

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 236.387 du 9 novembre 2016

A. 206.525/XIII-6387

En cause :

1. **CARPIAUX** Elisa,
2. **NEUWELS** Fabienne,
ayant toutes 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 14A
1180 Bruxelles.

Partie intervenante :

la Société anonyme de droit public
SOCIETE 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 introduite le 1^{er} octobre 2012 par Elisa CARPIAUX et Fabienne NEUWELS qui 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.) S.N.C.B.-HOLDING;

Vu la requête introduite le 27 novembre 2012 par laquelle la S.A.D.P. S.N.C.B.-HOLDING, demande à être reçue en qualité de partie intervenante;

Vu l'ordonnance du 6 décembre 2012 accueillant cette intervention;

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 9.30 heures;

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

Entendu, en leurs observations, Me Denis BRUSSELMANS, avocat, comparaisant pour les parties requérantes, Me Célia HECQ, loco Me B. HENDRICKX, avocat, comparaisant pour la partie adverse, et Me Marie 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; qu'il convient de s'y référer;

Considérant que les requérantes justifient leur intérêt au recours en évoquant la proximité immédiate de leur domicile 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 cinq étages; que la première 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 des particules fines, reconnues cancérigènes par l'OMS depuis 2012; que la seconde requérante a son domicile éloigné de 150 mètres de la partie la plus proche du projet;

que toutes les deux se plaignent des nuisances qu'accompagne l'exploitation d'un parking : pollution de l'air, accroissement du trafic, bruit, inconvénients liés au chantier;

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 par des particules fines, la qualité de riverains du projet suffit à justifier l'intérêt des requérantes; que la proximité du projet et son ampleur auront nécessairement une répercussion sur leur cadre de vie; que le recours est recevable;

Considérant que les requérantes prennent un premier moyen de la violation des articles D.6, 16^o, 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'elles 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'elles 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, elles 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, elles considèrent que l'acte attaqué lui-même démontre cette interdépendance; qu'elles 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'elles 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'elles 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'elles 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'elles 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'elles notent cette interférence alors que les réclamants n'ont pas eu accès aux autres dossiers (contenu et E.I.E.); qu'elles 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'elles 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'elles 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'elles 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, elles 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'elles 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, elles 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'elles 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 requérantes renvoient à leur requête; que, sur le deuxième critère, elles 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, elles 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'elles 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'elles 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'elles 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'elles relèvent aussi que la partie adverse parle de la construction d'un précédent parking décidée en 2005 et disent qu'elles "se perdent en conjectures sur ce «précédent parking», dont elles ne connaissaient pas l'existence avant de lire le mémoire en réponse"; qu'elles ajoutent que "l'argument est pour le moins obscur et, partant, dénué de toute portée justificative";

que, sur le troisième critère, elles 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'elles signalent par ailleurs que seuls le collège communal et les fonctionnaires délégué et technique devaient se prononcer;

Considérant que, dans le dernier mémoire, en ce qui concerne le deuxième critère, elles 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'elles considèrent que la technique du renvoi dans l'étude d'incidences, comme en l'espèce, ne leur permet pas d'être informées correctement et n'apporte pas non plus une garantie de l'examen des effets synergiques de toutes les dimensions du projet; qu'elles 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'elles jugent que cette approche n'est pas prévue par la loi; qu'elles 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 requérantes 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'eu égard à ces différents éléments, les requérantes ne font pas la démonstration qu'elles 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, tel qu'il est articulé, le premier moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérantes prennent un second 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'elles 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'elles considèrent que ce sont les deux éléments distincts retenus pour fonder la compétence des fonctionnaires délégué et technique; qu'elles 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'elles 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), elles 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'elles 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'elles 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'elles concluent que l'article 1^{er}, 2^o, du décret du 17 juillet 2008 n'est pas applicable; qu'elles 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'elles 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 requérantes indiquent qu'elles ne contestent pas la compétence des fonctionnaires technique et délégué sur la base de l'article 127 du CWATUPE, 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'elles réaffirment que ce faisant, la partie adverse a commis une erreur manifeste d'appréciation en surévaluant l'opportunité du projet; qu'elles estiment avoir été induites en erreur sur un des éléments essentiels qui a justifié la décision attaquée; qu'elles 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, elles 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 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 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 second moyen n'est pas fondé,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en annulation est rejetée.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 475 euros, sont mis à la charge des requérantes.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le neuf novembre 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.