pas de lien entre l'ouverture de deux chantiers distincts et leur longueur et estiment, au contraire, que l'ampleur du chantier Courbevoie étant diminuée, ce chantier serait moins long et donc moins gênant pour les habitants;

qu'ils concluent que les réponses apportées à la proposition faite ne sont pas adéquates, documentées et cohérentes et qu'il en résulte que l'E.I.E. est incomplète et n'a pas permis à l'autorité de décider en toute connaissance de cause;

que, dans une troisième branche, ils reprochent à l'E.I.E. d'être muette sur les risques parasismiques du projet; qu'ils se réfèrent à la norme Eurocode 8 adoptée au niveau européen ["Conception et dimensionnement des structures pour leur résistance aux séismes" (NBN EN1998-1:2004 et annexe nationale NBN EN1998-1 ANB 2011)] et signalent l'existence de nombreux séismes de magnitude 2,2 à 3,2 en Brabant wallon, et particulièrement à Court-Saint-Etienne et Ottignies; qu'ils relèvent que l'annexe nationale à la norme précitée classe Louvain-la-Neuve en zone sismique 2 si bien que le sol n'étant pas rocheux, le dimensionnement sismique est requis; qu'ils dénoncent donc un manque d'information de l'autorité et des réclamants; qu'ils estiment que la référence à la norme Eurocode 8 en page 58 de l'acte attaqué ("L'ouvrage sera conforme aux normes EUROCODE 8 (conception et dimensionnement des structures pour leur résistance aux séismes) qui sont d'application en Belgique") montre que l'autorité n'a pas perçu que le résultat de l'examen des lieux selon cette norme aurait pu aboutir à refuser purement et simplement le permis sollicité et renvoient à leur 6^{ème} moyen sur ce point;

Considérant qu'en réplique, sur la première branche, les requérants estiment que raisonner comme le fait la Région wallonne, à savoir que l'étude acoustique fait partie de l'E.I.E. qui a été réalisée par un bureau agréé si bien que l'étude acoustique a été réalisée par un bureau agréé, revient à mépriser l'article R.57, alinéa 4 du Code de l'environnement; qu'ils exposent qu'il ne suffit pas que l'auteur de l'étude d'incidences soit agréé pour que toute étude acoustique qui y figure soit automatiquement considérée comme réalisée par un auteur agréé conformément à l'arrêté du Gouvernement wallon du 1^{er} juillet 2010 relatif aux conditions et modalités d'agrément des laboratoires ou organismes en matière de bruit; qu'ils lui reprochent de ne pas indiquer qui a effectivement réalisé le volet acoustique de l'E.I.E.; qu'ils rappellent, par ailleurs, qu'en l'absence d'une étude acoustique conforme, l'E.I.E. est lacunaire puisqu'elle ne comporte aucune indication susceptible d'être prise en compte sur les effets acoustiques du projet; qu'ils précisent que telle est leur critique;

que, sur la deuxième branche, ils affirment ne pas vouloir substituer leur appréciation à celle de la partie adverse sur la question de l'alternative de localisation; qu'ils rappellent les huit erreurs reprochées, qui entraînent l'incomplétude de l'E.I.E. et l'impossibilité pour l'auteur de l'acte de se prononcer en toute connaissance de cause; qu'ils ajoutent que la question des alternatives a fait l'objet de réclamations étayées et du recours au ministre, ces observations s'articulant autour des griefs qui concernent la qualité de l'air et les nuisances sonores, l'intermodalité insuffisante, l'inconvertibilité du "park and ride", l'engorgement automobile de l'anneau central, le coût des infrastructures, etc;

que, sur la troisième branche, ils reprochent à la partie adverse de ne pas répondre au grief et considèrent qu'il n'est pas attesté que le projet répond aux critères de la norme Eurocode 8; que, selon eux, imposer son respect dans ces conditions ne pallie pas les lacunes du dossier de demande et la motivation défailante;

Considérant que, dans le dernier mémoire, en ce qui concerne la deuxième branche, ils insistent sur le fait que "la mise en perspective du contenu des réclamations avec le contenu de l'étude d'incidences aurait dû inciter la partie adverse à constater les insuffisances de cette dernière, qu'ils avaient dénoncées, et l'amener au minimum à imposer un complément d'étude sur ce point";

qu'en ce qui concerne la troisième branche, ils reprochent à nouveau à l'acte attaqué de se contenter d'imposer des normes "qui sont d'application en Belgique", sans s'inquiéter de savoir si ces normes sont adaptées au projet, et sans disposer de la moindre information sur la question;

Considérant, sur la première branche, qu'il ressort de l'étude d'incidences sur l'environnement et de ses annexes que la partie relative à "l'environnement sonore" du projet a été réalisée par le bureau AVEA Consulting; que les pièces déposées par la partie intervenante établissent également qu'ARIES Consultants, auteur de l'étude d'incidences, a sous-traité cette partie à ce bureau; qu'il est établi qu'AVEA Consulting disposait bien, au moment de la réalisation de l'étude, de l'agrément nécessaire pour effectuer des études de bruit; que, partant, la partie acoustique de l'étude d'incidences a bien été réalisée par un auteur agréé pour ce faire; que la première branche du troisième moyen n'est pas fondée;

Considérant qu'en ce qui concerne l'examen par la partie adverse de l'alternative de la localisation du parking en projet, l'acte attaqué est notamment motivé comme suit :

- " Considérant que l'enquête publique tenue sur le territoire de la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve a donné lieu à 743 lettres d'observation ou d'opposition portant pour l'essentiel sur les points suivants :
[...]
 - le projet devrait être aménagé au-delà de la zone d'habitat, de l'autre côté de la RN4;[...]
 - l'opportunité même de construire ce parking, l'implantation retenue [...]; des alternatives sont ainsi proposées (voir dans les courriers de recours);[...]
 - l'alternative d'un arrêt SNCB supplémentaire près de la E411 n'a pas été suffisamment étudiée" (p. 5);
- " Considérant que les requérants soulèvent les arguments suivants dans leurs recours :
[...]
 - Il [le projet] présente un effort budgétaire considérable difficilement compréhensible;[...]
 - Il importe de réduire le trafic de transit en centre-ville et l'accès au parking RER devrait être réalisé exclusivement depuis la E411 et en dénivelé sous le rond-point N4 - N25; les parkings RER et UCL devraient être scindés et l'entrée secondaire devrait être aménagée exclusivement pour le parking UCL à côté de la sortie secondaire; l'étude d'incidences n'apporte pas de réponse satisfaisante à ce propos; cette proposition ne se justifie toutefois que dans l'hypothèse, contestée, où l'implantation du parking est opportune à l'endroit proposé;[...]
 - L'étude des implantations alternatives n'est pas satisfaisante (proposition d'implantation du parking entre la N4 et l'autoroute, à proximité de la E411, extra-muros)" (pp. 8-10);
- " Le collectif [collectif «Ubaverkoi»] estime que de trop nombreuses demandes formulées lors de la 1^{ère} enquête, tant par eux que par d'autres réclamants, sont passées sous silence dans les compléments d'étude d'incidences (rejet de la demande d'étude d'une localisation alternative, reconvertisibilité possible du parking si surdimensionné, accessibilité alternative à la voiture vers la gare RER, prise en compte d'effets cumulatifs du parking, du projet Courbevoie, mais aussi des développements urbains encore attendus dans le centre de Louvain-la-Neuve,...)" (p. 17);

- " Il [un réclamant, Monsieur Goffin] demande au collège communal d'examiner plus attentivement la proposition formulée par plusieurs réclamants lors de la 1^{ère} enquête de déplacer la gare, de prendre avec circonspection la pétition en faveur du RER à LLN et de demander au ministre compétent de procéder à une consultation large dans l'éventualité de la mise en œuvre du D.A.R." (p. 20);
- " M. Thibaut propose des alternatives au projet : (a) non construction du parking en rentabilisant les parkings existants ou en les agrandissant, (b) construction d'un parking extra-muros hors-sol relié à la gare d'Ottignies par un train/tram automatique sans conducteur, (c) construction d'un parking extra-muros surmonté par une infrastructure complémentaire de type salle polyvalente de 10.000 places" (p. 20);
- " Considérant qu'un permis unique n'est pas délivré en fonction de la capacité financière du demandeur; qu'il n'est par ailleurs pas démontré qu'en l'espèce, le demandeur n'aurait pas la capacité de mettre en œuvre le permis; qu'il y a lieu de souligner que le projet a été sélectionné par décisions des 11 octobre et 7 décembre 2005 du Comité de concertation établi entre le Gouvernement fédéral, les Communautés et les Régions, comme étant un projet d'infrastructure pour lequel une exécution rapide et coordonnée est considérée prioritaire pour les trois régions; qu'en exécution de ces décisions, ce projet bénéficie du préfinancement de la Région wallonne défini par le contrat relatif au préfinancement des travaux d'aménagement du parking de la gare de Louvain-la-Neuve conclu entre l'Etat fédéral, la Région wallonne, la SNCB-Holding et la SPV LLN" (p. 29);
- " Considérant toutefois qu'un grand nombre de riverains est favorable à l'implantation de ce parking «extra-muros» :
 - o soit entre la N4 et l'autoroute E411,
 - o soit le long de la N25 entre LLN et Ottignies;

Considérant qu'à première vue, ces implantations semblent plus faciles à réaliser et semblent présenter un intérêt notamment pour ce qui concerne le flux entrant vers le centre de LLN;

Considérant que l'alternative consistant à construire le parking entre la N4 et l'E411, également retenue par le plan communal de mobilité, n'est pas envisageable; qu'en effet, la distance à parcourir à pied pour arriver à la gare serait portée à 500 mètres, à parcourir dans un tunnel piéton, avec l'aide éventuelle d'un tapis mécanique, ce qui constitue une solution peu conviviale et dissuasive; que la mise en œuvre d'un service de navettes entre ce parking et la gare constituerait également un obstacle à l'attractivité de l'offre RER; que de plus, cette solution ne s'inscrit pas dans un projet plus global de développement d'un nouveau quartier;

Considérant que l'alternative proposant la création d'un second arrêt ferroviaire en bordure de l'E411 n'est pas intéressante dans l'optique du RER, cherchant à optimiser les liaisons entre un minimum d'arrêts stratégiques et Bruxelles, de manière à atteindre une meilleure fluidité sur les lignes concernées; qu'elle entraînerait en outre une augmentation des coûts de fonctionnement du RER; qu'elle risquerait enfin d'aboutir, à terme, au déclassement de la gare du centre-ville au détriment de ses habitants;

Considérant qu'une implantation d'un parking et d'une nouvelle gare le long de la N25 entre Louvain-la-Neuve et Ottignies n'offrirait pas de solution d'accès direct aux navetteurs de la E411, représenterait les mêmes inconvénients pour l'attractivité de l'offre ferroviaire et serait en outre difficilement réalisable techniquement, en raison de la courbure des voies qu'elle impliquerait;

Considérant que le principe d'implantation du parking en sous-sol, sous une dalle surconstructible, ménageant une importante capacité de parcage dédiée aux constructions futures, assure la neutralité foncière du projet et permet de renforcer la densification du centre et des abords de la gare; que l'urbanisme sur dalle caractérise d'ailleurs l'ensemble du centre-ville de Louvain-la-Neuve; que le projet participe ainsi à la gestion parcimonieuse du sol et est compatible avec la destination générale de la zone d'habitat;

Considérant qu'en ce qui concerne les impacts environnementaux, il y a lieu de relever que la dissociation des deux projets induirait deux zones d'impacts :

- o le quartier Courbe Voie et son parking au droit du site,
- o le site d'implantation du parking RER;

Considérant dès lors que, même en déplaçant le parking, le centre de Louvain-la-Neuve subirait les impacts générés par la présence du chantier nécessaire à la construction du quartier de Courbevoie;

Considérant, vu les conclusions de l'étude d'incidences sur le niveau de bruit ambiant, que l'autorité compétente sur recours estime que le déplacement du parking RER ne présente pas d'intérêt significatif en ce qui concerne l'environnement sonore global généré par le charroi sur le Boulevard de Wallonie, la Nationale 4 et l'autoroute E411;

Considérant, vu les conclusions de l'étude d'incidences sur la qualité de l'air ambiant, que l'autorité compétente sur recours estime que le déplacement du parking RER ne présente pas d'intérêt significatif en ce qui concerne la qualité de l'air; que les alternatives se situent en effet dans un périmètre relativement restreint;

Considérant par contre que la dissociation des projets induirait une augmentation significative des surfaces imperméabilisées; que vu les conclusions de l'étude d'incidences en ce qui concerne l'impact de l'imperméabilisation du sol sur la nappe phréatique, cette alternative présenterait un impact significatif sur l'environnement;

Considérant par ailleurs que si l'implantation aérienne des parkings en vue de leur potentielle reconversion présente un intérêt dans l'hypothèse de l'abandon définitif des véhicules de transport individuel, elle n'en imperméabiliserait pas moins une surface non négligeable, ce qui, vu les conclusions de l'étude d'incidences en la matière, n'est pas acceptable;

Considérant qu'il y a lieu de rappeler que l'étude d'incidences relative à la mise à 4 voies de la ligne 161 en Région wallonne dans le cadre du projet du RER avait analysé la problématique de l'aménagement d'un parking-relais en relation avec le RER à Louvain-la-Neuve et évalué deux implantations possibles, à savoir un parking de l'ordre de 5900 places situé dans les environs directs de la gare actuelle, en liaison directe à partir de la E411, ainsi que la réalisation d'une nouvelle gare proche de la E411 et d'un parking souterrain de 6 niveaux et de l'ordre de 3060 places; que cette étude d'incidences a conclu :

- o à la nécessité de réaliser le parking en cause;
- o à l'inopportunité d'aménager une nouvelle gare à 1 km de la gare actuelle, pour des raisons de coût, d'inefficacité en terme de gestion du rail et d'attractivité de l'offre ferroviaire;
- o à la mise en exploitation des IC/IR aux heures de pointe du matin et du soir ne s'arrêtant qu'à Ottignies pour relier le P&R (LLN) à la Région de Bruxelles capitale;

- o à un dimensionnement du parking de l'ordre de 3000 véhicules, correspondant au nombre de véhicules qu'il est possible de capter sur l'autoroute au cours des 2 heures de pointe du matin;
- o à la recommandation de créer une nouvelle voie dédiée uniquement à l'accès P&R, n'interférant pas avec les voiries existantes déjà encombrées [en 2003], en particulier la RN4; il est donc recommandé de créer un accès au P&R sous la RN4;

que, enfin, dans le cadre d'un article «Construire de vastes parkings pour favoriser une mobilité plus durable ? Le cas du projet de parking relais à Louvain-la-Neuve », daté du 31 janvier 2011, la Fédération Inter Environnement Wallonie (IEW) écrit :

« Il est positif de voir s'élaborer un projet de densification de l'habitat et de mixité fonctionnelle aux abords d'une gare SNCB, future gare RER en l'occurrence»;

Considérant que, dans le souci de l'utilisation parcimonieuse du sol et de la rationalisation des coûts environnementaux, l'autorité compétente sur recours conclut que ces deux projets doivent être développés au droit du même site" (pp. 44-45);

- " Considérant que le développement durable n'est pas une science exacte ou une simple équation mathématique; que pour apprécier le caractère du projet en termes de développement durable, il faut prendre l'ensemble des aspects favorables ou défavorables en la matière; qu'en l'occurrence, chacune des options d'implantation présente des avantages et des inconvénients en termes d'impacts environnementaux; que l'option à retenir est celle qui présente le meilleur équilibre entre les différentes contraintes; que sur base des éléments discutés dans le présent arrêté, l'autorité compétente sur recours conclut que la meilleure alternative est effectivement le projet soumis à la présente demande de permis unique" (p. 50);

Considérant que ces différents motifs montrent que la partie adverse disposait d'informations complémentaires à l'E.I.E. pour apprécier cet aspect de la demande; que, par ailleurs, ils justifient suffisamment le choix opéré par la partie adverse quant à la localisation du projet; qu'il n'est pas démontré qu'ils sont entachés d'une erreur manifeste d'appréciation; que les griefs émis par les requérants quant aux réponses apportées à leur proposition s'apparentent plus à des critiques d'opportunité; qu'il n'appartient ni au Conseil d'Etat ni aux riverains de substituer leur appréciation à celle de l'autorité; que celle-ci a clairement adopté un point de vue différent de celui des requérants; qu'ainsi, si ceux-ci peuvent penser qu'une distance de 500 mètres n'est pas de nature à disqualifier la compacité du pôle multimodal, le contraire n'est pas dénué de tout fondement; qu'une telle distance peut faire la différence pour des navetteurs qui ont utilisé leur voiture pour rejoindre la gare de départ avant d'emprunter éventuellement un autre moyen de transport ou de parcourir la distance qui sépare la gare d'arrivée de leur lieu de travail (et vice versa le soir); que, par ailleurs, l'auteur de l'acte attaqué qui pointe le manque de convivialité et l'effet dissuasif de la proposition alternative, ajoute que "cette solution ne s'inscrit pas dans un projet plus global de développement d'un nouveau quartier";

qu'en ce qui concerne la consommation de l'espace, l'autorité indique bien que "la dissociation des projets induirait une augmentation significative des surfaces imperméabilisées" et "que vu les conclusions de l'étude d'incidences en ce qui concerne l'impact de l'imperméabilisation du sol sur la nappe phréatique, cette alternative présenterait un impact significatif sur l'environnement";

qu'en ce qui concerne le coût des travaux, si deux parkings devaient être construits, l'acte attaqué ne retient pas ce critère lorsqu'il tranche la question de l'alternative d'implantation; qu'il n'aborde la question des coûts de l'investissement qu'en lien avec une réclamation qui portait sur l'opportunité budgétaire du projet;

qu'en ce qui concerne l'équilibre du projet, la partie adverse a dépassé l'analyse de l'étude d'incidences pour examiner les avantages et inconvénients des implantations en lice avant de se prononcer; qu'elle reprend ainsi l'appréciation positive donnée par la Fédération Inter Environnement Wallonie (IEW) qui écrit :

" Il est positif de voir s'élaborer un projet de densification de l'habitat et de mixité fonctionnelle aux abords d'une gare SNCB, future gare RER en l'occurrence";

qu'il résulte des éléments qui précèdent que la deuxième branche du troisième moyen n'est pas fondée;

Considérant, sur la troisième branche du moyen, que la partie adverse a examiné la problématique des risques parasismiques du projet par le biais d'une réclamation introduite par un autre riverain, comme suit :

" M. Thibaut émet des remarques spécifiques au RER à LLN. Il signale des manquements de l'étude d'incidences et des analyses complémentaires, notamment en ce qui concerne l'analyse de la capacité des parkings existants, le respect des normes parasismiques existantes, l'utilité d'un marketing direct auprès des usagers potentiels. Il juge que le tronçon RER entre Ottignies et LLN est illégal, discriminatoire et inopportun parce qu'il n'appartient pas à la ligne 161 et ne respecte pas une égalité de traitement des usagers de la SNCB selon le sens de leur voyage vers LLN" (p. 21);

que, pour répondre à cette observation, elle a choisi d'imposer la norme qui est d'application en cette matière dans le pays :

" L'ouvrage sera conforme aux normes EUROCODE 8 (conception et dimensionnement des structures pour leur résistance aux séismes) qui sont d'application en Belgique";

que les requérants, eux-mêmes, se réfèrent à cette norme adoptée au niveau européen; que, dès lors, cette condition permet de constater qu'à supposer que l'étude d'incidences elle-même soit lacunaire sur cet aspect, la partie adverse l'a néanmoins

examiné et a pris sa décision en connaissance de cause; que, pour le surplus, il est renvoyé à l'examen du sixième moyen; que la troisième branche du troisième moyen n'est pas fondée;

que le troisième moyen n'est fondé en aucune de ses branches;

Considérant que les requérants prennent un quatrième moyen de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, d'erreurs et de contradictions dans les motifs, de la violation des formes substantielles ou prescrites à peine de nullité et de l'excès de pouvoir ainsi que d'une erreur manifeste d'appréciation; qu'ils critiquent les motifs de l'acte attaqué sur quatre points;

que, premièrement, en ce qui concerne le dimensionnement des parkings, ils citent tout d'abord des extraits de l'E.I.E. (p. 198 : parking U.C.L., besoin de 653 places, surplus de 300 places, possibilité d'occupation par les résidents des bâtiments raccord et place; pp. 200 et 201 : "parking bureau", sous évaluation des besoins en raison d'une ambition trop grande en vue de réduire la part modale de la voiture, proposition d'augmenter le nombre de places de "parking bureau" et proposition de réaffectation à d'autres bâtiments si elles sont trop nombreuses; p. 198 : parking S.N.C.B., capacité prévue non surdimensionnée, offre de stationnement déjà importante, synergie avec les parkings du centre-ville à envisager);

qu'ils citent ensuite l'avis du CWEDD du 23 mai 2011 relativement à l'absence de justification du dimensionnement du parking tant pour la partie RER que pour la partie "dalle" (logements, bureaux, services, U.C.L.), l'absence d'informations plus précises à destination de l'auteur de l'E.I.E. et l'absence de remarques de l'E.I.E. à ce sujet, l'interrogation du CWEDD quant aux places pour le RER eu égard à la volonté de réduire l'usage de l'auto, l'étonnement du CWEDD quant aux places pour la dalle alors que le quartier nouveau est présenté comme durable et eu égard à la proximité des services et transports en commun, et le risque non négligeable de se retrouver ainsi avec un parking sous utilisé;

qu'ils citent enfin les motifs suivants de l'acte attaqué :

" Considérant que le secteur «SNCB», comportant 2.338 places, est dédié aux usagers des chemins de fer; que l'étude affirme que ce nombre d'emplacements représente à peine 2 % du trafic vers Bruxelles et 3 % de la population active résidant dans l'aire d'attractivité du Park & Ride (acte attaqué, p. 46);

Considérant que le nombre d'emplacements à prévoir pour les usagers du train ne doit pas être calculé sur base d'un pourcentage aléatoire de véhicules à capter depuis l'autoroute et la N 4; que le projet a pour objectif principal d'encourager l'utilisation du train et des modes de déplacement doux à la place de la voiture et

donc d'élever ledit pourcentage à un maximum; que par contre, le nombre d'emplacements est limité par la capacité des infrastructures (réduction de vitesse sur les voies d'accès, temps d'ouverture des barrières d'accès et manœuvres dans le parking même) à absorber le flux de voitures venant de l'autoroute, capacité estimée par la Cellule d'études immobilières et urbaines de l'UCL à 1.500 véhicules par heure, soit 3.000 véhicules pour la plage de pointe du matin (7 h-9 h); (acte attaqué, p. 47)";

qu'ils considèrent que cette motivation montre que la capacité du parking U.C.L. dépasse de 30 % les besoins et que la capacité du parking S.N.C.B. est fixée en fonction de la "capacité des infrastructures à absorber le flux de voitures venant de l'autoroute"; qu'ils affirment que cette motivation ne rencontre pas les préoccupations des différents intervenants (dont le CWEDD) et ne tient pas compte des recommandations de l'E.I.E. en matière de synergie avec les parkings de l'Esplanade; qu'ils en concluent que la motivation est inadéquate sur ces questions essentielles;

que, deuxièmement, en ce qui concerne la mobilité, ils tirent des pages 156 et 173 de l'E.I.E. dont ils citent des extraits, qu'un tiers des navetteurs vers et depuis les accès secondaires du parking situés sur le boulevard de Wallonie emprunteront "l'Anneau Central"; qu'ils citent encore des extraits des pages 404 et 419 de l'E.I.E. qui expliquent ce transit par la congestion du rond-point RN4/RN25 et considèrent que l'auteur de l'E.I.E. suppose que la levée de cette contrainte devrait, à terme, réduire ce transit; qu'ils ajoutent que le complément d'E.I.E. consacré à la mobilité est contradictoire avec l'E.I.E. en ce qu'il conclut que l'aménagement d'un tunnel sous la RN4 en prolongement de la RN25 n'entraînera pas de réduction de trafic vers le parking via l'anneau central;

qu'ils citent l'extrait suivant de l'acte attaqué :

" Considérant que l'étude complémentaire de mobilité souligne l'encombrement important du rond-point N4/N25; que le présent projet ne peut être subordonné à la réalisation d'ouvrages relevant de la compétence de la Direction des routes du Service Public de Wallonie; que la résolution de ce nœud routier est recommandée par les plans communal et provincial de mobilité ; qu'un projet est actuellement à l'étude et en recherche de financement (acte attaqué, p. 43)";

qu'ils en déduisent que l'acte attaqué estime que la remédiation programmée à la saturation du rond-point RN4/RN25 réduira le trafic vers et depuis les accès secondaires du parking via les pénétrantes ouest et sud;

qu'ils considèrent, en conséquence, que le complément dit le contraire de l'acte attaqué; qu'ils constatent que l'auteur de l'acte attaqué connaissait le complément d'E.I.E. et était complètement informé sur ce point; qu'ils en déduisent que la motivation du permis attaqué est notoirement insuffisante, inadéquate et contradictoire et procède d'une erreur manifeste d'appréciation sur ce point;

que, troisièmement, en ce qui concerne la qualité de l'air, ils reprochent à l'étude d'incidences de l'avoir mesurée à Corroy-le-Grand (plateau venteux) (E.I.E., pp. 257, 264 et 265) qui ne correspond pas à la situation de Louvain-la-Neuve où les mesures auraient dû être prises (urbanisation dense, circulation automobile intense et parkings existants regroupant 1.700 places); qu'ils relèvent aussi que l'étude d'incidences critique le logiciel IMMI utilisé qui est peu fiable et ne prend pas en considération les sources de pollution qui ne sont pas inhérentes à la circulation automobile et aux rejets d'extraction du parking (E.I.E., p. 286); qu'ils citent encore les deux passages suivants de l'étude :

- " en raison de l'implantation de la voirie en contrebas du quartier de Lauzelle, nous ne pouvons pas exclure un impact sur les habitations les plus proches en cas de forte affluence" (p. 292);
- " en ce qui concerne la valeur limite à respecter pour les particules fines, celle-ci est difficile à interpréter puisqu'il s'agit d'une valeur moyennée sur la journée. Au vu de la forte concentration calculée en période de pointe, il est possible qu'elle ne soit pas respectée" (p. 278);

qu'ils soutiennent que l'auteur de l'acte n'a pas tenu compte des réserves, doutes et incertitudes émis dans l'étude; qu'ils considèrent la motivation insuffisante sur un aspect essentiel du projet alors que l'étude signalait son incomplétude; qu'ils notent que l'auteur de l'acte attaqué n'a pas complété les informations de l'étude notamment par des données recueillies sur le site même; qu'ils concluent que la motivation est "notoirement insuffisante, inadéquate et contradictoire et procède d'une erreur manifeste d'appréciation";

que, quatrièmement, en ce qui concerne le comité d'accompagnement, ils constatent que les conditions particulières ne sont pas complétées comme l'annonçaient les motifs de l'acte attaqué; qu'ils estiment qu'il s'agit d'une contradiction dans les motifs et d'une erreur manifeste d'appréciation; qu'ils ajoutent que la seule disposition qui pourrait avoir un rapport avec cette question est le point 8 des conditions particulières relatives au chantier; qu'ils considèrent, cependant, que tant au niveau des compétences que de sa durée d'existence, le comité de suivi de chantier ne correspond en rien au comité d'accompagnement demandé par les réclamants et la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve qui dans la décision du conseil communal du 26 juin 2012 s'exprimait comme suit :

- " 13. Constituer un comité d'accompagnement composé de représentants de l'Association des Habitants, de l'Université et de la Ville, dont la mission sera d'évaluer l'état d'avancement des mesures mentionnées ci-dessus, de planifier leur exécution, en précisant que tout le dispositif devra être opérationnel au plus tard lors de la mise en service du parking-relais, et de veiller à leur bonne exécution";

qu'ils constatent que les douze mesures préconisées, dont le comité d'accompagnement doit suivre l'évolution, sont les suivantes :

- " 1.- Interpeller le gouvernement wallon sur la nécessité de réaliser dans les meilleurs délais le tunnel sous le carrefour entre la RN 4 et la RN 25 (tel qu'il est déjà préconisé dans le plan communal de mobilité).
- 2.- Appuyer la demande du Collège auprès de la Région wallonne visant à obtenir les subventions régionales pour réactualiser le plan communal de mobilité sur la partie de Louvain-la-Neuve du territoire communal.
- 3.- Prise en charge par l'Université d'une étude acoustique sur les boulevards de Wallonie et André Oleffe, destinée à établir la situation sonore sur ces deux voiries et à formuler des propositions afin de diminuer les nuisances sonores (dispositifs anti-bruit, aménagements de voiries).
- 4.- Rédaction par la Ville de son avis relatif à la demande de permis concernant les accès routiers vers le parking-relais, en y intégrant les résultats des réunions de concertation qui se sont tenues, et prévoyant notamment la création d'un effet de porte à l'entrée du boulevard de Wallonie, placement de panneaux anti-bruit (absorbants) de 2 mètres de haut et cela sur une longueur de 70 mètres après la sortie de la trémie.
- 5.- Mise en place d'un «céder le passage» sur le boulevard de Wallonie dans la descente, à hauteur de la pompe à essence.
- 6.- Compléter et affiner le dispositif ci-dessus concernant le boulevard de Wallonie en fonction des conclusions de l'étude acoustique.
- 7.- Renouvellement, par la Ville, du boulevard André Oleffe et cela par un revêtement anti-bruit, et envisager toutes mesures complémentaires résultant des conclusions de l'étude acoustique (limitations de vitesse, panneaux anti-bruit).
- 8.- Réalisation d'un rond-point prioritaire sur le boulevard André Oleffe à hauteur du parking «Aula» actuel, rond-point qui sera pris en charge par le promoteur qui réalisera le projet urbain couvrant la partie comprise entre la Grande Aula et l'église St François.
- 9.- Privilégier l'entrée du parking-relais via la E411. Cette mesure prise en charge par la SNCB Holding consistera notamment à régler les temps d'ouverture des barrières afin de les rendre moins attractives et référencer uniquement l'accès principal depuis la E411.
- 10.- Quand l'aménagement du carrefour RN4/RN25 sera réalisé, étudier la possibilité de se passer de l'entrée secondaire à usage des navetteurs et la réserver aux habitants du quartier Courbevoie.
- 11.- Dissuader le trafic de transit via les avenues des Arts et des Musiciens et la rue des Harmonies en y installant des dispositifs adéquats, en évaluer l'efficacité et les renforcer par d'autres dispositions si nécessaire.
- 12.- Renforcer les dispositifs limitant l'accès aux quartiers les plus proches (Lauzelle et Baraque et Hocaille) du centre commercial, et cela afin d'empêcher le stationnement intempestif dans ces quartiers ; la prochaine étape consistera à mettre des stewards à l'entrée des portions à circulation locale de Lauzelle et de la Baraque et cela aux heures critiques (samedi, vendredi en fin d'après-midi);
- 13.- Constituer un comité d'accompagnement composé de représentants de l'Association des Habitants, de l'Université et de la Ville, dont la mission sera d'évaluer l'état d'avancement des mesures mentionnées ci-dessus, de planifier leur exécution, en précisant que tout le dispositif devra être opérationnel au plus tard lors de la mise en service du parking-relais, et de veiller à leur bonne exécution";

Considérant qu'en réplique, sur le dimensionnement des parkings, les requérants considèrent que la partie adverse ne mesure pas la portée de leur moyen qui nécessite la mise en concordance de toutes les sources citées dans la requête; qu'ils soutiennent avoir clairement identifié les raisons pour lesquelles la motivation est insuffisante et renvoient pour le surplus à la requête;

que, de même, sur la mobilité, ils reprennent les arguments de la requête;

que, sur la qualité de l'air, ils prétendent que la partie adverse ne répond pas à leurs griefs qu'ils reproduisent;

qu'enfin, sur le comité d'accompagnement, ils indiquent qu'ils ne critiquent pas la création d'un comité d'accompagnement mais l'absence de création du comité d'accompagnement dont il est question dans la motivation;

Considérant que, dans le dernier mémoire, sur le dimensionnement des parkings, les requérants constatent que le surdimensionnement du parking est reconnu dans l'acte attaqué mais que la partie adverse se fonde sur une imprévision ou une inexactitude du projet, "mise en évidence par l'étude d'incidences, pour justifier la pertinence de maintenir les emplacements surnuméraires; qu'ils rappellent les doutes et interrogations du CWEDD sur cette question et s'étonnent qu'elles ne soient pas mentionnées dans l'acte attaqué; qu'ils remarquent que les éléments de documentation sur lesquels s'appuie la partie adverse émanent de l'U.C.L., ce qu'ils qualifient de particulièrement suspect, celle-ci étant liée au projet; qu'ils indiquent encore que l'attractivité du parking est limitée par la cadence, la ponctualité et la vitesse des trains au départ de la gare de Louvain-la-Neuve et que celle-ci sera inadéquate pour assurer des cadences de 4-6 trains en heure de pointe si une arrière-gare n'est pas construite; qu'ils affirment sur ce point que cette construction est "plus que compromise";

que, sur la mobilité, ils réaffirment que l'acte attaqué mentionne que la remédiation programmée à la saturation du rond-point RN4/RN25 réduira le trafic vers et depuis les accès secondaires du parking via les pénétrantes ouest et sud;

que, sur la qualité de l'air, ils rappellent avoir critiqué de manière argumentée et documentée les raisons pour lesquelles la motivation est défailante sur ce point dans la mesure où il n'est nullement démontré que les mesures de la station de Corroy-le-Grand sont représentatives de la qualité de l'air à Louvain-la-Neuve;

qu'enfin, sur le comité d'accompagnement, ils ajoutent que la condition relative à ce comité ne doit nullement porter sur des obligations quelconques qui seraient à charge de tiers;

Considérant que l'acte attaqué est motivé comme suit, sur le dimensionnement des parkings (pp. 46-48) :

- " Considérant que la Fédération Inter Environnement Wallonie estime qu'il serait souhaitable d'envisager qu'une partie au moins des nouveaux navetteurs RER accède à la gare de LLN autrement qu'en voiture; que cette fédération estime que le nombre d'emplacements prévus n'est pas de nature à dissuader l'usage de la voiture individuelle;

Considérant que certains riverains craignent le parking «sauvage» alors qu'IEW souhaite réduire la capacité d'accueil du parking; qu'il y a lieu de constater que le dimensionnement du projet, son accessibilité et les prix préférentiels pratiqués par l'exploitant permettent d'éviter l'émergence de phénomènes de parking «sauvage»;

Considérant pour mémoire que le projet P&R annexé à la gare de Louvain-la-Neuve était déjà évoqué en 2004 dans l'étude d'incidences relative à la mise à 4 voies de la ligne 161 en Région wallonne dans le cadre du projet du RER; qu'il y a lieu de constater que le nombre d'emplacements a été revu à la baisse au fil du temps;

Considérant, en effet, que le parking est divisé en deux secteurs distincts : le secteur «UCL» et le secteur «SNCB»;

Considérant que le secteur «UCL», comportant 947 emplacements, est dédié aux futurs bâtiments de la dalle, ainsi que potentiellement, en fonction de la disponibilité des places, aux futurs bâtiments fermant la place et au futur bâtiment de raccord avec le centre commercial; qu'en se fondant sur les prescriptions contenues dans la demande de permis de lotir en cours d'instruction par l'autorité communale, l'étude d'incidences estime le besoin en emplacements de parking relatif aux seuls bâtiments de la dalle, entre 604 et 676 emplacements, en fonction de la proportion de logements et de bureaux et en fonction que l'on observe l'offre minimale demandée par les prescriptions et la demande statistique; qu'en se basant sur la même méthode de calcul, on peut estimer l'offre minimale relative aux bâtiments fermant la place et au bâtiment de raccord à environ 260 emplacements; que le nombre d'emplacements prévus est donc supérieur de seulement 5 % au besoin estimé; que cette marge n'est pas déraisonnable et permet de se ménager une certaine souplesse quant aux ratios des différentes affectations au sein des futurs bâtiments; que de surcroît, l'étude souligne que ces chiffres tablent pour les bureaux sur une part modale de la voiture particulièrement faible (la moitié de la part actuelle) et qu'il est donc probable que, même dans une optique d'encouragement de l'utilisation des modes doux, la demande en parking pour les bureaux soit supérieure aux estimations;

Considérant que le secteur «SNCB», comportant 2338 places, est dédié aux usagers des chemins de fer; que l'étude affirme que ce nombre d'emplacements représente à peine 2 % du trafic vers Bruxelles et 3 % de la population active résidant dans l'aire d'attractivité du Park&Ride;

Considérant que l'analyse complémentaire relative à la mobilité définit le périmètre d'attractivité du parking à l'échelle locale sur la base d'un isochrone de 30 minutes divisé en cinq secteurs; que l'auteur d'étude ajoute à ces cinq secteurs un sixième secteur statistique composé des navetteurs habitant au sud de cet isochrone et pouvant être intéressés par le RER en sortant de l'autoroute avant les bouchons; que le nombre de véhicules quotidiens est évalué à 1803 véhicules par l'auteur d'étude;

Considérant que le nombre d'automobilistes susceptibles d'être captés sur la E411 est sous-estimé par l'auteur d'étude d'incidences; qu'en effet, le sixième secteur étudié par l'étude de mobilité est limité aux automobilistes provenant principalement des communes de La Bruyère et d'Eghezée, alors que de nombreux automobilistes venant du sud de la E411 et de la E42 (par exemple, de la commune de Fernelmont) sont susceptibles d'utiliser le RER dans la mesure où

les gares situées en amont de la gare de LLN n'offrent pas de solution d'accès satisfaisante en heure de pointe; que l'étude de mobilité ne prend donc pas suffisamment en compte l'objectif premier du parking, qui est avant tout de capter les navetteurs circulant en direction de Bruxelles sur la E411;

Considérant que les données de comptages de 2009 fournies par la DGO1 recensent environ 12.500 véhicules entre 6h00 et 9h00 du matin entre les échangeurs n° 9 et n° 7; qu'il convient en outre de prendre en compte l'augmentation tendancielle de 1% par an du flux observé à hauteur de la sortie 8A de la E411; que sur la base de cette évolution, les flux observés à hauteur de cette sortie pourraient atteindre près de environ 18.600 véhicules en 2050; que cette augmentation du trafic allongera encore le temps de parcours en voiture vers Bruxelles et favorisera donc le report modal en faveur du RER;

Considérant que le nombre d'emplacements à prévoir pour les usagers du train ne doit pas être calculé sur base d'un pourcentage aléatoire de véhicules à capter depuis l'autoroute et la N4; que le projet a pour objectif principal d'encourager l'utilisation du train et des modes de déplacement doux à la place de la voiture et donc d'élever ledit pourcentage à un maximum; que par contre, le nombre d'emplacements est limité par la capacité des infrastructures (réduction de vitesse sur les voies d'accès, temps d'ouverture des barrières d'accès et manœuvres dans le parking même) à absorber le flux de voitures venant de l'autoroute, capacité estimée par la Cellule d'études immobilières et urbaines de l'UCL à 1500 véhicules par heure, soit 3000 véhicules pour la plage de pointe du matin (7h-9h);

Considérant par ailleurs, que la Cellule d'études immobilières et urbaines de l'UCL estime le nombre de navetteurs venant en voiture à la gare de L-L-N à environ 700; que le projet RER augmentera sensiblement l'attractivité du rail; que les parkings de délestage d'Ottignies sont déjà en saturation; qu'il est souhaitable d'encourager et à tout le moins de ne pas freiner l'augmentation du nombre de navetteurs dans le futur proche; qu'au vu de ces considérations, le parking SNCB n'est pas surdimensionné;

Considérant que certains riverains se fondent sur les travaux du Conseil consultatif de l'énergie et du groupe «OLLN 2050» pour estimer qu'en 2050, il n'y aura plus d'énergie ni de matériaux pour construire les voitures et qu'il n'y aura plus d'énergie pour faire circuler les voitures déjà construites; que l'Agence Internationale de l'Énergie considère toutefois que la contrainte géologique n'est pas la plus dimensionnante et n'apparaîtra que plus tardivement que la contrainte environnementale; qu'il n'en reste pas moins que l'avenir des carburants à base de produits pétroliers est compromis dans un délai variable selon les hypothèses; qu'il n'est cependant pas établi que l'usage de véhicules individuels soit compromis en corollaire;

Considérant, en effet, que l'industrie automobile mène des recherches dans le cadre du développement des véhicules électriques; que si la disponibilité de réserves de lithium fait l'objet de controverses, les conclusions du rapport «The trouble with lithium» du Meridian International Research, cité par certains riverains, ont été contestées par plusieurs travaux plus récents; qu'une étude réalisée en 2011 par des chercheurs de l'université de Yale conclut comme suit que la disponibilité de lithium ne représentera pas une contrainte pour le développement de la voiture électrique au vingt-et-unième siècle :

[...]

Considérant que, dans un contexte de hausse tendancielle du coût de l'énergie, les modes de déplacement domicile-travail sont appelés à évoluer en conséquence; qu'il est permis de penser qu'à l'avenir, les longs trajets automobiles seront substitués par des modes alternatifs de déplacement; que la voiture électrique sera privilégiée pour les trajets domicile-gare, offrant une certaine autonomie à

l'utilisateur, tandis que les transports en commun seront privilégiés pour les trajets gare-travail; que cette tendance n'implique pas la disparition de la voiture, mais appelle la promotion d'une mobilité plus durable axée sur la complémentarité selon l'adage «le bon mode pour le bon déplacement au bon moment»; que le plan provincial de mobilité reconnaît d'ailleurs qu'afin de permettre le report modal, il est nécessaire de garder à l'esprit que la voiture reste le mode de transport le plus à même de répondre à la complexification croissante des déplacements des individus dans les sociétés occidentales; que le projet s'inscrit dans la recherche de ce compromis durable en favorisant le report modal et en permettant en outre le développement d'un projet immobilier en surface répondant à l'objectif de densification autour des points modaux";

Considérant que, contrairement à ce que prétendent les requérants dans leur dernier mémoire, l'ensemble des motifs précités sont relatifs à la problématique du dimensionnement du parking; que la partie adverse y expose les positions divergentes auxquelles elle a dû faire face et répond aux différents arguments soulevés; qu'ainsi, en ce qui concerne le parking "U.C.L.", elle indique tenir compte non seulement des places nécessaires pour les bâtiments de la dalle en fonction des informations déjà disponibles, des places nécessaires pour les bâtiments fermant la place et pour le bâtiment raccord mais également d'une marge de 5 %; qu'elle expose que celle-ci n'est pas déraisonnable et permet, d'une part, une certaine souplesse dans les affectations futures et, d'autre part, de gommer les effets négatifs éventuels d'avoir pris en compte une part modale de la voiture faible pour les bureaux; qu'en ce qui concerne le parking "S.N.C.B.", elle se base à la fois sur l'étude d'incidences initiale et sur l'étude complémentaire de mobilité; qu'elle prend en considération le trafic routier sur la E 411 que le projet a pour but de capter, le nombre de navetteurs actuel, la saturation du parking d'Ottignies, la moindre attractivité des gares en amont de la gare de Louvain-la-Neuve pour les navetteurs empruntant la E411 et la E42 et enfin, la progression future du nombre de voitures (avec une analyse de l'effet de la raréfaction de l'énergie); que ces différents éléments s'appuient sur les diverses informations dont l'autorité disposait et justifient suffisamment et adéquatement le choix opéré; que les requérants restent en défaut d'en démontrer le caractère erroné;

Considérant qu'en ce qui concerne la mobilité, l'acte attaqué est motivé comme suit (p. 32) :

- " Considérant que les deux accès principaux, équipés de quatre barrières chacun (960 véhicules par heure) au niveau -2, iront et viendront en direct de la E411, via des passages en dénivelé sous le rond-point N4-boulevard de Wallonie; que l'entrée secondaire, équipée de deux barrières (480 véhicules par heure) au niveau -5, vient du boulevard de la Wallonie (sens sortant du centre-ville) et que la sortie secondaire au niveau -1 mènera, via un pertuis, au boulevard de la Wallonie (sens menant au centre-ville);

Considérant que l'étude d'incidences a démontré que l'accès direct depuis la RN4 est à proscrire, vu le niveau de trafic élevé y rencontré; que cette solution est conforme au plan communal de mobilité, qui prévoit le déclassement de cette voirie;

Considérant que le tracé des voiries d'accès du projet introduit par la DGO1 en date du 2 décembre 2012, est joint à la demande; que ce projet prévoit la réalisation de nouvelles routes d'accès vers l'entrée et la sortie principale du parking; que celles-ci seront directement connectées à l'autoroute au niveau de la sortie 8a, par l'élargissement des bretelles d'autoroute à 2 voies et via deux bandes de circulation passant en dénivelé sous le boulevard du Brabant wallon et sous la N4, évitant le rond-point; que ces voies supplémentaires permettront d'éviter la formation de files à la sortie et l'entrée d'autoroute; que ce projet prévoit également le raccord de la sortie du niveau -1 du parking avec le boulevard de la Wallonie via un pertuis passant sous ce boulevard;

Considérant qu'au final, l'entrée principale sera donc uniquement accessible depuis l'autoroute, tandis que l'entrée secondaire sera uniquement accessible depuis le boulevard de Wallonie en venant du centre;

[...]

Considérant que l'étude complémentaire de mobilité souligne l'encombrement important du rond-point N4/N25; que le présent projet ne peut être subordonné à la réalisation d'ouvrages relevant de la compétence de la Direction des routes du Service Public de Wallonie; que la résolution de ce nœud routier est recommandée par les plans communal et provincial de mobilité; qu'un projet est actuellement à l'étude et en recherche de financement [p. 43]";

Considérant que seul ce dernier motif est critiqué par les requérants; qu'il s'appuie sur l'étude complémentaire relative à la mobilité; que, si la partie adverse y indique qu'un projet existe visant à la remédiation à la saturation du rond-point RN4/RN25, elle n'en conclut cependant pas, comme le prétendent les requérants, que ce projet réduira le trafic vers et depuis les accès secondaires du parking via les pénétrantes ouest et sud;

que, cela étant, les autres éléments précités, justifient de manière cohérente et adéquate le choix opéré et les raisons qui ont amené la partie adverse à l'adopter;

Considérant, sur la qualité de l'air, que le fait que les mesures ont été prises à Corroy-le-Château a été justifié dans l'étude d'incidences comme suit :

" En Région wallonne, plusieurs réseaux, gérés par l'ISSeP (Institut Scientifique de Service Public), permettent de mesurer la qualité de l'air.

La station télémétrique la plus proche de l'aire géographique concernée par le projet se situe à Corroy-le-Grand, à environ 4 km à vol d'oiseau à l'est du projet.

Le réseau télémétrique de cette station (TMNT02) mesure la concentration en dioxyde de soufre, dioxyde d'azote, monoxyde d'azote, ozone et, depuis 2008, les particules fines (PM 10 et PM 2,5).

Le réseau télémétrique est un réseau susceptible de fournir des informations en temps réel sur la qualité de l'air ambiant dans le but de protéger la santé de la population. Le choix de l'implantation des stations du réseau télémétrique a été opéré en fonction de l'importance du risque d'exposition pour la population et en vue d'assurer une couverture la plus large du territoire wallon. Les stations ont donc été concentrées dans les zones à forte densité de population et au contexte fortement industriel mais également, de manière moins dense, dans des zones rurales éloignées de toute source ponctuelle importante. Ainsi, le réseau

télémétrique de Corroy-le-Grand a un caractère national, il est en effet destiné à surveiller et évaluer la pollution de fond, loin de toute source de contamination.

Ce réseau est complété à Corroy-le-Grand par la station VONT02 destinée à évaluer la présence de composés organiques volatils (COV) dans l'air" (E.I.E., p. 257);

qu'elle en a conclu ce qui suit :

" C. Conclusion sur la qualité de l'air à Louvain-la-Neuve

En tout état de cause, comme pour d'autres stations de mesure en milieu semi rural, les teneurs moyennes en dioxyde de soufre et en dioxyde d'azote sont très faibles et avoisinent les seuils de détection. En revanche, les concentrations moyennes en ozone sont variables et peuvent être élevées. Elles dépendent des saisons et sont toujours plus importantes en été.

Il est pertinent de penser que la qualité de l'air au niveau de Louvain-la-Neuve est bonne" (E.I.E., p. 265);

qu'elle a également tenu compte de la configuration des lieux et de la direction des vents dominants pour analyser la situation projetée (E.I.E., pp. 290 et 291); que si l'auteur de l'étude indique, à propos de l'utilisation du logiciel IMMI version 2009, que le modèle doit être interprété avec réserve (E.I.E., p. 286), cela ne signifie pas pour autant qu'il ne peut être utilisé mais que les données qu'il procure doivent être analysées avec soin; que, sur ce point, les requérants ne prétendent pas que ce travail d'analyse n'a pas été effectué;

Considérant que l'acte attaqué est motivé comme suit, sur la problématique de la qualité de l'air (pp. 32-37) :

" Considérant que la quatrième partie de l'étude d'incidences porte précisément sur l'évaluation des incidences; que le 4ème chapitre de cette partie concerne la qualité de l'air et le climat; qu'il évalue les incidences spécifiques du projet sur la qualité de l'air à deux niveaux :

- la qualité de l'air intérieur en situation normale et en situation incendie,
- les incidences dues à l'exploitation du parking sur la qualité de l'air extérieur;

Considérant que l'étude identifie et décrit les effets sur la santé et l'environnement des polluants atmosphériques que sont :

- o le monoxyde de carbone (CO),
- o les particules fines (PM 10 et PM 2,5),
- o les oxydes d'azote (NO_x),
- o le dioxyde de soufre (SO₂),
- o l'ozone (O₃),
- o les composés organiques volatils;

Considérant que l'étude rappelle les normes et les valeurs-guides pour chacun de ces composés;

Considérant que la modélisation de la dispersion des polluants dans l'air a été réalisée tenant compte :

- de la circulation en situation existante,
- de la circulation en situation prévisible, c'est-à-dire en tenant compte de l'exploitation totale du parking et des flux générés par les usagers de la SNCB, les constructions sur la dalle (logements, commerces, bureaux) ainsi que les deux bâtiments dédiés aux logements refermant la nouvelle place prévue;

Considérant que l'étude d'incidences a permis de mettre en évidence que la dégradation de la qualité de l'air liée à la mise en œuvre du projet ne sera pas conséquente;

Considérant par ailleurs que l'auteur de l'étude d'incidences a réalisé des analyses complémentaires relatives à la qualité de l'air au cours de l'instruction de première instance en réponse à la condition n° 20 émise par la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et face aux nombreuses remarques formulées par les riverains; que ce document apporte des précisions concernant :

- o le profil de dispersion des polluants issus des bouches d'aération du parking-relais selon 4 directions particulières des vents;
- o le profil de dispersion des polluants issus des bouches d'aération du parking-relais en cas de situation d'inversion des températures.

Considérant que la proportion de ces composés est différente selon les carburants (diesel/essence); que suite à l'évolution de la qualité de divers carburants et des technologies anti-pollution (pot catalytique, filtre à particules), les quantités rejetées ont progressivement diminué;

Considérant que à défaut d'un parc automobile composé exclusivement de voitures électriques, un parking souterrain constitue un micro environnement dans lequel la qualité de l'air doit être garantie pour assurer la santé des utilisateurs et, le cas échéant, des travailleurs;

Considérant que, en ce qui concerne la ventilation du parking, l'exploitant prévoit :

- o de diviser le parking en 7 cantons transversaux par niveau, pour la ventilation et le désenfumage,
- o sept bouches de ventilation/désenfumages, distantes des façades du parking de 10 mètres ou plus, seraient aménagées de chaque côté du parking,
- o un système de ventilation et de désenfumage par boosters et cyclones,
- o des systèmes de détection de gaz (NO₂ et CO),
- o des rideaux coupe-fumées au niveau des rampes,
- o en ventilation normale, l'air serait pris du parc prévu au Sud et rejeté vers le Boulevard de Wallonie,
- o en cas de désenfumage, l'air serait pris du Boulevard de Wallonie et rejeté vers le parc prévu au Sud (pour éviter aux pompiers de recevoir les fumées lors d'une intervention),
- o la ventilation a été dimensionnée de façon à assurer 3 renouvellements d'air par heure au minimum;

Considérant que les bouches de ventilation/désenfumage sont situées sur des terrains appartenant à UCL et à la ville, qui ont donné leur accord sur cette implantation;

Considérant que l'Agence Wallonne de l'Air et du Climat (AWAC) utilise des conditions particulières dans l'attente de l'adoption de conditions sectorielles relatives aux parcs de stationnement fermé par le Gouvernement wallon; que ces conditions ont été transmises au Fonctionnaire technique compétent sur recours;

Considérant que le point 8.3 des conditions particulières d'exploitation relatives au parking souterrain repris dans l'arrêté querellé fixe des valeurs limites en concentration de monoxyde de carbone (CO); que ces valeurs sont supérieures à celles suggérées par l'AWAC;

Considérant à titre indicatif que le Conseil Supérieur d'Hygiène Public de France (CSHPF) recommandait, déjà en 1998, les normes imposées par l'AWAC pour les valeurs limites en concentration de monoxyde de carbone (CO); que par ailleurs, le CSHPF recommandait également d'être attentif à la teneur en NO₂ et en particules fines en suspension (PM);

Considérant que, si des études récentes proposent notamment le NO comme indicateur de pollution, il ressort d'un contact avec l'Agence Wallonne de l'Air et du Climat (AWAC) que les techniques de détection en continu pour ce type de composé ne sont pas encore complètement éprouvées; que par conséquent, même si l'auteur de l'étude d'incidences recommande d'utiliser un autre indicateur et que l'exploitant installe un détecteur de NO₂, le fonctionnaire technique compétent sur recours maintient le CO comme indicateur de pollution;

Considérant pour mémoire que l'article 65 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement permet de modifier des conditions d'exploitation d'un permis; que le cas échéant, cet indicateur pourrait être modifié au regard de l'évolution de la législation, des technologies et/ou de l'avis de l'AWAC;

Considérant que l'autorité compétente sur recours impose dès lors les valeurs limites en concentration de monoxyde de carbone suivantes :

- o la teneur moyenne calculée sur toute période de 30 minutes consécutives ne dépasse pas 50 ppm (57 mg/m³),
- o la teneur moyenne calculée sur toute période de 15 minutes ne dépasse pas 90 ppm (103 mg/m³),
- o la teneur instantanée ne dépasse pas 150 ppm (171 mg/m³);

Considérant que les conditions d'exploitation relatives au parking souterrain fixées dans le permis querellé sont modifiées et/ou complétées notamment au regard des conditions particulières recommandées et utilisées par l'Agence Wallonne de l'Air et du Climat;

Considérant que pour maintenir la qualité de l'air dans une enceinte fermée, il s'indique d'assurer une ventilation suffisante pour s'opposer efficacement à la stagnation de gaz nocifs ou inflammables;

Considérant que le projet comprend 14 gaines de ventilation : 7 du côté du boulevard de Wallonie et 7 du côté du parc; que la ventilation journalière du parking serait soumise à une détection CO; qu'il ressort des informations reprises en page 3 du complément d'étude relatif à la qualité de l'air que la ventilation se mettra automatiquement en marche dès que la concentration de 50 ppm en CO est mesurée par la détection; qu'elle fonctionnera alors à bas régime; que si le taux de CO reste en augmentation, c'est-à-dire si le taux de pollution de 100 ppm est atteint, la ventilation fonctionnera à plus grande vitesse; qu'enfin, une alarme est déclenchée au-delà de 150 ppm; que les ventilateurs fonctionneront alors à plein régime;

Considérant que, en plus du fonctionnement à débit variable, la ventilation fonctionnera automatiquement à un débit de 175.000 m³/h aux heures de pointe le matin et le soir; que la capacité de ventilation maximale est égale à 720.000 m³/h;

Considérant que la qualité de l'air ambiant dépend notamment du nombre de véhicules circulant et du débit du renouvellement d'air;

Considérant que, à défaut de normes en Région wallonne, l'auteur de l'étude d'incidences compare les débits de ventilation prévus par l'exploitant aux prescriptions formulées par l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE) pour les parkings souterrains en Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant que l'IBGE préconise de garantir un débit de ventilation permanent de 60 m³/h/emplacement et un débit de ventilation maximale de minimum 200 m³/h/emplacement; qu'en l'occurrence, le débit permanent devrait atteindre 197.880 m³/h avec un débit de pointe égale à 659.600 m³/h pour répondre aux prescriptions de Bruxelles Environnement;

Considérant que l'autorité compétente sur recours impose en conditions particulières les valeurs guides appliquées par l'IBGE;

Considérant que l'exploitant a renoncé au traitement de l'air vicié par phyto-remédiation suite aux recommandations de l'auteur d'étude d'incidences; qu'en fonctionnement normal, l'air frais sera prélevé au niveau du parc pour être rejeté vers le boulevard de la Wallonie;

Considérant que les 4^{ème} et 21^{ème} conditions de la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve relatives à l'évacuation des fumées et des gaz d'échappement par des cheminées verticales est différente de l'avis du Service Régional d'Incendie de Wavre qui exige que les fumées soient évacuées vers le parc pour permettre l'intervention des pompiers en cas d'incendie;

Considérant par ailleurs que l'évacuation des gaz d'échappement du parking par des cheminées verticales n'est pas recommandée pour les raisons suivantes :

- o l'option retenue permet un brassage des rejets et leur dilution dans l'air ambiant par le trafic du boulevard de Wallonie, ce que ne permettrait pas l'évacuation des fumées par des cheminées verticales;
- o pour limiter les nuisances vis-à-vis des habitants du quartier Courbe Voie, les cheminées devraient dépasser les plus grands immeubles. Ce système ne permettrait toutefois pas de prémunir ces habitants des gaz plus lourds que l'air;
- o techniquement, la hauteur de la cheminée imposerait des vitesses de rotation des ventilateurs plus grandes, avec bruits et vibrations nuisibles aux habitants des immeubles contigus,
- o enfin, ce type d'installations aurait sans nul doute un impact visuel négatif;

Considérant que les conduits d'évacuation des gaz d'échappement ne peuvent être placés qu'au niveau de la partie «hors sol» du parking qui longe le boulevard de Wallonie à cause de la présence du quartier Courbe Voie au dessus du parking; que cette configuration est contraire à l'article 4 des conditions particulières recommandées et utilisées par l'Agence Wallonne de l'Air et du Climat;

Considérant dans ce cas particulier qu'il appartient à l'exploitant de s'assurer que les critères de la qualité de l'air sont respectés en continu dans les zones situées à proximité et fréquentées par le public ou pourvues d'habitations;

Considérant que la condition n° 33 de la ville d'Ottignies demandait d'imposer l'installation de filtres à particules sur les sorties du système de ventilation; que l'exploitant estime que cette condition n'est pas pertinente car ces filtres nécessiteraient d'augmenter la vitesse de rotation des ventilateurs (pertes de charge) et que cela augmenterait le bruit;

Considérant que les polluants devraient être dispersés majoritairement vers le nord-est au vu de la direction préférentielle des vents et de l'encaissement du boulevard de Wallonie, c'est-à-dire vers la N4 et la E411;

Considérant par ailleurs que l'exploitation du parking induira une augmentation des flux de circulation observés sur les voiries adjacentes au projet; que les flux aux entrées et aux sorties du parking seront concentrés aux heures de pointe du matin et du soir; qu'à priori, peu de mouvements sont attendus en pleine journée et le week-end; que les impacts de l'exploitation du parking sur la qualité de l'air seront plus importants en semaine en début de matinée et en début de soirée;

Considérant qu'il s'agit donc pour l'autorité d'apprécier le projet au regard de l'augmentation potentielle des risques et nuisances environnementales existants;

Considérant pour mémoire que plusieurs réseaux, gérés par l'ISSEP, permettent de mesurer la qualité de l'air en Région wallonne; que la station télémétrique la plus proche de l'aire géographique concernée par le projet se situe à Corroy-le-Grand, à environ 4 km à vol d'oiseau à l'est du projet; que le réseau télémétrique de cette station (TMNT02) mesure la concentration en dioxyde de soufre, dioxyde d'azote, monoxyde d'azote, ozone et, depuis 2008, les particules fines (PM 10 et PM 2,5); que sur base de l'analyse du réseau de mesures de la Région wallonne, la qualité de l'air à Louvain-la-Neuve en situation existante peut être considérée comme bonne;

Considérant que l'étude d'incidences conclut que la dégradation de la qualité de l'air en situation prévisible ne sera pas conséquente suite à la mise en œuvre du projet;

Considérant que l'analyse complémentaire selon quatre directions préférentielles de vents permet d'établir que les niveaux de concentration des différents polluants étudiés sont nettement en-dessous des seuils réglementaires quelle que soit la direction concernée; qu'en situation de pic de pollution, les niveaux de concentration sont en augmentation sur toute la zone d'étude déjà en situation existante; que la situation prévisible présente une progression significative pour les NOx et les COV tout en restant sous les seuils réglementaires;

Considérant au regard de ces conclusions que l'autorité compétente sur recours estime qu'à l'heure actuelle, il n'est pas nécessaire d'imposer les filtres sollicités par la ville d'Ottignies (condition n° 33) d'autant qu'il n'appartient pas à l'autorité de fixer les moyens pour atteindre les objectifs qu'elle impose; que toutefois, elle impose un suivi de la qualité de l'air au niveau des conduits d'échappement placés le long du boulevard de Wallonie et ce, au cours de la première année d'exploitation du parking";

qu'il résulte de ces motifs que la partie adverse a pris en considération, pour apprécier l'impact du projet et assurer une certaine qualité de l'air à l'intérieur du parking tout en limitant les inconvénients à l'extérieur de celui-ci, les facteurs suivants :

- les vents et la configuration des lieux pour permettre l'évacuation de l'air vicié;
- les heures de pointe dans l'exploitation du parking;
- les seuils (plafonds) à respecter;

qu'une telle motivation est suffisante et qu'aucune erreur manifeste d'appréciation n'est démontrée;

Considérant que le comité d'accompagnement, que les requérants reprochent à la partie adverse de ne pas avoir constitué, résulte de la treizième condition émise par la ville d'Ottignies dans la décision du conseil communal du 26 juin 2012 qui, pour rappel, est formulée comme suit :

" 13. Constituer un comité d'accompagnement composé de représentants de l'Association des Habitants, de l'Université et de la Ville, dont la mission sera d'évaluer l'état d'avancement des mesures mentionnées ci-dessus, de planifier leur exécution, en précisant que tout le dispositif devra être opérationnel au plus tard lors de la mise en service du parking-relais, et de veiller à leur bonne exécution";

que ce comité d'accompagnement est distinct de celui qui est créé par l'acte attaqué et qui concerne le suivi des travaux;

que la partie adverse a indiqué ce qui suit dans l'acte attaqué (p. 25) :

" Considérant pour mémoire que les conditions particulières imposées dans le cadre d'un permis unique doivent relever de la seule responsabilité de l'exploitant; que l'autorité compétente sur recours constate que certaines conditions proposées par le collège communal relèvent de la responsabilité de tiers";

que ce motif suffit à expliquer pourquoi le point 13, précité, n'est pas suivi d'effet, le comité d'accompagnement dont il y est question concernant des représentants de l'Association des Habitants, de l'Université et de la Ville, soit des personnes étrangères au bénéficiaire du permis;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que le quatrième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un cinquième moyen de la violation de l'article 26 du CWATUPE, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation des actes administratifs, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir; qu'ils constatent que le projet autorisé concerne, pour plus des deux tiers, des parkings qui ne sont pas destinés à l'habitat mais à la S.N.C.B. et sont des aménagements de services publics et d'équipements communautaires; qu'ils reprochent à l'acte attaqué de ne pas se pencher sur la compatibilité du projet avec l'affectation de la zone, cet acte se limitant à des considérations générales sur la compatibilité du projet dans ses deux dimensions (S.N.C.B. et U.C.L.) alors que la première n'est pas d'office compatible avec l'affectation prévue à l'article 26 du CWATUPE;

Considérant qu'en réplique, les requérants critiquent les extraits de l'acte attaqué que la partie adverse reproduit dans son mémoire en réponse, en estimant qu'ils concernent l'intégration paysagère et non la compatibilité d'une infrastructure n'étant pas principalement en relation avec l'habitat (parking navetteurs) avec la

fonction principale d'habitat prévue au plan de secteur; qu'ils réaffirment que la compatibilité de ces parkings avec la zone d'habitat n'a pas été examinée lors de la prise de décision;

Considérant qu'ils ne reviennent pas sur ce moyen dans leur dernier mémoire;

Considérant que l'article 26 du CWATUPE est rédigé comme suit :

" La zone d'habitat est principalement destinée à la résidence.

Les activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie, les établissements socioculturels, les constructions et aménagements des services publics et d'équipements communautaires, de même que les exploitations agricoles et les équipements touristiques ou récréatifs peuvent également y être autorisés pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la destination principale de la zone et qu'ils soient compatibles avec le voisinage. Cette zone doit aussi accueillir des espaces verts publics";

que, ce faisant, il exige la réunion de trois conditions pour qu'une activité non résidentielle puisse s'implanter dans une zone d'habitat, à savoir qu'il s'agisse d'une des activités que la disposition énumère, que l'activité ne mette pas en péril la destination principale de la zone, et qu'elle soit compatible avec le voisinage;

Considérant qu'en l'espèce, il n'est pas contesté que les deux premières conditions sont remplies; que l'article 26 du CWATUPE vise les constructions et aménagements des services publics et d'équipements communautaires et qu'eu égard au caractère sur-constructible de la dalle qui va couvrir le parking, il ne peut être nié que la fonction résidentielle n'est pas mise en péril;

Considérant, sur la troisième condition, que l'acte attaqué indique ce qui suit (p. 32) :

" Considérant d'un point de vue environnemental que la construction et l'exploitation d'un parking est susceptible d'engendrer directement des nuisances sonores, des rejets atmosphériques, des incidences sur le sol, le sous sol, les eaux souterraines; que par ailleurs, l'exploitation du parking induit une modification du charroi local et régional dont l'analyse a été prise en charge ci-avant";

qu'il analyse ensuite ces différents thèmes en détail, comme suit :

- la qualité de l'air et le climat (pp. 32 à 37);
- l'environnement sonore (pp. 37 à 39);
- les effets sur le sol, le sous-sol et les eaux souterraines (pp. 40 et 41);

qu'au terme de cette analyse, la partie adverse conclut, en ce qui concerne l'air et le bruit, "que le projet n'entraînera pas de nuisances significatives pour les habitants proches et ceux des quartiers avoisinants"; qu'en ce qui concerne les effets sur le sol, le sous-sol et les eaux souterraines, elle impose différentes conditions pour pallier les inconvénients du projet; que, partant, elle a examiné l'impact du projet sur le voisinage et a pris les mesures qu'elle a estimé nécessaires pour le rendre compatible avec la zone; que l'acte attaqué est suffisamment motivé sur ce point; que le cinquième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un sixième moyen de la violation de l'article 16 de la Constitution, 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 contradiction et l'insuffisance des motifs, de l'excès de pouvoir, de la violation du principe de bonne administration et de l'erreur manifeste d'appréciation; qu'ils citent deux extraits de l'étude d'incidences qui indiquent que l'U.C.L., propriétaire des parcelles, les met à la disposition du bénéficiaire du permis; qu'ils constatent que le dossier ne contient aucun élément probant attestant de cette mise à disposition alors que la jurisprudence du Conseil d'Etat (C.E. n° 212.228 du 24 mars 2011, SOORS) impose au demandeur de permis d'inclure dans son dossier une justification de la possibilité de mettre en œuvre le permis sollicité; qu'ils considèrent qu'en l'absence d'une telle preuve ou de la preuve que l'U.C.L. met à la disposition du demandeur de permis plus que ce qui est nécessaire pour la mise en œuvre des deux étages supérieurs qui la concernent, le permis doit être annulé;

Considérant qu'en réplique, les requérants justifient leur intérêt par le fait que si le moyen est fondé, le permis est annulé et le projet ne peut voir le jour; qu'ils réaffirment qu'à défaut d'avoir inclus, dans la demande de permis, une justification de la possibilité de mettre en œuvre le permis sollicité, le moyen est fondé; qu'ils ajoutent que les allégations relatives à la capacité financière du bénéficiaire du permis ne sont pas à prendre en compte et ne sont pas une réponse à la critique qu'ils émettent et qui concerne les droits civils sur le terrain où doit s'implanter le projet;

Considérant que, dans le dernier mémoire, les requérants ajoutent que l'avis de la commission d'urbanisme et d'architecture de l'U.C.L. du 16 février 2011 n'apporte rien d'autre qu'un avis qui ne porte que sur le principe de la "réalisation d'une infrastructure intermodale train/voiture à proximité immédiate de la gare de Louvain-la-Neuve" mais ne justifie pas de la possibilité, sur le plan civil, de mettre en œuvre le permis sollicité;

Considérant que, dans l'arrêt n° 212.228 du 24 mars 2011, auquel se réfèrent les requérants, il a été jugé ce qui suit :

" Considérant qu'un permis peut être délivré sous réserve des droits des tiers; 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 que l'annexe 7 à la demande de permis d'urbanisme contient l'avis émis le 16 février 2011 par la commission d'urbanisme et d'architecture de l'U.C.L., administration du patrimoine immobilier et des infrastructures qui a indiqué ce qui suit :

" La Commission est favorable à la réalisation d'une infrastructure intermodale train/voiture à proximité immédiate de la gare de Louvain-la-Neuve. Elle marque accord sur le projet moyennant la prise en compte des remarques suivantes dans le dossier de permis [...]";

que si cet avis n'est pas un "titre évident" habilitant à mettre en œuvre le projet sur le plan civil, il constitue néanmoins un accord de principe de l'organe du propriétaire chargé de l'administration du patrimoine et des infrastructures; que, partant, il en résulte que la demande de permis contenait bien "une justification de la possibilité pour le demandeur de mettre en œuvre le permis qu'il sollicite", évoquée dans l'arrêt précité; que les requérants ne démontrent pas qu'en se basant sur un tel document, la partie adverse a commis une erreur manifeste d'appréciation; que le sixième moyen manque en fait;

Considérant que les requérants prennent un septième moyen de la violation de l'article 123, alinéa 1^{er}, du CWATUPE, des articles 6, 45, § 1^{er}, alinéa 2, 1^o, 56 et 97 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de la violation des formes substantielles ou prescrites à peine de nullité et de l'excès de pouvoir ainsi que d'une erreur manifeste d'appréciation; qu'ils constatent que les conditions fixées par l'acte attaqué invitent le bénéficiaire à procéder à des campagnes de mesures de bruit et de pollution ainsi qu'à rendre le projet conforme à la norme EUROCODE 8; qu'ils estiment que, ce faisant, le permis ne fixe pas les modalités d'exécution de certaines des conditions mais laisse au bénéficiaire une latitude pour l'exécution de ces conditions avec éventuellement l'intervention d'un tiers; qu'ils en déduisent que le permis a été octroyé sans que l'autorité ait tous les éléments nécessaires en sa possession et tout en laissant au bénéficiaire un large pouvoir pour déterminer les modalités de mise en œuvre des conditions concernées;

Considérant qu'en réplique, les requérants relèvent que dans le mémoire en réponse, la Région wallonne qualifie les conditions contestées de "tout à fait superfétatoires", "superflues" (deux fois) et "pas nécessaires"; qu'ils renvoient à la requête en annulation et, pour le surplus, considèrent que si l'inutilité des conditions litigieuses devait être retenue, les imposer constituerait un détournement de compétence et une erreur manifeste d'appréciation;

Considérant que, dans le dernier mémoire, les requérants ajoutent, en ce qui concerne la campagne de mesures de bruit, qu'aucune précision n'est apportée "sur la manière dont elles doivent être exécutées"; qu'en ce qui concerne les mesures de la qualité de l'air, ils affirment qu'il est évident "que les modalités techniques de prélèvements et analyses sont essentielles pour permettre de disposer de données utilisables" et concluent qu'en l'absence de toute indication de cet ordre, leur grief est justifié; que, sur la question du risque sismique, ils s'interrogent "sur ce qui permettrait de penser que le projet est d'office conforme à la norme" imposée, aucune indication n'étant apportée dans le dossier administratif et dans l'acte attaqué;

Considérant que l'acte attaqué identifie les sources de bruit comme suit (p. 37) :

" Considérant que les principales sources de bruit seront générées par :

- le chantier,
- le charroi,
- les installations techniques du parking";

qu'il indique ensuite les sources que la réglementation en vigueur exclut, comme suit (pp. 37-38) :

" Considérant en particulier que le chapitre VII de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002, fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, porte sur les normes sonores; que l'article 18 de cet arrêté dispose :

« Art. 18. Le présent chapitre s'applique aux niveaux de bruit à l'immission, c'est-à-dire aux niveaux de bruit auxquels est soumis le voisinage d'un établissement, du fait de son exploitation. Il s'agit du bruit particulier au sens défini à l'article 20, 3°.

Ne sont pas pris en compte, pour les présentes conditions, les bruits liés à la circulation des véhicules et aux engins mobiles utilisés dans les chantiers de construction";

qu'en ce qui concerne le bruit engendré par les installations techniques, seul à devoir encore être pris en considération, l'acte attaqué impose des valeurs limites de bruit, des filtres acoustiques, un contrôle par un acousticien agréé et des entretiens réguliers (acte attaqué, pp. 38 et 56); que, malgré le fait que les engins de chantier ne

soient pas pris en compte, la partie adverse impose, dans le permis attaqué, des mesures pour limiter leurs nuisances acoustiques, comme suit (pp. 58-59) :

- " 4. Les travaux (en ce compris la circulation de camions et engins de chantier) ne sont pas effectués avant 7h30 et après 18h00 ni pendant les week-ends et jours fériés;

[...]

- a. La qualité du revêtement de voirie en SMA du Boulevard de Wallonie est maintenue en parfait état pour éviter les nuisances acoustiques liées au charroi du chantier, et de procéder si nécessaire immédiatement aux réparations des dégradations de ce revêtement qui seraient constatées";

qu'elle impose également les mesures suivantes relatives à la circulation des véhicules (hors chantier, p. 57) :

- " 2. Les accès au parking sont conçus de manière à éviter toute réverbération et amplification du bruit à ces endroits, en favorisant par exemple les murs verts et matériaux absorbants";

Considérant que l'acte attaqué est également motivé comme suit, sur la problématique du bruit et la compatibilité du projet à cet égard avec le voisinage (pp. 38-39) :

- " Considérant pour ce qui concerne le charroi que, comme le souligne l'auteur de l'étude d'incidences, «il n'existe aucun cadre légal en région wallonne concernant le bruit routier. Cependant, dans plusieurs études d'incidences concernant des révisions de plan de secteur en région wallonne, une valeur guide pour l'indicateur défini dans la directive européenne 2002/049/CE L_{den} basé sur le bruit routier a été retenue. Cette valeur équivaut à : $L_{den \text{ routier}} < 57.5 \text{ dB(A)}$. Cette valeur n'a en aucune manière une valeur législative mais permet de conserver une certaine cohérence entre les différentes études d'incidences en matière de bruit routier et, a fortiori, de définir un premier objectif à atteindre»;

Considérant pour mémoire que le trafic sur le boulevard de Wallonie est estimé, avant projet, à environ 1000 véhicules par heure en dehors des heures de pointes;

Considérant que, dans ce cadre, il s'indique d'attirer l'attention sur les conclusions de l'auteur de l'étude d'incidences :

« De manière générale, l'environnement sonore du site du projet en situation existante peut être qualifié de modérément bruyant. En effet, celui-ci est baigné par le bruit issu des voiries connexes (Boulevard de Wallonie et Nationale 4) ainsi que de l'autoroute E411. Les contributions totales de ces trois sources permettent de déterminer complètement l'environnement du site et de ses alentours.

La campagne de mesures ainsi que le modèle ont pu démontrer que les niveaux de bruit au droit des habitations voisines du projet étaient déjà supérieurs à la valeur de référence de l'indicateur L_{den} équivalant à 57,5dB(A)»;

Considérant que si la création de merlons anti-bruit à certains endroits afin de diminuer le bruit du boulevard de Wallonie, réclamée notamment à l'enquête publique et à la 35^{ème} condition de la ville, est justifiée, l'autorité compétente sur

recours estime qu'il n'y aurait pas de légitimité à imposer ce type d'installations dans le cadre du présent permis pour les motifs suivants :

- la nuisance sonore existante ne peut être imputée au projet de la SNCB,
- si le projet P&R de la SNCB va modifier l'organisation de la mobilité sur les trois voiries (Boulevard de Wallonie, Nationale 4 et autoroute E411) qui contribuent à l'environnement sonore existant, il ne devrait pas augmenter significativement le charroi global sur ces voiries, de sorte que la dégradation des niveaux de bruit issue du trafic supplémentaire au droit des habitations restera inférieure à 1 dB(A), ce qui peut être qualifié d'à peine perceptible;
- le présent projet ne porte pas sur la création de la nouvelle voirie;

Considérant que la mise en œuvre du projet occasionnera une augmentation des nuisances sonores à proximité du boulevard Oleffe, liées à l'augmentation des flux de trafic transitant en direction de l'entrée secondaire; que la pose d'un nouveau revêtement anti-bruit sur ce boulevard, programmée dans le cadre du plan triennal des travaux de la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, permettra toutefois de garantir une meilleure qualité de l'environnement sonore;

Considérant, pour le surplus, que l'UCL s'engage à commander une étude spécifique afin d'étudier d'autres dispositifs anti-bruit envisageables afin de réduire les nuisances sonores le long du boulevard de Wallonie et du boulevard Oleffe; que la ville s'engage à réaliser les aménagements recommandés par cette étude;

Considérant, en outre, que l'étude d'incidences fait apparaître que les gabarits des bâtiments appelés à s'implanter sur la dalle et à proximité immédiate de celle-ci permettra de diminuer de manière importante la contribution de l'autoroute et de la RN4 sur l'environnement sonore du quartier de Lauzelle";

Considérant qu'il résulte de ces motifs que la campagne de bruit qui est exigée concerne le bruit occasionné par le charroi; qu'il est indiqué que cette campagne doit permettre à la ville, entité étrangère au bénéficiaire du permis, d'améliorer la situation acoustique en procédant à certains travaux dont l'éventuelle exécution a été prise en compte pour examiner la compatibilité du parking avec l'affectation prévue au plan de secteur; qu'il est de l'intérêt des requérants de la voir réalisée dès lors qu'elle ne pourra avoir pour effet que d'améliorer leur confort acoustique; qu'elle est d'ailleurs la réponse à certaines observations émises en cours de procédure;

que la condition relative à cette campagne est libellée comme suit (pp. 56-57) :

" Art. 3. Une campagne de mesures des bruits dans les quartiers Lauzelle et Baraque est effectuée dans les 6 mois de la mise en service du parking, aux mêmes endroits que celle réalisée antérieurement dans le cadre de l'étude d'incidences sur l'environnement, afin de permettre de mesurer les différences et de réaliser d'éventuels aménagements réducteurs par la suite";

que, par conséquent, les lieux des mesures, le délai imparti pour les réaliser et les méthodes de mesures sont fixées; qu'une telle condition est suffisamment précise;

Considérant qu'en ce qui concerne l'air, l'acte attaqué fixe la condition suivante (p. 54) :

- " 6° Au cours de la première année d'exploitation du parking, l'exploitant réalise des mesures sur la qualité de l'air à proximité des conduits d'échappement qui rejettent l'air vicié le long du boulevard de Wallonie. Dans un premier temps, les paramètres à mesurer sont :
- o le monoxyde de carbone (CO),
 - o les particules fines (PM 10 et PM 2,5),
 - o les oxydes d'azote (NO_x),
 - o les composés organiques volatils.

L'exploitant prend contact avec l'Agence Wallonne de l'Air et du Climat pour déterminer les protocoles de mesures. A tout le moins, il s'agira de réaliser une mesure par temps calme et sec, sans inversion de température, et une mesure lorsqu'un phénomène d'inversion de température se produit. En cas de dépassement, la même mesure sera effectuée le plus rapidement possible, dans une zone située à proximité, mais qui n'est pas sous influence des émissions issues du parc de stationnement de manière à déterminer s'il s'agit d'un dépassement global sur la zone ou s'il faut incriminer le parc de stationnement";

que cette disposition est motivée comme suit (p. 37) :

- " Considérant qu'il s'agit donc pour l'autorité d'apprécier le projet au regard de l'augmentation potentielle des risques et nuisances environnementales existants;

Considérant pour mémoire que plusieurs réseaux, gérés par l'ISSeP, permettent de mesurer la qualité de l'air en Région wallonne; que la station télémétrique la plus proche de l'aire géographique concernée par le projet se situe à Corroy-le-Grand, à environ 4 km à vol d'oiseau à l'est du projet; que le réseau télémétrique de cette station (TMNT02) mesure la concentration en dioxyde de soufre, dioxyde d'azote, monoxyde d'azote, ozone et, depuis 2008, les particules fines (PM 10 et PM 2,5); que sur base de l'analyse du réseau de mesures de la Région wallonne, la qualité de l'air à Louvain-la-Neuve en situation existante peut être considérée comme bonne;

Considérant que l'étude d'incidences conclut que la dégradation de la qualité de l'air en situation prévisible ne sera pas conséquente suite à la mise en œuvre du projet;

Considérant que l'analyse complémentaire selon quatre directions préférentielles de vents permet d'établir que les niveaux de concentration des différents polluants étudiés sont nettement en-dessous des seuils réglementaires quelle que soit la direction concernée; qu'en situation de pic de pollution, les niveaux de concentration sont en augmentation sur toute la zone d'étude déjà en situation existante; que la situation prévisible présente une progression significative pour les NO_x et les COV tout en restant sous les seuils réglementaires;

Considérant au regard de ces conclusions que l'autorité compétente sur recours estime qu'à l'heure actuelle, il n'est pas nécessaire d'imposer les filtres sollicités par la ville d'Ottignies (condition n° 33) d'autant qu'il n'appartient pas à l'autorité de fixer les moyens pour atteindre les objectifs qu'elle impose; que toutefois, elle impose un suivi de la qualité de l'air au niveau des conduits d'échappement placés le long du boulevard de Wallonie et ce, au cours de la première année d'exploitation du parking";

que, partant, en présence d'une matière aussi technique, les modalités imposées par la partie adverse dans la condition critiquée sont suffisamment précises et ne laissent que peu de latitude au bénéficiaire du permis pour leur exécution;

Considérant, enfin, qu'en ce qui concerne le risque sismique, l'acte attaqué fixe la condition suivante (p. 58) :

" 10. L'ouvrage sera conforme aux normes EUROCODE 8 (conception et dimensionnement des structures pour leur résistance aux séismes) qui sont d'application en Belgique";

que l'imposition de cette norme au bénéficiaire du permis est suffisamment précise;

que les professionnels du génie civil qui interviendront pour l'exécution du permis attaqué connaissent parfaitement le contenu de celle-ci sans qu'il soit nécessaire qu'elle fasse l'objet d'un descriptif dans l'acte attaqué;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que le septième 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 825 euros, sont mis à la charge des requérants.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le vingt-sept octobre deux mille seize par :

M ^{me}	GUFFENS,	président de chambre,
M.	PAQUES,	conseiller d'Etat,
M ^{me}	BOLLY,	conseiller d'Etat,
M ^{me}	WIAME,	greffier.

Le Greffier,

Le Président,

V. WIAME.

S. GUFFENS.