CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n^o 244.694 du 4 juin 2019

A. 223.196/XIII-8127

En cause : **la Ville de Châtelet**,
ayant élu domicile chez
M^e Philippe HERMAN, avocat,
rue T'Serclaes deTilly, 49-51
6061 Montignies-sur-Sambre,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e Pierre MOËRYNCK, avocat,
avenue de Tervueren, 34/27
1040 Bruxelles.

Parties intervenantes :

1. **la société anonyme FRUNPARK CHÂTELINEAU**,
2. **la société anonyme BEMAT**,
ayant toutes deux élu domicile chez
M^e Matthieu GUIOT, avocat,
chaussée de Louvain 431F
1380 Lasne.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 20 septembre 2017, la ville de Châtelet demande l'annulation de "l'arrêté du 20 juillet 2017 du Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings déclarant le recours, introduit par FRUNPARK CHATELINEAU SA et BEMAT SA, contre la décision du conseil communal de la Ville de Châtelet du 27 mars 2017 recevable et fondé et décidant que la demande de création de voirie telle qu'identifiée sur le plan dressé par le bureau d'étude Abeltop, en date du 25 août 2016, est acceptée".

‡AEGTPFIFG-BDHHAEV‡

II. Procédure

Par une requête introduite, par la voie électronique, le 5 décembre 2017, la société anonyme (S.A.) FRUNPARK CHATELINEAU et la S.A. BEMAT ont demandé à être reçues en qualité de parties intervenantes.

Cette intervention a été accueillie par une ordonnance du 18 décembre 2017.

Le dossier administratif a été déposé.

Les mémoires en réponse, en réplique et en intervention ont été régulièrement échangés.

M. Lionel RENDERS, auditeur au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

Les parties ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 2 avril 2019, l'affaire a été fixée à l'audience du 2 mai 2019 à 09.30 heures.

M^me^ Anne-Françoise BOLLY, conseiller d'État, a exposé son rapport.

M^e^ Philippe HERMAN, avocat, comparaissant pour la partie requérante, M^e^ Pierre MOËRYNCK, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et M^e^ Matthieu GUIOT, avocat, comparaissant pour les parties intervenantes, ont été entendus en leurs observations.

M. Lionel RENDERS, auditeur, a été entendu en son avis contraire.

Il est fait application des dispositions relatives à l'emploi des langues, inscrites au titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

‡AEGTPFIFG-BDHHAEV‡

III. Faits

1. Le 28 mai 2015, la première partie intervenante introduit auprès de la ville de Châtelet une demande d'autorisation socio-économique portant sur la réalisation, sur le site des Mottards, rue de Gilly (Châtelineau), d'un nouveau centre commercial "Frun Park" comportant divers bâtiments et activités d'une superficie soumise à autorisation de 20.850 m² bruts dont 13 cellules socio-économiques (S.E.) pour un total de 19.330 m² bruts, soit 16.431 m² nets S.E.

2. Le 26 octobre 2016, les deux parties intervenantes introduisent une demande de permis d'urbanisme ayant pour objet la construction d'un complexe commercial, d'un parking de 659 places, de 2 bâtiments mixtes (commerces et logements) et d'un immeuble à appartements, ainsi que la création d'une voirie sur des parcelles de terrain sises rue de Gilly à Châtelet, cadastrées Châtelineau 3, section C, n° 3v, 3z, 3g2, 3c2, 5t, 5e9, 5r11, 5s11, 5p16, 5y16, 5b17, 5s17, 6, 7t, 9a, 11x4, 42g, 43b, 5h18, 5l18, 5n18, 7s, 7r, 7v.

Cette demande comporte notamment un document de justification de la demande de création de voirie.

3. Du 3 décembre 2016 au 10 janvier 2017, une première enquête publique se déroule. Diverses réclamations sont déposées.

4. Du 9 février au 10 mars 2017, une seconde enquête publique est organisée, des doutes subsistant quant à la régularité de la première enquête publique.

5. Le 27 mars 2017, le conseil communal de Châtelet refuse la demande d'ouverture de voirie communale.

Cette décision est notamment notifiée aux demanderesses de permis par un courrier recommandé du 17 mai 2017, réceptionné le 19 mai 2017.

6. Par un courrier du 2 juin 2017, réceptionné le 6 juin, les deux parties intervenantes introduisent un recours administratif auprès du Gouvernement wallon à l'encontre de la décision de refus du 27 mars 2017.

7. Le 28 juin 2017, le comité interministériel wallon accorde l'autorisation d'implantation commerciale sollicitée le 28 mai 2015.

‡AEGTPFIFG-BDHHAEV‡

Cette décision fait l'objet de deux recours en annulation référencés A. 223.716/XV-3564 et A. 222.951/XV-3509. Par deux arrêts n° 243.991 et n° 243.992 du 20 mars 2019, ces recours ont été rejetés.

8. Par un courriel du 4 juillet 2017, les deux parties intervenantes déposent auprès de la DGO4 une note d'expertise sur la mobilité réalisée par le bureau TRANSITEC.

9. Par un courrier du 10 juillet 2017, la première partie intervenante communique des informations et des pièces complémentaires à la DGO4.

10. Le 17 juillet 2017, la DGO4 adresse une note et un projet d'arrêté ministériel portant octroi de la création de voirie communale au Ministre ayant l'Environnement et l'Aménagement du territoire dans ses attributions.

11. Le 20 juillet 2017, le ministre accorde aux deux parties intervenantes l'autorisation d'ouverture de voirie sollicitée.

Cet arrêté ministériel, qui constitue l'acte attaqué, est motivé comme suit :

" [...]

Considérant que la sa Frunpark Chatelineau et la sa Bemat, avenue Prekelinden, 64, bte 5 à 1200 Woluwe-Saint-Lambert ont introduit, en date du 26 octobre 2016, une demande de permis d'urbanisme ayant pour objet La construction d'un complexe commercial, d'un parking de 659 places, de 2 bâtiments mixtes (commerces et logements) et d'un immeuble à appartements, l'ouverture d'une voirie, sur un bien sis rue de Gilly à 6200 Châtelet et cadastré Châtelineau 3, section C, n° 3v, 3z, 3g2, 3c2, 5t, 5e9, 5r11, 5s11, 5p16, 5y16, 5b17, 5s17, 6, 7t, 9a, 11x4, 42g, 43b, 5h18, 5118, 5n18, 7r, 7s, 7v;

Considérant que ce projet implique la création d'une voirie communale;

Considérant, en conséquence, qu'en vertu du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, l'accord préalable du conseil communal est requis sur cette création de voirie communale;

Considérant que le Conseil communal a émis, en séance du 27 mars 2017, une délibération défavorable sur la demande de création de voirie communale sollicitée;

Considérant que la décision du Conseil communal a été notifiée à la demanderesse par recommandé envoyé le 17 mai 2017 et réceptionné le 19 mai 2017;

Considérant que la délibération du Conseil communal a par ailleurs fait l'objet d'un affichage le 15 mai 2017, pour une durée de 15 jours (soit jusqu'au 29 mai 2017);

‡AEGTPFIFG-BDHHAEV‡

Considérant que la demanderesse, représentée par 2 Build Consulting, avenue Gevaert, 249 à 1332 Genval, a introduit son recours auprès du Gouvernement; que ce recours est recevable;

Considérant que le projet se situe en zone de services publics et d'équipements communautaires, en zone d'habitat et en zone d'espaces verts au plan de secteur de Charleroi, adopté par arrêté royal du 10 septembre 1979;

Considérant qu'il se situe en zone d'habitat de forte densité et en zone d'habitat de densité moyenne à faible au SSC et en aire de bâtisses agglomérées, en aire de bâtisses semi-agglomérées et en aire de grandes bâtisses en milieu isolé accessibles au public au RCU;

Considérant qu'il se situe également dans le PCAD n° 2 dit «Les Mottards»; Considérant que le site est bordé par le R3 et par la N569;

Considérant que le site est traversé par des zones linéaires d'aléa d'inondation faible, moyen et élevé;

Considérant que la demande de création et de modification de voirie porte sur la création d'une voirie connectant le rond-point du Tram situé sur la rue de Gilly, à la rue des Mottards; que cette voirie a une assiette de 11 mètres de large;

Considérant qu'il y a lieu de souligner que le projet prévoit la création d'une voirie à l'ouest du bloc 3, reliant le parking à la rue de Gilly, celle-ci constituant une voie d'accès supplémentaire au public, mais destinée à rester privée; que dans son courrier d'engagement daté du 10 juillet 2017, la demanderesse (Frunpark Châtelineau sa) indique que cette voirie, de même que les voiries de circulation interne et les cheminements piétons et cyclistes internes, est à considérer comme privée et ne sera pas rétrocédée à la commune; qu'elle pourra être matériellement identifiée comme tel par la mise en place d'un dispositif physique de gestion des accès (barrières); que ces aménagements constituent des conditions relevant du permis d'urbanisme et non de la décision relative à la création et à la modification de voirie, fondée sur le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale;

Considérant que par ailleurs, le projet prévoit la réalisation par Frunpark Châtelineau sa d'un parc paysager, avec des sentiers et chemins piétons, accessible au public, mais qui ne sera pas rétrocédé à la commune, parc pour lequel elle s'engage à limiter l'accès par un dispositif à prévoir et dont elle assurera la gestion et par conséquent l'entretien;

Considérant que les éléments de jonction entre les cheminements piétons prévus le long de la nouvelle voirie et les trottoirs existant le long de la rue de Gilly, ne sont pas repris au plan de délimitation et ne peuvent dès lors pas faire l'objet d'une approbation;

Considérant que l'enquête publique, tenue du 9 février 2017 au 10 mars 2017, a donné lieu à 2 réclamations, portant sur les points suivants :

- Nécessité d'introduire une demande de permis unique;
- Contestation de l'argument projet «CASCO»;
- Saucissonnage illégal du dossier au niveau urbanistique et environnemental, phasage PME/commerces;
- Incompétence du fonctionnaire délégué pour statuer sur l'entièreté du projet soumis à l'enquête publique;
- Inéligibilité du projet au regard des prescriptions du PCAD n° 2 (dérogations infondées);
- Etude d'incidences lacunaire, erronée et contradictoire;
- Dossier de demande de permis lacunaire, erroné et contradictoire;
- Aggravation des problèmes de mobilité existants aux abords du site;

‡AEGTPFIFG-BDHHAEV‡

- Dérogation pour une voirie privative en zone de parcage arborée non sollicitée;
- Nécessité de l'assainissement du site (terre polluée);

Considérant qu'à titre liminaire, il y a lieu de souligner que le dossier de demande contient toutes les informations prévues à l'article 11 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, à savoir :

- Un schéma général du réseau des voiries dans lequel s'inscrit la demande;
- Une justification de la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sureté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics;
- Un plan de délimitation;

Considérant cependant que le plan de délimitation ne fixe pas les limites de la voirie à créer à travers le parc, ni les limites des cheminements piétons prévus le long de la nouvelle voirie en jonction avec les trottoirs existant le long de la rue de Gilly;

Considérant que dans son recours, le Conseil de la demanderesse avance les arguments suivants :

- Le 25 octobre 2016, le fonctionnaire délégué a déclaré le dossier de demande de permis d'urbanisme complet;
- L'autorité compétente pour donner l'accord préalable sur les questions de voirie n'est pas compétente pour juger du caractère complet du dossier de demande de permis d'urbanisme;
- La demande d'ouverture et de création de voirie respecte les articles 1er et 9 du décret voiries;
- Il n'appartient pas au conseil communal de se prononcer sur le projet objet de la demande de permis d'urbanisme ou sur les actes et travaux à réaliser pour l'aménagement concret de cette voirie (revêtement, abords...);
- Les questions relatives aux impacts sur l'air et le climat, à la qualité de l'air, aux chapitres étudiés dans le cadre de l'étude d'incidences, à la complétude du dossier de demande de permis d'urbanisme, à l'extension du Cora, de la phase 2 du projet, au parking de la crèche, à la réalisation de la ligne 5 du métro léger, de l'extension du GHDC, de l'offre commerciale, de la biodiversité, des affectations PME et artisanat, de la légalité du PCA n° 2, du potentiel conflit entre les usagers relèvent de la demande permis d'urbanisme et n'ont pas à être abordées dans le cadre de la décision de principe statuant sur la demande de voirie;
- La compétence du conseil communal est limitée aux questions de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics;
- Ces éléments ont été justifiés un à un dans la justification de la demande;
- La demande de création de voirie préserve l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales. Elle renforce le maillage des voiries en prolongeant et complétant le réseau existant au départ du rond-point du Tram, tout en préservant le quartier résidentiel de la rue des Mottards au travers de dispositifs de régulation (barrières et/ou bornes rétractables);
- Le projet de voirie conserve les possibilités de déplacement existantes pour les piétons et cyclistes tout en ouvrant de nouvelles possibilités pour les véhicules motorisés;
- L'assiette de la future voirie, d'une largeur de 6 mètres, permettra par ailleurs de réaliser deux bandes de circulation motorisée; les abords de la voirie sont de 2,5 mètres ce qui permet d'aménager deux pistes cyclables et deux trottoirs dans chaque sens de circulation, ainsi que des bandes de séparation entre la chaussée et l'espace dédié aux cyclistes et aux piétons. Le parking prévoit des emplacements pour les vélos et des bornes de recharge pour véhicules électriques;
- La demande de création de voirie est adéquatement justifiée. Cette justification n'est par ailleurs pas contestée dans la décision attaquée, qui invoque au contraire

‡AEGTPFIFG-BDHHAEV‡

des motifs de refus ne relevant pas de la compétence du conseil communal appelé à statuer sur une ouverture de voirie dans le cadre du décret;
- Le PCA n° 2 n'a pas été abrogé et est en vigueur;
- Le projet FRUNPARK s'inscrit dans les objectifs du PCA et en respecte le plan de destination. La voirie communale à créer est prévue au PCA n° 2 et en respecte l'emprise. Le PCA n° 2 prévoit expressément une voirie de liaison à circulation lente qui relierait le rond-point de la RN 569 (rue de Gilly) à la rue des Motards. Cet objectif de lenteur est notamment assuré par un dispositif de bornes rétractables, limitant l'accès à la rue des Mottards [...] aux services de secours et aux pompiers;
- Le présent projet ne concerne que la première phase de mise en œuvre du PCA au travers du développement de commerces, des services et du logement, dans le respect du plan de destination du PCA n° 2;
- La phase 2 de la mise en œuvre du PCA n° 2 - visant des activités économiques mixtes de type artisanat et PME - ne fait pas l'objet de la présente demande et n'est pas développée par la requérante;
- L'étude d'incidences a étudié les impacts du projet sur la mobilité, ainsi que l'adéquation des voiries à créer par rapport à la mobilité engendrée;
- Les allégations communales relatives aux lacunes et à l'obsolescence de l'étude d'incidences sont infondées;
- Les auteurs de l'étude d'incidences estiment qu'après la mise en œuvre de l'ensemble des projets connu à ce jour, à savoir la construction du nouveau GHdC, la reconfiguration de l'échangeur R3-rue de Gilly et la réalisation du FRUNPARK, la situation en matière de trafic sera sensiblement comparable à la situation existante à l'intersection R3-Rue de Gilly;
- La création d'une voirie privée - second accès au site via la rue de Gilly - n'est pas de nature à affecter la qualité et la salubrité publiques;
- Les embarras de circulation pouvant résulter des activités de la crèche ne sont pas avérés;
- le conseil communal se méprend quant aux embouteillages que pourraient générer le second accès au site (rue privée accessible au public). Cet accès constitue une plus-value tant pour le site que pour réduire le trafic sur la rue de Gilly;
- Les livraisons sont organisées et cette question relève en tout état de cause du permis d'urbanisme;
- Les aménagements de la voirie ne doivent pas être arrêtés définitivement à ce stade;
- La requérante tient à rappeler que la création de la voirie postulée constitue une amorce pour la future liaison entre la N 90 et la N 569 (rue de Gilly);

Considérant que sur le fond, quant aux arguments de recours, il s'impose de relever que l'article 2, 2° du décret précise qu'il y a lieu d'entendre par «modification d'une voirie communale», l'élargissement ou le rétrécissement de l'espace destiné au passage du public, «à l'exclusion de l'équipement des voiries»; que le commentaire des articles du décret du 6 février 2014 souligne de même que «la modification exclut en tout état de cause l'équipement de sa définition, mais il n'exclut pas nécessairement les dépendances, si ces dépendances sont destinées au passage du public»;

Considérant qu'il appartient donc à l'autorité compétente de se prononcer dans le cadre du présent recours uniquement sur le principe même de la modification, la suppression et la création de la voirie communale et non sur l'aménagement de cette voirie entre ses limites extérieures;

Considérant que de même, la question des actes et travaux à réaliser pour l'aménagement concret de la voirie sort du champ d'application du décret du 6 février 2014, limité à la question de principe de modification de la voirie;

Considérant qu'à ce propos, l'article 1er du décret précise qu'il «a pour but de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ainsi

‡AEGTPFIFG-BDHHAEV‡

que d'améliorer leur maillage», relève la «nécessité de renforcer le maillage des voiries communales pour rencontrer, notamment, les besoins de mobilité douce actuels et futurs»; que l'article 9, § 1er, alinéa 2 du décret stipule quant à lui que la décision d'accord sur la création ou modification de la voirie «tend à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication»;

Considérant qu'en l'espèce, le projet de création de voirie tel que repris au plan de délimitation, à savoir uniquement la voirie prévue entre le rond point de la rue de Gilly et la rue des Mottards, répond aux objectifs du décret en ce qu'elle améliore le maillage des voiries par la création d'une nouvelle jonction entre deux rues existantes et en ce qu'elle est prévue avec une assiette suffisamment large pour permettre des aménagements favorables aux modes de déplacement doux; que le projet prévoit d'ailleurs de réaliser deux bandes de circulation motorisée ainsi que deux pistes cyclables et deux trottoirs dans chaque sens de circulation, avec des bandes de séparation entre la chaussée et l'espace dédié aux cyclistes et aux piétons;

Considérant par ailleurs que le tracé de la voirie à créer se conforme au tracé prévu par le PCA;

Considérant que les questions de procédure et d'autorité compétente relatives à la demande de permis, de la complétude du dossier de demande de permis, de conformité du projet d'urbanisme aux documents d'aménagement, d'augmentation du trafic, de pollution du sol, de bon aménagement des lieux, de modalité de mise en œuvre du permis d'urbanisme, de compatibilité du projet avec le cadre bâti et non bâti et d'impact environnemental du projet, relèvent du permis d'urbanisme et non de la décision relative à la création et à la modification de voirie, fondée sur le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale;

Considérant qu'en conclusion, en ce qui concerne la voirie à créer entre la rue de Gilly et la rue des Mottards, le projet respecte les objectifs du décret en termes de maillage du réseau des voiries et de mobilité douce; qu'au reste, la seconde voirie reliée à la rue de Gilly ainsi que le parc, en ce compris ses chemins et sentiers, considérés comme privés et vu l'engagement de la sa Frunkpark Chatelineau, ne relèvent pas de la procédure voirie;

Considérant qu'il résulte de tous ces éléments que l'ouverture de voirie telle que proposée, au départ du rond-point du Tram sur la rue de Gilly à Châtelineau venant se connecter sur la rue des Mottards, peut être approuvée".

L'acte attaqué fait l'objet d'un second recours en annulation enrôlé sous la référence A. 223.725/XIII-8174.

‡AEGTPFIFG-BDHHAEV‡

IV. Premier moyen

IV.1. Thèse de la partie requérante

A. La requête en annulation

Le premier moyen est pris de la violation "des articles 1, 2, 4, et 5 à 10 de la Directive 2011/92/UE […] du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du principe général de bonne administration, en ce qu'il impose l'examen complet des circonstances de la cause, du devoir de minutie et de l'erreur manifeste d'appréciation".

La partie requérante affirme qu'aucune disposition applicable en Région wallonne n'impose au conseil communal ou au Gouvernement qui statue sur une décision de création, de modification ou de suppression d'une voirie, dans le cadre du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, de procéder préalablement à une évaluation des incidences du projet sur l'environnement.

Elle soutient qu'une telle procédure de vérification des incidences sur l'environnement postérieure n'est pas conforme au droit de l'Union européenne, dont l'article 2 de la directive 2011/92/UE, précitée.

S'agissant des voiries, elle expose que l'annexe II de cette directive vise la "construction de routes, de ports et d'installations portuaires, y compris de ports de pêche (projets non visés à l'annexe I)" et que, pour les projets visés à l'annexe II, l'article 4, § 2, de la directive dispose que les Etats membres déterminent si le projet doit être soumis à une évaluation conformément aux articles 5 à 10, et ce sur la base d'un examen au cas par cas ou sur la base des seuils ou critères fixés par l'Etat membre. Elle est d'avis que cette marge d'appréciation laissée à l'Etat membre dans le cadre de l'application de l'article 4, § 2, de la directive trouve ses limites dans l'obligation, énoncée à l'article 2, § 1er, de cette même directive, de soumettre à une évaluation tous les projets qui sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

Elle vise également l'article 4, § 3, de la directive précitée, et reproduit un extrait de l'arrêt Commission c. Bulgarie du 14 janvier 2016 de la Cour de justice de l'Union européenne (C-141/14, points 92 à 94).

Elle en déduit que la partie adverse, saisie d'une demande d'autorisation d'un projet relevant de l'annexe II de la directive précitée, est tenue d'examiner si, compte tenu des critères figurant à l'annexe III, il devait être procédé à une évaluation des incidences sur l'environnement, et, dans l'affirmative, d'apprécier au cas par cas ou sur la base de seuils si le projet en question était susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

Elle écrit que l'article 1er, § 2, c), de la directive précise que l'"autorisation" est "la décision de l'autorité ou des autorités compétentes qui ouvre le droit du maître d'ouvrage de réaliser le projet". Elle s'appuie sur l'arrêt Wells du 7 janvier 2004 de la Cour de justice de l'Union européenne (C-201/02, motifs 51 et 52).

Elle se réfère ensuite à l'arrêt n° 229.824 du 15 janvier 2015. Elle est d'avis que l'acte attaqué, en tant qu'il fixe le tracé de la voirie communale et, par conséquent, réduit le pouvoir d'appréciation de l'autorité chargée d'instruire la demande de permis d'urbanisme, a le caractère d'une décision principale au sens de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne précitée. Elle soutient que les incidences essentielles du projet de voirie sur l'environnement pouvaient en outre être utilement déterminées à ce stade.

Elle conclut que la réalisation de l'évaluation des incidences du projet sur l'environnement s'imposait au stade de l'acte attaqué qui apparaît comme la première partie d'une autorisation au sens de l'article 1er de la directive européenne précitée. Elle se réfère à l'arrêt n° 237.947 du 19 avril 2017.

Elle soutient qu'aucune évaluation des incidences sur l'environnement du projet de voirie n'a eu lieu avant l'adoption de l'acte attaqué.

Elle estime encore qu'en statuant sur la demande de création de voirie litigieuse sans avoir évalué les incidences du projet en question sur l'environnement, la partie adverse a violé le principe général de bonne administration, qui impose l'examen complet des circonstances de la cause et du devoir de minutie.

B. Le mémoire en réplique

La partie requérante estime que l'argumentation formulée à titre principal par la partie adverse est étrangère au cas d'espèce, soit une demande de permis d'urbanisme, qui porte notamment sur l'ouverture, la modification ou la

suppression d'une voirie communale au sens de l'article 129*quater* du Code wallon de l'Aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP).

En tout état de cause, elle aperçoit mal en quoi le droit communautaire des incidences sur l'environnement mettrait en péril l'autonomie communale en s'appliquant au stade de la décision d'ouverture de voirie et en quoi le principe de droit interne de séparation des polices administratives est susceptible d'avoir une influence sur le même droit communautaire.

Pour le surplus, elle réitère, en substance, des arguments déjà exposés dans la requête.

Concernant l'argumentation exposée par la partie adverse, elle est d'avis que l'étude d'incidences évoquée est lacunaire et erronée. Elle s'appuie à cet égard sur les motifs de la décision du fonctionnaire délégué prise sur la demande de permis d'urbanisme.

Elle expose qu'il n'est fait nullement état dans l'acte attaqué de l'étude des incidences sur l'environnement en question, sauf en ce qu'il résume les arguments développés par les parties intervenantes dans le cadre de leur recours administratif.

Elle constate encore que l'auteur de l'acte attaqué y indique que "l'impact environnemental du projet relève du permis d'urbanisme et non de la décision relative à la création et à la modification de voirie", ce qui démontre, selon elle, qu'il n'a pas procédé à l'évaluation incidences du projet litigieux sur l'environnement.

C. Le dernier mémoire de la partie requérante

La partie requérante expose tout d'abord qu'à supposer même que l'acte attaqué soit de nature réglementaire et qu'il ne soit pas soumis à l'obligation de motivation formelle édictée par la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, cela aurait pour seule conséquence non pas l'irrecevabilité du premier moyen, mais une absence de fondement, uniquement dans la mesure où il est pris de la violation de cette disposition légale. En effet, selon elle, la motivation est, en tout cas, rendue nécessaire par l'obligation de répondre aux réclamations émises dans le cadre de l'enquête publique.

Elle estime que, pour le surplus, il résulte de la motivation formelle de l'acte que son auteur n'a pas procédé à l'analyse des incidences sur l'environnement en ce que la motivation indique ce qui suit :

‡AEGTPFIFG-BDHHAEV‡

" Considérant que les questions de procédure et d'autorité compétente relatives à la demande de permis, de la complétude du dossier de demande de permis, de conformité du projet d'urbanisme aux documents d'aménagement, d'augmentation du trafic, de pollution du sol, de bon aménagement des lieux, de modalité de mise en œuvre du permis d'urbanisme, de compatibilité du projet avec le cadre bâti et non bâti et d'impact environnement du projet, relèvent du permis d'urbanisme et non de la décision relative à la création et à la modification de voirie, fondée sur le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale;".

Elle en déduit que l'acte attaqué viole les dispositions de la directive 2011/92/CE, précitée.

Subsidiairement, elle soutient qu'il "échet d'examiner les conséquences du caractère réglementaire qui devait être reconnu, selon les parties adverse et intervenantes à l'arrêté ministériel du 20 juillet 2017". Invoquant les articles 18 et 19 du décret du 6 février 2014, dont il résulte que le recours administratif organisé auprès du Gouvernement wallon est un recours en réformation et que la décision du ministre se substitue à celle du conseil communal, elle expose que l'arrêté autorisant la création d'une voirie formule une règle de droit, en ce qu'il affecte une partie du territoire communal à l'usage de voirie et détermine ainsi la destination de cette partie du territoire et l'usage qui peut en être fait et qu'il a vocation à s'appliquer indistinctement à toutes les personnes concernées et sans limitation dans le temps.

Elle en déduit qu'un tel acte a un caractère réglementaire au sens de l'article 3, § 1er, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, et devait être soumis à l'avis de la section de législation, alors qu'il ne l'a pas été.

Elle ajoute que, s'agissant d'une disposition d'ordre public, le moyen pris de la violation de cette disposition et soulevé dans le dernier mémoire est recevable.

IV.2. Examen

En ce qu'il est pris de la violation de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, le moyen est irrecevable étant donné que cette loi n'est pas applicable aux actes réglementaires.

En revanche, en tant qu'il invoque directement la violation de la directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, la question de la recevabilité de ce grief se confond avec l'examen du fond du moyen.

Le décret wallon du 6 février 2014 relatif à la voirie communale a "pour but de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales,

ainsi que d'améliorer leur maillage", "pour rencontrer, notamment, les besoins de mobilité douce actuels et futurs" (article 1er). L'acte attaqué est une des décisions dont le décret règle l'adoption. Il s'agit d'un acte pris sur demande "de création, de modification ou de suppression d'une voirie communale". En première instance administrative, la décision qui statue sur cette demande est prise par le conseil communal. Le demandeur ou tout tiers justifiant d'un intérêt peut introduire un recours auprès du Gouvernement. En l'espèce, les parties intervenantes ont introduit le recours au Gouvernement qui a pris la décision attaquée.

Il est précisé dans ce décret que le dossier de la demande contient "une justification de la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics" (article 11) et que "la décision du conseil communal ou du Gouvernement ne dispense pas du permis d'urbanisme requis" (article 9, § 1er).

Il convient de vérifier si les travaux envisagés ressortissent à la catégorie des projets soumis à évaluation des incidences sur l'environnement.

En droit wallon, l'article D.62 du Code de l'environnement prescrit que "[l]a 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". Ce chapitre intitulé "système d'évaluation des incidences de projets sur l'environnement" comprend les articles D.62 à D.77, abrogé, du même Code.

La liste des permis visés dans "la présente partie" (articles D.49 à D.81) est établie à l'article D.49 du même Code. L'article D.49, e), habilite le Gouvernement wallon à viser en outre "les actes administratifs (...) pris en exécution des lois, décrets et règlements décidant de réaliser ou de permettre de réaliser un projet en tout ou partie". En exécution de cette disposition, l'article R.52 du même Code complète la liste des actes dont la délivrance ou l'adoption est subordonnée à la mise en œuvre du système.

Aucune de ces dispositions ne vise la décision du conseil communal ou du Gouvernement qui statue sur une demande "de création, de modification ou de suppression d'une voirie communale".

Le droit wallon soumet cependant le projet de construction d'une voirie au système d'évaluation des incidences de projets sur l'environnement et l'appréhende au stade de la demande de permis d'urbanisme qui doit en principe être accompagnée d'une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement (article

D.65 du Code de l'environnement). En outre, la demande de permis d'urbanisme pour la construction d'une voirie est soumise de plein droit à étude d'incidences sur l'environnement lorsqu'il s'agit de nouvelles voiries publiques de plus de deux bandes (article D.66, § 2, du Code de l'environnement et rubrique 79.19.01 de l'annexe à l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées).

Cette évaluation des incidences du projet sur l'environnement n'est pas préalable à la décision du conseil communal réglée par le décret du 6 février 2014. Cette décision ne relève pas, on vient de l'observer, de la liste des actes que le Gouvernement a soumis au système d'évaluation des incidences de projet en exécution de l'article D.49, e), du Code de l'environnement.

Cet agencement du droit wallon est contesté au regard du droit de l'Union européenne. Il convient maintenant d'en vérifier la validité.

La directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement dispose comme suit, à l'article 2 :

" 1. Les États membres prennent les dispositions nécessaires pour que, avant l'octroi de l'autorisation, les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, notamment en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation, soient soumis à une procédure de demande d'autorisation et à une évaluation en ce qui concerne leurs incidences. Ces projets sont définis à l'article 4".

En outre, l'article 1er, 2, c), de la même directive, précise que l'"autorisation" est "la décision de l'autorité ou des autorités compétentes qui ouvre le droit du maître d'ouvrage de réaliser le projet".

S'agissant des voiries, l'annexe I de cette directive vise les projets automatiquement soumis à évaluation. Cette annexe ne concerne que la "construction d'autoroutes et de voies rapides" (7,b) et la "construction d'une nouvelle route à quatre voies ou plus, ou alignement et/ou élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ou élargie a une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres" (7,c), ce qui n'est manifestement pas le cas de la voirie qui est l'objet de l'acte attaqué.

En revanche, l'annexe II de cette directive vise la "construction de routes, de ports et d'installations portuaires, y compris de ports de pêche (projets non visés à l'annexe I)" (10,e). Relativement à ces projets, l'article 4.2., de la même directive, dispose que "[s]ous réserve de l'article 2, paragraphe 4, pour les projets

énumérés à l'annexe II, les États membres déterminent si le projet doit être soumis à une évaluation conformément aux articles 5 à 10. Les États membres procèdent à cette détermination : a) sur la base d'un examen cas par cas; ou b) sur la base des seuils ou critères fixés par l'État membre". En outre, "pour l'examen cas par cas ou la fixation des seuils ou critères en application du paragraphe 2, il est tenu compte des critères de sélection pertinents fixés à l'annexe III".

Au sujet du pouvoir d'appréciation de l'État membre lors de l'application de l'article 4.2. de la directive, la Cour de justice de l'Union européenne a jugé comme suit : "[Si] l'article 4, paragraphe 2, de la directive 85/337 confère à l'autorité compétente une certaine liberté pour apprécier si un projet déterminé doit être soumis à une évaluation ou non, il ressort cependant d'une jurisprudence constante que cette marge d'appréciation trouve ses limites dans l'obligation, énoncée à l'article 2, paragraphe 1, de cette directive, de soumettre à une évaluation tous les projets qui sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement (voir, en ce sens, arrêts du 16 septembre 1999, WWF e.a., C-435/97, Rec. p. I 5613, points 44 et 45; du 10 juin 2004, Commission/Italie, précité, points 43 et 44, ainsi que du 2 juin 2005, Commission/Italie, C-83/03, Rec. p. I 4747, point 19). Ainsi, il ressort de la jurisprudence que la directive 85/337 exige que tous les projets relevant de l'annexe II, qui sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, doivent être soumis à une évaluation (voir, en ce sens, arrêts précités WWF e.a., point 45; Commission/Portugal, point 82, et du 10 juin 2004, Commission/Italie, point 44)" (C.J.U.E., 4 mai 2006, Commission c. Royaume-Uni, C-508/03, motifs 88 et 89).

En outre : "En ce qui concerne la fixation de ces seuils ou critères, il convient de rappeler que, certes, l'article 4, paragraphe 2, sous b), de la directive 85/337 confère aux États membres une marge d'appréciation à cet égard. Cependant, une telle marge d'appréciation trouve ses limites dans l'obligation, énoncée à l'article 2, paragraphe 1, de cette directive, de soumettre à une étude d'incidences sur l'environnement les projets susceptibles d'avoir des incidences notables, notamment en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation (arrêts Salzburger Flughafen, C-244/12, EU:C:2013:203, point 29, et Marktgemeinde Straßwalchen e.a., C-531/13, EU:C:2015:79, point 40). Ainsi, les critères et les seuils mentionnés à l'article 4, paragraphe 2, sous b), de la directive 85/337 ont pour but de faciliter l'appréciation des caractéristiques concrètes que présente un projet en vue de déterminer s'il est soumis à l'obligation d'une évaluation de ses incidences sur l'environnement (arrêts Salzburger Flughafen, C-244/12, EU:C:2013:203, point 30, et Marktgemeinde Straßwalchen e.a., C-531/13, EU:C:2015:79, point 41). Il s'ensuit que les autorités nationales compétentes, saisies d'une demande d'autorisation d'un projet relevant de l'annexe II de cette directive, doivent se livrer à un examen

particulier du point de savoir si, compte tenu des critères figurant à l'annexe III de ladite directive, il doit être procédé à une évaluation des incidences sur l'environnement (arrêt Marktgemeinde Straßwalchen e.a., C-531/13, EU:C:2015:79, point 42)" (C.J.U.E., 14 janvier 2016, Commission c. Bulgarie, C-141/14, motifs 92 à 94).

En l'espèce, aucune autorité n'a qualifié la route, objet de l'acte attaqué, au regard de ces critères comme un projet au sens de l'article 4.2. de la directive et n'a apprécié au cas par cas ou sur la base de seuils si elle est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement alors qu'il ne peut être exclu qu'elle en ait. Le processus n'est prévu, en droit wallon, qu'au stade de la demande de permis d'urbanisme, qu'il s'agisse de l'exigence de la notice (article D.6, 12° et D.65 du Code de l'environnement) ou de la décision de l'autorité qui vérifie, en application de l'article D.68 du même Code, sur la base de cette notice, si le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

Cette procédure de vérification concrète postérieure n'est conforme à la directive que si l'acte attaqué ne constitue pas déjà un acte nécessaire à la réalisation du projet au point qu'il constitue lui-même une autorisation ou un élément d'autorisation au sens de l'article 1er de la directive.

La Cour de justice de l'Union européenne a constaté qu'aux termes du premier considérant de la directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, codifiée par la directive 2011/92, "il est prévu que, dans le processus de décision, l'autorité compétente tienne compte des incidences du projet en question sur l'environnement «le plus tôt possible»". Elle a jugé ensuite comme suit : "Dès lors, lorsque le droit national prévoit que la procédure d'autorisation se déroule en plusieurs étapes, l'une de celles-ci étant 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 procédure" (C.J.U.E., 7 janvier 2004, WELLS, C-201/02, motifs 51 et 52).

La Cour de justice a en outre établi ce qui suit, dans l'espèce dont elle était saisie : "Il ressort de la systématique et des objectifs de la directive 85/337 que cette disposition vise la décision (à une ou plusieurs étapes) qui permet au maître d'ouvrage de commencer les travaux pour réaliser son projet. Eu égard à ces

précisions, il appartient donc à la juridiction de renvoi de vérifier si le permis de construire sur avant-projet et la décision d'approbation des points réservés en question au principal constituent, dans leur ensemble, une «autorisation» au sens de la directive 85/337 (voir, à cet égard, arrêt [du 4 mai 2006], Commission/Royaume-Uni, C-508/03, (...), points 101, 102). Il convient de rappeler, ensuite, que la Cour a précisé au point 52 de l'arrêt WELLS, précité, que, lorsque le droit national prévoit une procédure d'autorisation à plusieurs étapes, l'une de celles-ci étant 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 qu'un 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" (C.J.U.E., 4 mai 2006, BARKER, C-290/03, motifs 45 à 47; aussi, C.J.U.E., 4 mai 2006, Commission c. Royaume-Uni, C-508/03, motif 104; C.J.U.E., 28 février 2008, ABRAHAM, C-2/07, motif 26; encore, C.J.U.E., 17 mars 2011, BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, C-275/09, motifs 32 et 33 et C.J.U.E., 3 mars 2011, Commission c. Irlande, C-50/09, motifs 76 et 77).

La Cour de justice établit encore qu'il appartient au juge national de déterminer, sur la base de la réglementation nationale applicable, si la décision en question peut être considérée comme une étape d'une procédure d'autorisation en plusieurs étapes ayant pour objet, à son terme, la réalisation d'activités constitutives d'un projet au sens des dispositions pertinentes de la directive 85/337 (C.J.U.E., 17 mars 2011, BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, C-275/09, motif 34).

En l'espèce, compte tenu, d'une part, de l'importance prépondérante du choix du tracé dans la décision d'ouvrir une voirie et, d'autre part, de l'objet de l'acte attaqué et de sa portée, établie par l'arrêt n° 229.824 du 15 janvier 2015, sur la suite de la procédure et, en particulier, sur le pouvoir d'appréciation de l'autorité chargée d'instruire la demande de permis d'urbanisme, liée par la décision sur le tracé, il y a lieu de conclure que l'acte attaqué a le caractère d'une décision principale au regard de la jurisprudence WELLS, précitée.

Il semble en outre que les incidences essentielles du projet sur l'environnement pouvaient déjà être utilement déterminées à ce stade. Il s'ensuit que la réalisation de l'évaluation des incidences du projet sur l'environnement s'imposait au stade de l'acte attaqué qui apparaît comme la première partie d'une autorisation au sens de l'article 1er de la directive 2011/92, précitée.

‡AEGTPFIFG-BDHHAEV‡

Cependant, il n'est pas contestable qu'une étude d'incidences sur l'environnement a bien été réalisée sur le projet, et porte notamment sur les incidences de la voirie à créer. Par ailleurs, l'avis d'enquête publique conjointe mentionne cette étude d'incidences et le dossier sur la base duquel elle a été organisée contenait cette étude, de sorte que tant le public que l'autorité compétente en ont eu connaissance. La décision de refus du conseil communal de la partie requérante, du 17 mars 2017, vise d'ailleurs ladite étude d'incidences.

Il s'ensuit que la demande de création et de modification de la voirie a fait l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement et que celle-ci a bien été soumise au public, à l'autorité chargée au premier échelon de la procédure administrative de statuer sur la décision à prendre en matière de voirie, et enfin à l'autorité de recours en réformation, auteur de acte attaqué.

Dans le mémoire en réplique, la partie requérante soutient, pour la première fois, que cette étude serait lacunaire et erronée. De tels arguments pouvaient et devaient être invoqués au stade de la requête en annulation. Partant ils sont tardifs et irrecevables.

Enfin, dans sa requête en annulation, la partie requérante ne soutient pas un défaut de prise en compte par l'autorité de l'étude d'incidences ni un défaut de motivation de la décision au regard des incidences du projet sur l'environnement. Les arguments développés à ce sujet dans le dernier mémoire sont également tardifs. En tout état de cause, la partie requérante n'identifie pas quelle incidence environnementale aurait échappé à l'autorité ni quel grief environnemental, en lien direct avec les modifications apportées à la voirie communale et formulé au cours de l'enquête publique, n'aurait pas trouvé réponse dans l'acte attaqué.

Quant au moyen d'office soulevé dans le dernier mémoire, et relatif au défaut de consultation de la section de législation du Conseil d'État, les arrêtés réglementaires au sens de l'article 3, § 1er, alinéa 1er, des lois coordonnées sur le Conseil d'État sont des arrêtés qui formulent une règle de droit et ont donc une portée générale; ils règlent une situation juridique impersonnelle et abstraite qui s'applique à un nombre indéterminé de cas. Les projets d'arrêtés qui n'énoncent aucune règle de droit ne sont pas des arrêtés règlementaires, au sens de cette disposition. Sont en principe dépourvus de ce caractère règlementaire, les arrêtés qui règlent des cas individuels ou qui, de façon générale, ne formulent pas de règles de droit, même s'ils contiennent des dispositions applicables à un nombre indéterminé de personnes.

‡AEGTPFIFG-BDHHAEV‡

En l'espèce, le fait que l'arrêté ministériel du 20 juillet 2017 qui autorise une ouverture de voirie soit considéré comme un acte réglementaire l'excluant du champ d'application de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, n'implique pas pour autant qu'il présente le caractère de règle de droit à portée générale, au sens de l'article 3, précité. L'autorisation de voirie affecte une partie réduite du territoire communal à l'usage de voirie et détermine la destination de cette portion limitée de ce territoire et l'usage qui peut en être fait. S'il a vocation à concerner un nombre indéterminé de personnes, sans limitation de temps, il ne présente pas pour autant le caractère d'une règle de droit nouvelle suffisamment générale pour que l'article 3 des lois coordonnées, précitées, lui soit applicable.

Le premier moyen n'est pas fondé.

V. Second moyen

V.1. Thèse de la partie requérante

A. La requête en annulation

Le second moyen est pris de la violation de "l'article 1er du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, du principe général de bonne administration en ce qu'il impose l'examen complet des circonstances de la cause, du devoir de minutie et de l'erreur manifeste d'appréciation".

La partie requérante observe que le projet de voirie litigieux consiste à créer une voie de circulation depuis le rond-point du "Tram" jusqu'à la rue des Mottards et qui traverse le nouveau complexe commercial. Il est prévu que cette voirie lui soit rétrocédée et incluse dans le domaine public communal.

Elle relève que les parties intervenantes entendent réserver l'accès au site depuis la rue des Mottards aux véhicules des services d'urgence, ce au moyen de barrières ou de plots ou encore de bornes, de sorte que l'accessibilité du site se fera uniquement via le rond-point du Tram.

Elle expose que des problèmes de circulation et d'encombrement au niveau du rond-point du Tram et de la rue de Gilly sont déjà actuellement perceptibles. Elle souligne avoir indiqué vouloir remédier à ce problème dans sa déclaration de politique générale 2012-2018.

‡AEGTPFIFG-BDHHAEV‡

Elle est d'avis que la création de la nouvelle voirie communale, connectée au rond-point du Tram et constituant l'unique accès au complexe commercial, ne fera qu'accroître le nombre de véhicules circulant dans cette zone et, par conséquent, les problèmes d'encombrement dudit rond-point.

Elle soutient que le projet de voirie litigieux ne rencontre pas les objectifs de viabilité et d'accessibilité des voiries communales tels que repris à l'article 1er du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale. Elle considère qu'en estimant le contraire, l'auteur de l'acte attaqué a commis une erreur manifeste d'appréciation et n'a manifestement pas procédé à un examen complet des circonstances de la cause, en violation du principe général de bonne administration et du devoir de minutie.

B. Le mémoire en réplique et le dernier mémoire de la partie requérante

La partie requérante réitère son argumentation.

V.2. Examen

L'article 1er, alinéa 1er, du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale dispose comme suit :

" Le présent décret a pour but de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ainsi que d'améliorer leur maillage".

L'autorité compétente pour autoriser la création, la modification ou la suppression d'une voirie communale dispose d'une large marge d'appréciation afin de s'assurer de la préservation de l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ainsi que de l'amélioration de leur maillage.

À cet égard, en effet, il n'appartient pas au Conseil d'État d'intervenir comme arbitre des appréciations divergentes de l'autorité de recours et de la partie requérante quant au bon aménagement des lieux. Il ne peut substituer son appréciation en opportunité à celle qui a été portée par l'autorité chargée de la délivrance du permis et ne peut censurer cette appréciation que dans le cas d'une erreur manifeste. L'appréciation est manifestement erronée quand elle est incompréhensible pour tout observateur averti. Il ne suffit pas de constater qu'au regard des mêmes critères, telle autre mesure paraît raisonnablement admissible ou semble même meilleure. Il s'agit de l'attitude qu'aucune autre autorité placée dans les mêmes circonstances n'aurait adoptée. Tout doute doit être exclu.

‡AEGTPFIFG-BDHHAEV‡

En l'espèce, l'acte attaqué est motivé comme suit:

" Considérant qu'en l'espèce, le projet de création de voirie tel que repris au plan de délimitation, à savoir uniquement la voirie prévue entre le rond point de la rue de Gilly et la rue des Mottards, répond aux objectifs du décret en ce qu'elle améliore le maillage des voiries par la création d'une nouvelle jonction entre deux rues existantes et en ce qu'elle est prévue avec une assiette suffisamment large pour permettre des aménagements favorables aux modes de déplacement doux; que le projet prévoit d'ailleurs de réaliser deux bandes de circulation motorisée ainsi que deux pistes cyclables et deux trottoirs dans chaque sens de circulation, avec des bandes de séparation entre la chaussée et l'espace dédié aux cyclistes et aux piétons;
Considérant par ailleurs que le tracé de la voirie à créer se conforme au tracé prévu par le PCA;
[...]
Considérant qu'en conclusion, en ce qui concerne la voirie à créer entre la rue de Gilly et la rue des Mottards, le projet respecte les objectifs du décret en termes de maillage du réseau des voiries et de mobilité douce; qu'au reste, la seconde voirie reliée à la rue de Gilly ainsi que le parc, en ce compris ses chemins et sentiers, considérés comme privés et vu l'engagement de la sa Frunkpark Chatelineau, ne relèvent pas de la procédure voirie;
Considérant qu'il résulte de tous ces éléments que l'ouverture de voirie telle que proposée, au départ du rond-point du Tram sur la rue de Gilly à Châtelineau venant se connecter sur la rue des Mottards, peut être approuvée".

Au vu de ces motifs, la partie requérante ne démontre pas que l'auteur de l'acte attaqué a pris une décision dénuée de toute raison, qu'aucune autre autorité administrative placée dans les mêmes circonstances de droit et de fait aurait pu adopter. En effet, elle n'apporte aucun élément étayé susceptible de conclure que l'autorisation de création de voirie est entachée d'une erreur manifeste d'appréciation. Ainsi, elle ne démontre pas que les problèmes de circulation et d'encombrement actuels au niveau du rond-point du Tram et de la rue de Gilly, qu'elle allègue, auront pour effet d'empêcher l'amélioration du maillage des voiries du fait de la création de la nouvelle jonction autorisée.

En outre, il n'est pas plus démontré la violation du principe de bonne administration, dont le devoir de minutie.

Le second moyen n'est pas fondé.

VI. Indemnité de procédure

La partie adverse sollicite une indemnité de procédure de 700 euros. Il y a lieu de faire droit à sa demande.

‡AEGTPFIFG-BDHHAEV‡

PAR CES MOTIFS,
LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1er.

La requête est rejetée.

Article 2.

Une indemnité de procédure de 700 euros est accordée à la partie adverse à la charge de la partie requérante.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 500 euros, sont mis à la charge de la partie requérante à concurrence de 200 euros et à la charge des parties intervenantes à concurrence de 150 euros chacune.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIIIe chambre, le quatre juin deux mille dix-neuf par :

Simone GUFFENS,	président de chambre,
Anne-Françoise BOLLY,	conseiller d'État,
Luc DONNAY,	conseiller d'État,
Vanessa WIAME,	greffier.

Le Greffier, Le Président,

Vanessa WIAME Simone GUFFENS

‡AEGTPFIFG-BDHHAEV‡