

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 246.030 du 7 novembre 2019

A. 224.535/XIII-8269

En cause : **l'Association sans but lucratif NAMUR 1980**,
ayant élu domicile chez
M^e Jacques SAMBON, avocat,
rue des Coteaux 227
1030 Bruxelles,

contre :

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

Parties intervenantes :

1. **la Ville de Namur**,
ayant élu domicile chez
M^e Julien BOUILLARD, avocat,
rue Jean-Baptiste Brabant 56
5000 Namur,
2. **la Société anonyme de droit public S.N.C.B.**,
ayant élu domicile chez
M^e Marie BOURGYS, avocat,
chemin de la Maison du Roi 34C
1380 Lasne.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite par la voie électronique le 14 février 2018, l'association sans but lucratif (A.S.B.L.) NAMUR 1980 demande l'annulation de la décision du 5 décembre 2017 par laquelle le fonctionnaire délégué délivre un permis d'urbanisme à la société anonyme de droit public (S.A.D.P.) SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES (S.N.C.B.) ayant pour objet l'aménagement d'une gare multimodale à Namur sur un bien sis place de la Station 1.

II. Procédure

Par une requête introduite par la voie électronique le 29 mars 2018, la ville de Namur demande à être reçue en qualité de partie intervenante.

Cette intervention a été accueillie par une ordonnance du 5 avril 2018.

Par une requête introduite le 6 avril 2018, la S.N.C.B. demande à être reçue en qualité de partie intervenante.

Cette intervention a été accueillie par une ordonnance du 19 avril 2018.

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 adverses et intervenantes ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 3 septembre 2019, l'affaire a été fixée à l'audience du 10 octobre 2019 à 09.30 heures.

M. Luc DONNAY, conseiller d'État, a exposé son rapport.

M^e Erim ACIKGOZ, *loco* M^e Jacques SAMBON, avocat, comparaissant pour la partie requérante, M^e Emilie LEBEAU, *loco* M^e Bénédicte HENDRICKX, avocat, comparaissant pour la partie adverse, M^e Julien BOUILLARD, avocat, comparaissant pour la première partie intervenante, et M^e Marie BOURGYS, avocat, comparaissant pour seconde partie intervenante, ont été entendus en leurs observations.

M. Lionel RENDERS, auditeur, a été entendue en son avis conforme.

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.

III. Faits

1. Le 7 avril 2014, la direction stations S15/3 de la S.N.C.B. introduit auprès du fonctionnaire délégué une demande de permis d'urbanisme relative à un bien sis place de la Station, 1 à Namur pour l'aménagement d'une gare multimodale.

Sont notamment joints à cette demande les documents suivants :

- une attestation de l'architecte (annexe 21);
- une attestation de l'architecte soumise au visa du conseil de l'ordre des architectes (annexe 22);
- une étude d'incidences sur l'environnement;
- un tableau des recommandations;
- un rapport urbanistique;
- une situation du bien concerné;
- une situation juridique (plan de secteur);
- un document relatif au contexte urbanistique et paysager;
- un reportage photographique;
- un jeu de plans.

2. Par un courrier du 22 avril 2014, le fonctionnaire délégué informe la direction stations S15/3 de la S.N.C.B. du caractère complet de la demande de permis, ainsi que des mesures de publicité et des formalités d'avis auxquelles la demande est soumise.

3. Du 5 mai au 4 juin 2015, une enquête publique se tient; elle donne lieu au dépôt de trente-trois réclamations, parmi lesquelles figure celle de la partie requérante.

4. Le 8 mai 2014, les services techniques et environnement de la province de Namur informent ne pas avoir de remarque à formuler au point de vue de la voirie.

5. Le 12 mai 2014, la société de transport en commun de Namur-Luxembourg (TEC Namur-Luxembourg) émet un avis favorable, dont il ressort notamment ce qui suit :

" Nous sommes bien entendu favorables à cette demande dans la mesure où elle répond à nos besoins et tient compte de nos contraintes actuelles dans la gare de l'îlot Léopold. La nouvelle infrastructure sur la dalle de la gare S.N.C.B. permettra l'accueil de nos milliers de clients quotidiens et de nos autobus dans des conditions optimales".

6. Le 12 mai 2014, le conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD) émet un avis favorable conditionnel sur le projet.

Quant à la qualité de l'étude d'incidences, il estime que l'étude d'incidences contient les éléments nécessaires à la prise de décision.

Quant à l'opportunité environnementale du projet, il émet un avis favorable conditionnel.

7. Le 14 mai 2014, le service de l'archéologie de la direction extérieure de Namur de la direction générale opérationnelle de l'aménagement du territoire, du logement, du patrimoine et de l'énergie (DGO4) donne un avis dans lequel il annonce qu'il "procèdera à un suivi de fouilles ainsi qu'à des sondages archéologiques".

8. Le 21 mai 2014, la commission consultative communale d'aménagement du territoire et de la mobilité (C.C.A.T.M.) émet un avis favorable conditionnel.

9. Le 21 mai 2014, la direction des routes de NAMUR du département du réseau Namur et Luxembourg de la direction générale opérationnelle des routes et des bâtiments (DGO1) émet un avis favorable.

10. Le 26 mai 2014, les services techniques et environnement de la province de Namur précisent ne pas pouvoir émettre un avis en ce qui concerne les voies d'eau dès lors qu'aucun ruisseau de deuxième catégorie ne traverse ou ne passe à proximité du site concerné.

11. Le 4 juin 2014, la ville de Namur organise une réunion publique.

12. Le 20 juin 2014, le service régional d'incendie de la ville de Namur établit un rapport de prévention incendie.

13. Le 26 juin 2014, le collège communal de la ville de Namur émet un avis favorable conditionnel.

14. Le 14 juillet 2014, une réunion de concertation est organisée par la ville de Namur.

15. Par un courrier du 16 juillet 2014, le fonctionnaire délégué informe la direction stations S15/3 de la S.N.C.B. de ce qui suit :

" [...]

Dans son avis du 26 juin 2014 le Collège communal conditionne son avis favorable au respect de certaines recommandations dont celle de traiter de manière à ne pas donner un effet de grillage les «piliers» prévus au pied de la rampe d'accès à la dalle et de part et d'autre du rond-point Léopold (hauteur et espacement différents, si besoin).

Cette recommandation est pertinente eu égard notamment aux dimensions des piliers pour le moins importantes (section de 40 cm par 80 cm de profondeur).

Par ailleurs il y aurait lieu de prévoir un garde-fou entre le passage piéton situé sur le rond-point au bout du pont de Louvain et l'escalier menant au RAVeL afin d'éviter que des piétons ne soient tentés d'emprunter la rampe menant à la gare des bus. Ce garde-fou pourrait avantageusement s'inspirer du jeu des colonnes afin de former un ensemble cohérent avec le reste du projet.

Si, suite à la réunion de concertation qui a eu lieu ce 14 juillet 2014, certains aménagements sont envisagés, ils pourraient également être intégrés aux plans modifiés.

Le projet ne peut donc être autorisé tel que présenté. Or, l'article 127 § 7 du CWATUPE stipule que préalablement à la décision du fonctionnaire délégué, le demandeur peut, moyennant l'accord de celui-ci, produire des plans modificatifs et un complément corollaire de notice d'évaluation des incidences ou d'étude d'incidences sauf si les modifications envisagées trouvent leur fondement dans l'étude d'incidences.

Dès lors, la possibilité s'offre à vous d'introduire des plans modifiés pour répondre aux remarques formulées.

Compte tenu des délais qui me sont impartis pour rendre ma décision dans ce dossier, je vous saurais gré de bien vouloir me faire part, dans les 10 jours de la présente, des suites que vous comptez donner à cette proposition. Sachant que la décision doit être prise avant le 18 août 2014, les plans modifiés devraient être déposés ce 14 août au plus tard".

16. Par un courrier du 13 août 2014, la direction stations S15/3 de la S.N.C.B. transmet quatre exemplaires des plans modifiés de son projet au fonctionnaire délégué.

17. Le 20 août 2014, la S.A.D.P. INFRABEL émet un avis favorable conditionnel.

18. Par un courrier du 21 août 2014, le fonctionnaire délégué accuse réception des plans modifiés en date du 13 août 2014 et informe la demanderesse de permis qu'en application de l'article 127, § 7, du Code wallon de l'aménagement du

territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP), il dispose d'un délai jusqu'au 12 novembre 2014 pour prendre sa décision.

19. Le 29 août 2014, le fonctionnaire délégué délivre le permis d'urbanisme sollicité.

Il s'agit de l'acte attaqué dans l'affaire reprise sous le n° A. 214.205/XIII-7163. Le rapport de l'Auditorat du 8 juin 2015 conclut au bien-fondé du quatrième moyen et propose en conséquence l'annulation de cet acte.

20. Le 21 janvier 2016, le fonctionnaire délégué décide de retirer le permis d'urbanisme du 29 août 2014 et de délivrer à nouveau le permis sollicité.

Il s'agit de l'acte attaqué dans l'affaire reprise sous le n° A. 218.825/XIII-7614. Le rapport de l'Auditorat du 3 octobre 2016 conclut au bien-fondé du quatrième moyen et propose en conséquence l'annulation de cet acte.

21. L'arrêt n° 234.048 du 7 mars 2016 juge qu'il n'y a plus lieu de statuer sur le recours en annulation repris sous le n° A. 214.205/XIII-7163, compte tenu du retrait définitif de l'acte attaqué.

22. Le 5 janvier 2017, le fonctionnaire délégué décide de retirer le permis d'urbanisme du 21 janvier 2016 et de délivrer une nouvelle fois le permis d'urbanisme demandé.

Il s'agit de l'acte attaqué dans l'affaire reprise sous le n° A. 221.786/XIII-7963. Le rapport de l'Auditorat du 4 septembre 2017 conclut au bien-fondé partiel du troisième moyen et propose en conséquence l'annulation de cet acte.

23. L'arrêt n° 239.159 du 19 septembre 2017 juge qu'il n'y a plus lieu de statuer sur le recours en annulation repris sous le n° A. 218.825/XIII-7614, compte tenu du retrait définitif de l'acte attaqué.

24. Le 5 décembre 2017, le fonctionnaire délégué décide de retirer le permis d'urbanisme du 5 janvier 2017 et de délivrer à nouveau le permis d'urbanisme sollicité. Il s'agit de l'acte attaqué.

25. L'arrêt n° 240.663 du 5 février 2018, juge qu'il n'y a plus lieu de statuer sur le recours en annulation repris sous le n° A. 221.786/XIII-7963, compte tenu du retrait définitif de l'acte attaqué.

IV. Recevabilité

IV.1. Thèses des parties

A. La partie requérante

Dans sa requête en annulation, la partie requérante reproduit son objet social. Elle estime avoir intérêt au recours compte tenu de la nature de l'acte attaqué et de l'impact de celui-ci sur le territoire de la ville de Namur. Elle rappelle avoir introduit des recours en annulation contre les trois précédents permis d'urbanisme relatifs à ce projet.

Dans son mémoire en réplique, elle estime que son objet social est suffisamment explicite dès lors qu'il poursuit un "aménagement durable et harmonieux du territoire en relation avec les aspects environnementaux" sur le "territoire de la ville de Namur ainsi que les zones limitrophes qui sont susceptibles d'avoir une incidence sur l'agglomération de Namur et sa région". Par ailleurs, elle relève que l'action en justice n'est qu'une des voies pour la poursuite de la réalisation de son objet social.

B. La partie adverse

Dans son mémoire en réponse, la partie adverse estime que l'objet social de la partie requérante est particulièrement large et lui permet en réalité d'introduire un recours au Conseil d'État à l'encontre de tout projet urbanistique sur le territoire de la ville de Namur. Elle rappelle que l'article 9, § 3, de la convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, à l'inverse de son deuxième paragraphe, n'instaure pas une présomption d'intérêt en faveur des associations de défense de l'environnement. Cette disposition se réfère par ailleurs aux dispositions du droit interne de l'état et aux conditions pouvant être requises en droit interne, outre les conditions qu'elle fixe elle-même. Elle considère dès lors que l'article 9, § 3, précité est sans incidence sur la jurisprudence du Conseil d'État suivant laquelle consiste en une action populaire le recours introduit par une personne morale dont l'objet social s'apparente à l'intérêt général.

Par ailleurs, elle fait valoir que la partie requérante, tout comme les autres personnes physiques et morales, doit démontrer un intérêt direct, personnel et légitime au recours, ainsi que la qualité requise. Elle soutient que la requête est peu précise quant à l'intérêt direct et personnel au recours. Elle observe qu'il se dégage

de l'article 3 des statuts de la partie requérante que le but poursuivi n'est pas tant de défendre l'environnement que de réfléchir et étudier. Elle n'aperçoit dès lors pas à quel titre la partie requérante agit dans le but qu'elle s'est fixée dans ses statuts. À l'inverse, elle estime que ce but coïncide ici avec la défense de l'intérêt général.

C. La première partie intervenante

Dans son mémoire en intervention, la première partie intervenante développe une exception d'irrecevabilité similaire à celle formulée par la partie adverse et par la seconde partie intervenante.

Dans son dernier mémoire, elle maintient son exception d'irrecevabilité en faisant valoir que l'objet social de la partie requérante n'est pas spécialisé alors que la zone concernée par son action est "territorialement large".

D. La seconde partie intervenante

Dans son mémoire en intervention, la seconde partie intervenante expose une argumentation similaire à celles de la partie adverse et de la première partie intervenante quant à la recevabilité du recours. Elle insiste sur le fait que l'objet social de la partie requérante vise non seulement la ville de Namur mais également toutes les zones limitrophes. Elle constate que ces zones limitrophes ne sont ni délimitées, ni décrites. Elle conclut que la zone géographique concernée est extrêmement large et n'est pas délimitée de manière précise. Elle fait valoir que même lorsque l'objet social est précis et s'exerce sur un territoire délimité, ce qui n'est pas le cas en l'espèce à son estime, la partie requérante doit préciser en quoi l'acte attaqué lui cause préjudice.

Dans son dernier mémoire, elle maintient son argumentation.

IV.2. Examen

Les associations de défense de l'environnement peuvent agir devant le Conseil d'État pour autant qu'elles satisfassent aux conditions exigées de toutes les autres personnes physiques ou morales, à savoir justifier d'un intérêt direct, personnel et légitime, ainsi que de la qualité requise. Elles témoignent de cette dernière condition lorsqu'elles agissent dans le but qu'elles se sont fixé dans leurs statuts et que ce but ne coïncide pas avec la défense de l'intérêt général ni avec l'intérêt personnel de leurs membres. Pour apprécier le caractère général du but statutaire poursuivi par une association, deux critères doivent être pris en compte : un critère social et un critère géographique. Sur le plan social, est irrecevable le

recours en annulation introduit par une association dont l'objet est à ce point large que l'intérêt collectif qu'elle poursuit ne serait guère distinct de l'intérêt général. Sur le plan géographique, lorsque l'acte attaqué a une portée géographique bien délimitée, il ne peut être attaqué par une association dont l'action n'est pas limitée territorialement ou couvre une large étendue territoriale sauf si cette association a un objet social spécialisé. Par ailleurs, une association dont l'objet social s'étend à une vaste étendue territoriale n'est recevable à attaquer un acte administratif que si celui-ci a une incidence sur tout ou une grande partie du territoire visé par les statuts de cette association. Cette vérification se fait par l'analyse des statuts de l'association, les termes dans lesquels l'objet social est défini devant être suffisamment précis et spécifiques.

En l'espèce, l'objet social de la partie requérante est défini comme suit à l'article 3 de ses statuts coordonnés :

" [...] l'étude et la promotion de toutes actions susceptibles de concourir à un aménagement durable et harmonieux du territoire en relation avec les aspects environnementaux tels que l'urbanisme, la défense paysagère des sites bâtis et non bâtis, la mobilité, les aspects socio-économiques, les économies d'énergie.

Son champ d'action concerne l'ensemble du territoire de la Ville de Namur ainsi que les zones limitrophes qui sont susceptibles d'avoir une incidence sur l'agglomération de Namur et sa région.

Dans ce but, l'association réunit des scientifiques, des fonctionnaires, des membres d'organisation d'intérêt général et toute personne intéressée par l'avenir de l'agglomération de Namur et sa région. Elle veille à informer le public sur les problèmes d'avenir et les solutions proposées. Elle peut également donner son avis sur les dossiers et problèmes étudiés, via son conseil d'administration ou son bureau.

L'association est indépendante de tout parti.

Les quatre principes de base de la réflexion et de l'action de l'agglomération sont :

- une politique d'agglomération,
- une approche scientifique des problèmes,
- la participation des citoyens,
- des vues à long terme".

Bien que l'objet social de la partie requérante soit assez large, en particulier s'agissant de la zone territoriale concernée par celui-ci, il ne coïncide toutefois pas avec l'intérêt général. Du reste, l'acte attaqué est en relation suffisante avec l'objet social en question, tant dans sa dimension matérielle que géographique. L'annulation de l'acte attaqué pourrait conduire les autorités à revoir leur position sur un projet d'envergure, qui aura des conséquences importantes en matière d'urbanisme, d'aménagement du territoire et de mobilité dans le quartier de la gare de Namur, toutes ces problématiques ressortant expressément de l'objet social en question.

En conséquence, l'exception d'irrecevabilité est rejetée.

V. Premier moyen

V.1. Thèse de la partie requérante

La partie requérante prend un premier moyen de la violation de articles 10, 11 et 23 de la Constitution, des articles 1^{er}, 1^o, 3^o, 11^o et 12^o, 2, 10, § 1^{er}, et 81 à 97 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, de l'annexe I, rubrique 6.21.01, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, et de l'incompétence de l'auteur de l'acte.

Dans sa requête, elle développe une argumentation divisée en trois branches.

Dans une première branche, elle reproche à l'autorité de ne pas avoir examiné si le projet litigieux ne devait pas être qualifié de projet mixte nécessitant la délivrance d'un permis unique. Elle observe que le projet prévoit différents aménagements de parking. Elle constate que l'étude d'incidences sur l'environnement conclut que le projet entraîne l'application de la rubrique n° 63.21.01.01 intitulée "parc de stationnement de véhicules autres que ceux visés à la rubrique 50.10". Elle en tire comme conclusion que le projet comporte, selon l'étude d'incidences, un parc de stationnement comme installation classée en application du décret du 11 mars 1999 précité. Elle relève d'ailleurs que l'étude d'incidences indique que la demande porte sur un permis unique. Elle critique le motif de l'acte attaqué selon lequel la demande ne relève pas du permis unique. Elle y voit une affirmation conclusive et non étayée alors qu'elle avait attiré l'attention de l'autorité compétente sur ce point dans sa réclamation.

Dans une deuxième branche, elle fait valoir que s'il fallait estimer que les indications de l'étude d'incidences sur l'environnement concernant le permis unique n'étaient pas déterminantes, il y aurait lieu de considérer que cette étude serait imprécise et inadéquate et que l'auteur de l'acte attaqué n'aurait pas levé cette imprécision et inadéquation. Elle souligne que l'étude d'incidences ne précise pas la capacité concrète du parc de stationnement de véhicules, étant entendu qu'entre 10 à 50 véhicules, il tomberait sous la rubrique n° 63.21.01.01.01 (installation de classe 3) et qu'entre 51 et 750 véhicules, il relèverait de la rubrique

n° 63.21.01.01.02 (classe 2). Elle estime que la motivation de l'acte attaqué ne clarifie pas la situation.

Dans une troisième branche, elle observe que le projet fait apparaître différents aménagements concernant la question des stationnements (zone "kiss and ride", zone pour les taxis et places d'attente). Elle ajoute qu'il est prévu, en heures de pointe, l'accueil sur la dalle de la totalité des bus desservant les 25 lignes périurbaines avec au moins 33 zones d'attente ou quais et quelques emplacements pour des véhicules de service. Elle estime que les places de stationnement destinées à accueillir des bus doivent être considérées comme des places de stationnement/parking au sens de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations. Elle en déduit que le projet implique la création d'un nombre de places de stationnement supérieur à cinquante, ce qui doit être pris en compte dans le calcul permettant de déterminer si une étude d'incidences sur l'environnement est nécessaire. Se référant à la définition du stationnement du dictionnaire Le Petit Robert, elle fait valoir que le fait de "stationner" ou le "stationnement" n'implique pas forcément un stationnement prolongé ou pour une certaine durée déterminée. Elle relève que le terme "local" repris à la rubrique n° 63.21.01.01 n'est pas défini. Elle soutient qu'il ne peut être exclu que le "local" visé soit un espace extérieur puisque ni l'arrêté précité, ni son annexe I ne précisent qu'il doit s'agir d'un local fermé ou situé à l'intérieur d'un bâtiment. Se référant aux définitions des dictionnaires Larousse et Le Petit Robert, elle écrit que le terme "local" signifie simplement que les véhicules qui y stationnent sont regroupés dans un espace délimité. Elle conclut qu'un parking extérieur, une zone de stationnement de courte durée extérieur et, *a fortiori*, un parking situé sur la plate-forme d'un bâtiment, peuvent tout à fait être considérés comme une partie d'un bâtiment. Elle indique que si une autre interprétation devait prévaloir, la rubrique n° 62.21.01.01 méconnaîtrait alors les articles 10, 11 et 23 de la Constitution. En effet, elle estime que dans ce cas, les parcs de stationnement à l'air libre ne seraient jamais une installation classée et échapperaient aux dispositions du décret du 11 mars 1999 précité. Elle ajoute qu'un parc de stationnement génère des nuisances en termes d'eau, d'air, d'odeurs, de bruit-vibrations et d'accidents-incendie équivalentes, voire plus importantes, que les structures fermées ou à l'intérieur d'une structure fermée. Elle relève que ces parcs de stationnement sont soumis à permis d'environnement ou à déclaration en droits bruxellois et flamand.

Dans son mémoire en réplique, elle revient en particulier sur la troisième branche du moyen en faisant valoir que l'élément déterminant à prendre en compte est le nombre de véhicules destinés à être accueillis. Selon elle, si la volonté de l'auteur de l'arrêté du 4 juillet 2002 était d'exclure les locaux/espaces ouverts du

champ d'application de cette notion, il aurait plutôt utilisé des termes tels que "parking/parc de stationnement couvert".

Dans son dernier mémoire, elle rappelle ses arguments et soutient, s'agissant en particulier de la première branche, que rien n'établit que l'autorité ait réellement examiné la question de savoir si un permis d'environnement était nécessaire alors que la capacité de stationnement projetée est particulièrement importante et que la nature de ces stationnements est particulièrement variée.

V.2. Examen

A. Sur la troisième branche

L'article 2, § 1^{er}, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées renvoie à son annexe I, laquelle arrête la liste des projets soumis à études d'incidences et des installations et activités classées.

La rubrique n° 63.21.01.01.02. de cette annexe I, telle que modifiée par l'arrêté du Gouvernement wallon du 11 juillet 2013 modifiant le Livre I^{er} du Code de l'Environnement, l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 relatif à la procédure et à diverses mesures du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement et 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, vise le "parc de stationnement de véhicules autres que ceux visés à la rubrique 50.10" dans un "local d'une capacité" "de 51 à 750 véhicules automobiles".

À défaut de définition légale, la notion de stationnement doit s'entendre dans son sens commun, à savoir l' "arrêt d'un véhicule sur la voie publique, action de le ranger pour un certain temps". La notion de local doit être comprise comme se référant à une "pièce, partie d'un bâtiment à destination déterminée". La notion de véhicule automobile vise tout véhicule "qui est mû par un moteur à explosion, à réaction, un moteur électrique, un gazogène, etc.", notamment les autos, les autobus, les autocars, les taxis,... (Le Grand Robert).

En l'espèce, tant la zone "kiss and ride" que la gare de bus ou encore les places d'attente réservées aux taxis n'entrent pas dans le champ d'application de la rubrique n° 63.21.01.01.02., dès lors qu'elles ne sont pas situées dans un local. En outre, la zone "kiss and ride" n'a pas vocation à assurer le stationnement des véhicules qui s'y présentent. Il en résulte que la troisième branche n'est pas fondée en ce qu'elle soutient que le projet litigieux relève de la rubrique n° 63.21.01.01.02.

Par ailleurs, les dispositions visées au moyen n'exigeaient pas que l'autorité motive particulièrement le fait que le projet n'entre pas dans le champ d'application de l'annexe I de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 précité.

En outre, les articles 10 et 11 de la Constitution requièrent que des personnes ou des catégories de personnes qui se trouvent dans une même situation soient traitées de la même manière et s'opposent à ce que des personnes qui se trouvent dans des situations de fait identiques ou à tout le moins comparables fassent l'objet d'un traitement différent sans justification objective et raisonnable. La partie requérante soutient, sans le démontrer, que les parcs de stationnement à l'air libre seraient dans une situation identique, ou à tout le moins comparable, aux parcs de stationnement dans un local, en manière telle qu'ils devraient tous se voir appliquer le régime des autorisations environnementales prévues par ou en vertu du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement. À défaut de démonstration convaincante alors que les risques liés à ces deux types d'exploitation sont notamment différents en termes de sécurité, de santé et de nuisances sonores, il faut conclure qu'il n'est pas manifestement déraisonnable ou discriminatoire de prévoir des règles distinctes pour les parcs de stationnement dans un local. Il n'est donc pas démontré de violation des articles 10 et 11 de la Constitution.

Enfin, la partie requérante ne démontre pas davantage la violation de l'article 23 de la Constitution, lequel ne peut avoir pour effet d'imposer une interprétation différente de concepts clairs, telles les notions de stationnement, de local ou de véhicule automobile. Ce n'est, en effet, qu'en cas de doute sur la portée à donner à une règle de droit qu'il s'imposerait d'interpréter le texte au regard des objectifs poursuivis à l'article 23, alinéa 3, 4°, de la Constitution.

Il se déduit de ce qui précède que, contrairement à ce que soutient la partie requérante, le projet litigieux ne requerrait pas la délivrance d'un permis d'environnement ni, partant, le respect de la procédure administrative propre aux permis uniques.

En conséquence, la troisième branche n'est pas fondée.

B. Sur la première branche

Tout d'abord, il ressort de l'examen de la troisième branche du moyen que le projet ne requerrait pas, comme l'a justement considéré l'auteur de l'acte attaqué, un permis d'environnement et, partant, ne consistait pas en un projet mixte nécessitant la mise en œuvre de la procédure du permis unique. Partant, la critique tenant à l'inadéquation de la motivation de l'acte attaqué au regard des indications

reprises dans l'étude d'incidences sur l'environnement selon lesquelles le projet relève de la rubrique n° 63.21.01.01.02 serait, à la supposer fondée, insusceptible d'avoir une influence sur le sens de la décision prise, outre que cette lacune alléguée en termes de motivation formelle n'a pas privé la partie requérante d'une quelconque garantie. Une telle critique n'affecte pas davantage la compétence de l'auteur de l'acte attaqué. En conséquence, la partie requérante n'a pas intérêt à cette critique.

À titre surabondant, pour satisfaire aux exigences des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, tout acte administratif à portée individuelle doit faire l'objet d'une motivation formelle, laquelle consiste en l'indication, dans l'acte, des considérations de droit et de fait servant de fondement à la décision. Cette motivation doit permettre aux intéressés de comprendre les raisons fondant la décision et de vérifier qu'elle a été précédée d'un examen des circonstances de l'espèce. En principe, la motivation d'un acte de l'administration active ne doit pas contenir de réponse à toutes les objections qui ont été émises au cours de la procédure d'enquête publique. Il faut, mais il suffit, que les motifs de l'acte attaqué rencontrent au moins globalement les réclamations et indiquent les raisons de droit et de fait qui ont conduit l'autorité à se prononcer, le degré de précision de la réponse étant fonction de celui de la réclamation. Autrement dit, lorsqu'au cours de l'enquête publique, des observations précises, dont l'exactitude et la pertinence sont corroborées par le dossier, ont été formulées, le permis délivré ne peut être considéré comme adéquatement motivé que s'il permet de comprendre les raisons pour lesquelles l'autorité passe outre, au moins partiellement, à ces observations.

Dans sa réclamation déposée durant l'enquête publique, la partie requérante faisait valoir les éléments suivants :

- " La confusion est présente dans les documents entre permis unique et permis d'urbanisme. Alors qu'il semble que la demande porte sur un permis d'urbanisme, le résumé non technique de l'étude d'incidence en page 5 («objet de la demande : Demande de permis unique relative à l'aménagement de la dalle de la gare SNCB en gare de bus périurbains») et l'étude d'incidences en page 18 évoquent à plusieurs endroits un «permis unique». Cette confusion sur la nature précise de la demande est dommageable. Elle porte en effet sur un élément essentiel de la demande, à savoir son objet précis".

L'acte attaqué y répond comme suit :

- " Considérant que la demande de permis a été soumise à enquête publique, du 05/05/2014 au 04/06/2014 inclus;

Considérant que 33 réclamations ont été introduites pour les raisons suivantes :

[...]

- Nécessité d'un permis unique;

[...]

Considérant que la procédure est conforme au CWATUPE; qu'il n'apparaît pas dans le dossier que cette demande relève du permis unique".

L'acte attaqué est adéquatement motivé en ce que le grief de la partie requérante y est synthétisé et qu'il y est affirmé qu'"il n'apparaît pas dans le dossier que cette demande relève du permis unique", ce qui établit que cette question a bien été examinée. Du reste, comme cela ressort de l'examen de la troisième branche, il n'est pas démontré que ce motif repose sur une erreur en droit.

En conséquence, la première branche n'est pas fondée.

C. Sur la deuxième branche

Dès lors que, comme cela ressort de l'examen de la troisième branche, le projet litigieux ne porte pas sur un parc de stationnement au sens de la rubrique n° 63.21.01.01.02, précitée, la partie requérante n'a pas intérêt à la critique de légalité prise de l'imprécision et de l'inadéquation de l'étude d'incidences sur l'environnement et, à sa suite, de l'acte attaqué, quant à la capacité concrète de ce parc.

En conséquence, la deuxième branche est irrecevable.

En conclusion, le premier moyen n'est fondé en aucune de ses trois branches.

VI. Deuxième moyen

VI.1. Thèse de la partie requérante

La partie requérante prend un deuxième moyen de la violation des articles 127, § 1^{er}, et 272, § 2, du CWATUP et des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs.

Dans sa requête, elle soutient que l'aménagement de la gare d'autobus sur le site de la dalle de la gare ferroviaire, avec installation d'une rampe d'accès spécialement réservée aux bus mis en service public, l'aménagement d'une zone d'attente supplémentaire pour les bus, ainsi que l'extension du nombre de quais pour ces derniers, est une infrastructure propre aux transports en commun au sens des articles 127, § 1^{er}, et 272, § 2, du CWATUP. Elle en déduit que le permis attaqué

relevait de la compétence exclusive du Gouvernement. Elle ajoute que lorsque l'accès à une infrastructure est réservé à un type de transports en commun spécifique (site propre), cela implique qu'elle est, dans sa conception, exclusive ou particulière à une catégorie de transports en commun spécifique. Elle observe qu'en toute hypothèse, l'article 272, § 2, précité n'utilise pas la notion de "site propre", mais le concept d'"infrastructure au sol qui leur est propre".

Dans son mémoire en réplique, elle conteste l'affirmation selon laquelle le train et le tram sont les seuls moyens de transport concernés par l'article 272, § 2, du CWATUP. Elle relève à cet égard que des bus urbains se voient attribuer des sites propres par la réalisation de voies de passage qui leur sont propres.

Dans son dernier mémoire, elle estime que la seule circonstance que l'accès à une infrastructure soit réservé à un type de transport en commun spécifique est suffisante pour que celle-ci soit considérée comme "propre" au sens de cette disposition.

VI.2. Examen

L'article 127, § 1^{er}, du CWATUP énonce les hypothèses où, par dérogation aux articles 88, 89, 107 et 109 du même Code, le Gouvernement ou le fonctionnaire délégué sont compétents pour délivrer les permis d'urbanisme. En son second alinéa, l'article 127, § 1^{er}, dispose notamment que le Gouvernement arrête la liste des actes et travaux d'utilité publique ou dont il reconnaît l'intérêt régional et pour lesquels aucune délégation n'est accordée.

L'article 272 du même Code est libellé comme suit :

" § 1^{er}. Pour l'application de l'article 45 [lire « 127 »], les délégués de l'Exécutif sont :

- 1° le directeur général de l'administration de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire;
- 2° les inspecteurs généraux de ladite administration;
- 3° les directeurs et ingénieurs en chef-directeurs en province pour le territoire où ils exercent leurs fonctions;
- 4° en l'absence des directeurs et ingénieurs en chef-directeurs, les agents du premier niveau en province ayant au moins le grade d'adjoint.

§ 2. Toutefois, par dérogation au § 1^{er}, aucune délégation n'est accordée en ce qui concerne :

[...]

- b) les chemins de fer;
- c) les voies de communication par eau;
- d) les transports en commun impliquant une infrastructure au sol qui leur est propre;

- e) les ports et toute infrastructure destinée au transport par eau,
- f) les aéroports et toute infrastructure destinée au transport aérien;

[...]"

L'adjectif "propre" repris à l'article 272, § 2, d), du CWATUP vise ce qui "appartient d'une manière exclusive ou particulière à une personne ou à une chose, un groupe" (Le Grand Robert). La notion de "transports en commun impliquant une infrastructure au sol qui leur est propre" doit, partant, s'entendre comme visant les aménagements au sol qui sont exclusifs ou particuliers à certains types de transport en commun, tels des rails de tram. La seule circonstance que l'accès à une infrastructure soit réservée à un type de transport en commun spécifique (site propre) n'implique pas *ipso facto* qu'elle est, dans sa conception, exclusive ou particulière à une catégorie de transports en commun spécifique.

En l'espèce, l'acte attaqué est motivé comme suit en ce qui concerne la question de la compétence de son auteur :

" [...]

Vu l'article 127 du Code précité disposant des permis délivrés par le Gouvernement ou le fonctionnaire délégué, de leur introduction et de leur instruction;

Vu l'article 272 du Code précité portant délégation des pouvoirs du Gouvernement en matière d'Aménagement du Territoire et d'Urbanisme et désignant les délégués du Gouvernement;

Vu les articles 274 et 274 *bis* du Code précité déterminant respectivement les personnes de droit public et les actes et travaux d'utilité publique pour lesquels les permis prescrits par les articles 84 et 89 sont délivrés par le Gouvernement ou le fonctionnaire délégué;

[...]

Considérant que le permis d'urbanisme est sollicité par une personne de droit public;

Considérant que les travaux se situent, pour partie, en zone de services publics et d'équipements communautaires et dans le domaine des infrastructures ferroviaires;

Considérant que le projet vise l'aménagement d'une gare multimodale; qu'il s'agit d'une construction de service public;

Considérant, en conséquence, que le permis doit être délivré par le fonctionnaire délégué en vertu des articles 127 § 1^{er}, 1^o, 4^o et 7^o du CWATUP;

[...]"

Le projet d'aménagement de la gare multimodale de Namur n'entraîne pas la construction d'une infrastructure au sol qui est exclusive ou particulière à un

certain type de transports en commun. Il ne relève donc pas de l'article 272, § 2, d), du CWATUP. Dès lors, le fonctionnaire délégué était bien compétent pour adopter l'acte attaqué, en application de l'article 127, § 1^{er}, 1°, 4° et 7°, du Code, comme l'énonce adéquatement l'acte attaqué.

En conclusion, le deuxième moyen n'est pas fondé.

VII. Troisième moyen

VII.1. Thèse de la partie requérante

La partie requérante prend un troisième moyen de la violation des articles D.1, D.6, 8°, D.50, D.64, D.66, et D.69 du Livre I^{er} du Code de l'environnement et des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, ainsi que de l'erreur manifeste d'appréciation.

Dans sa requête, elle estime que l'acte attaqué se fonde sur une étude d'incidences sur l'environnement insuffisamment précise en matière de bruit. Elle articule son moyen en trois branches.

Dans une première branche, elle identifie quatre critiques.

La première critique est prise de l'absence d'identification de normes de référence. Elle observe qu'il n'existe pas de norme de limitation des nuisances acoustiques d'une gare de bus définie de manière réglementaire, ce qui est relevé dans l'étude d'incidences. Dans ce contexte, elle conteste que l'étude n'ait pas déterminé et justifié une valeur de référence chiffrée afin de pouvoir apprécier l'impact du projet dans son environnement. En cette absence, elle estime qu'aucune évaluation n'est scientifiquement et objectivement possible.

La deuxième critique est prise de la modélisation inadéquate en raison du niveau sonore pris en considération pour les bus. Elle constate que l'étude d'incidences évalue le contexte sonore existant à environ 65 dB(A) et procède à une modélisation pour fixer le niveau de bruit d'un autocar à 76 dB(A) par cycle de stationnement. Elle estime toutefois que rien ne vient justifier qu'il soit retenu une valeur de 76 dB(A) "selon la norme". Elle développe son argumentation relative aux valeurs acoustiques prises pour un bus à l'arrêt et un bus au démarrage (102,0 dB(A)), et soutient que ces dernières devraient être majorées pour le projet litigieux puisque les bus en phase de démarrage dans la gare de bus existante se déplacent sur une surface plane alors que les bus accédant à la rampe d'accès se

déplaceront sur une rampe ascendante nécessitant une force motrice majorée. Elle conclut que la référence de l'étude d'incidences à la valeur de 76 dB(A) est inopportune et que la motivation de l'acte attaqué qui se base sur cette étude d'incidences est inadéquate.

La troisième critique porte sur l'absence de modélisation des recommandations effectuées. Elle relève que l'étude d'incidences fait certaines recommandations en matière de nuisances acoustiques, dont les recommandations AC-3 relatives à l'aménagement de la dalle, pour lesquelles elle n'évalue pas quantitativement leur impact mais se contente de soutenir que "les niveaux de bruit de la dalle et de la rampe pourraient être limités en optant" pour celles-ci. Elle estime pourtant que lorsque des mesures d'atténuation sont recommandées, la pertinence et l'impact de ces mesures doivent également être scientifiquement évalués, comme cela a été fait pour la recommandation AC-2. Elle conclut que l'étude d'incidences ne permet pas d'appréhender la portée concrète de ces mesures sur la base desquelles l'autorité compétente se fonde cependant pour rejeter l'installation de l'écran antibruit.

La quatrième critique est relative au caractère contradictoire de l'étude d'incidences. La partie requérante déduit d'un extrait de celle-ci qu'il serait soutenu, en même temps, qu'il n'y aura pas d'émergence sonore, que les bruits générés actuellement couvriront partiellement les bruits générés par le projet et que, dans certaines circonstances, le bruit généré par les bus sera d'autant plus marqué.

Dans une deuxième branche, elle observe que le fonctionnaire délégué a décidé de suivre l'avis du CWEDD en ne prévoyant finalement pas la réalisation d'un écran absorbant antibruit au niveau de la rampe pour quatre motifs, qu'elle critique. En détail, elle réfute que les horaires de circulation des bus puissent justifier de renoncer au dispositif antibruit dès lors que ceux-ci étaient déjà pris en considération par l'étude d'incidences. Elle soutient que les déplacements des bus de la place de la Station vers la rampe d'accès et la dalle ne constituent pas un facteur déterminant de l'impact acoustique du projet vu la position haute de la rampe d'accès. Elle affirme que l'imposition des autres recommandations de l'étude d'incidences n'est pas un motif en soi pour ne pas appliquer la recommandation dès lors qu'elles étaient suggérées comme des recommandations complémentaires. Elle soutient que seul l'écran antibruit pourrait jouer ce rôle de minimisation de l'impact sonore vis-à-vis de la diffusion des bruits vers la place de la Station. Elle estime que l'autorité commet une erreur manifeste d'appréciation à cet égard. Par ailleurs, elle soutient que l'étude d'incidences est inadéquate et que l'autorité compétente ne dispose pas d'une information objective et scientifique pour étayer les solutions qu'elle retient de manière manifestement erronée. Elle estime que les motifs de

l'acte attaqué justifiant l'absence d'écrans antibruit illustrent l'existence d'une erreur manifeste d'appréciation dès lors que l'étude d'incidences précisait que l'installation de ces écrans permettrait une diminution sensible de l'ordre de 3 dB(A). Elle estime qu'il est erroné de soutenir, dans l'acte attaqué, que les niveaux de bruit générés actuellement sur la place couvriront partiellement les bruits en provenance de la rampe et qu'il est contradictoire d'y affirmer qu'une réduction de 3 dB(A) est sensible tout en ajoutant que la rampe n'apportera pas d'augmentation des niveaux de bruit de manière significative.

Dans une troisième branche, elle relève que les remarques sur l'impact sonore lié à l'aménagement de la gare multimodale des bus périurbains sur la dalle de la gare S.N.C.B. (niveau 2) portent principalement sur le bruit supplémentaire généré par ce projet au niveau de la place de la Station. Elle estime que le dilemme qui se posait était le choix entre le placement d'un écran antibruit de 2 mètres de haut, sur la gauche du pont haubané dans le sens montant, avec un impact paysager incontestable, ou - solution retenue dans le premier permis du 28 août 2014 - l'absence d'un tel mur au prix d'une augmentation de 3 dB(A) du bruit, au niveau de la place de la Station, suite au passage des bus sur ce pont haubané. Cette dernière option a été privilégiée lors de l'octroi du premier permis le 28 août 2014. Elle observe que l'acte attaqué se fonde sur cette étude d'incidences qui se focalise sur la situation existante lors de l'évaluation, alors que la situation a depuis lors profondément évolué. Elle met notamment en avant la mise en place d'un plan de circulation concernant le boulevard Mélot, la place de la Station, l'avenue de la Gare et la rue Borgnet, dont les effets sont importants, comme cela ressort de la note descriptive. Elle conteste le fait que, dans ce contexte, l'auteur de l'acte attaqué ait considéré qu'il n'y aura pas d'émergence au niveau de la place de la Station. Elle soutient que l'autorité devait, conformément à l'article D.69 du Livre I^{er} du Code de l'environnement, actualiser les conclusions de l'étude d'incidences sur la base de ces nouvelles données. Elle soutient que l'impact quantitatif de cette réduction de bruit suite au report du trafic n'est pas autrement justifié. Elle relève qu'alors que l'étude d'incidences mentionne un report de 40 % du trafic devant la place de la Station, la note descriptive précise que les effets du plan de circulation mis en place depuis lors ont entraîné une baisse de la circulation de 67,5 %. Elle constate que l'autorité compétente n'a pas pris en considération ces éléments nouveaux et n'a donc pas pu appréhender adéquatement cette cause de diminution du trafic sur la place de la Station et, en conséquence, la diminution de l'effet de masquage dû à ce trafic. Elle conteste l'analyse émise dans l'étude d'incidences quant à l'accroissement du bruit lié à la réalisation de projets immobiliers et au trafic y afférant. Elle est d'avis qu'en affirmant que l'étude d'incidences demeure actuelle, l'auteur de l'acte attaqué commet des erreurs grossières et manifestes dans la prise en compte de cette étude et se fonde sur des motifs inexacts.

Dans son mémoire en réplique, elle synthétise l'essentiel des critiques de légalité formulées dans la requête en annulation, à laquelle elle renvoie. Elle insiste plus particulièrement sur sa troisième branche, dont elle rappelle la teneur. Elle se demande si l'impact sonore pour le voisinage du pont haubané, de plus de 1.000 mouvements de bus sera acceptable alors que le bruit ambiant lié à la circulation routière a significativement diminué. Elle estime que l'auteur de l'acte attaqué ne peut conclure que "l'impact sonore du projet est totalement acceptable et raisonnable pour le voisinage sans installer de mur antibruit sur la rampe d'accès" sans faire réaliser une nouvelle étude prenant en compte le réel impact sonore de la nouvelle configuration circulaire de la place de la Station.

Dans son dernier mémoire, elle soutient que plusieurs critiques qu'elle a émises dans sa requête n'ont pas été rencontrées dans les écrits de procédure qui lui sont ultérieurs. Elle insiste à nouveau sur les changements de circonstances de fait intervenus depuis la rédaction de l'étude d'incidences. Elle rappelle en particulier que la circulation a baissé de 67,5% devant la place de la Station. Elle soutient que la motivation de l'acte attaqué sur cette problématique ne contient que des affirmations constituant des "postulations de principe".

VII.2. Examen

L'article D.64 du livre I^{er} du Code de l'environnement dispose, dans sa version applicable, comme suit :

- " Le permis et le refus de permis doivent être motivés en regard notamment des incidences sur l'environnement et des objectifs précisés à l'article 50".

L'article D.66, § 1^{er}, du même Code est libellé comme suit :

- " Sans préjudice des articles 42 et 50 du CWATUP, l'évaluation des incidences, qu'il s'agisse de la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement ou de l'étude d'incidences, identifie, décrit et évalue de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les effets directs et indirects, à court, à moyen et à long terme, de l'implantation et de la mise en œuvre du projet sur :
 - 1° l'homme, la faune et la flore;
 - 2° le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage;
 - 3° les biens matériels et le patrimoine culturel;
 - 4° l'interaction entre les facteurs visés aux 1°, 2° et 3°, du présent alinéa".

L'article D.69 du Code prévoit, quant à lui, ce qui suit :

- " L'autorité compétente apprécie les incidences du projet en prenant en considération l'étude d'incidences sur l'environnement ou la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement, les avis recueillis dans le cadre de la procédure en autorisation et toute autre information qu'elle juge utile.

Lorsqu'elle ne dispose pas des informations requises, l'autorité compétente ou les instances intervenant dans l'instruction de la demande que le Gouvernement désigne peuvent exiger du demandeur et de l'auteur d'études des informations complémentaires.

[...]".

En l'espèce, l'acte attaqué est motivé comme suit en ce qui concerne l'évaluation des incidences acoustiques du projet :

- " Considérant qu'il ressort de l'étude d'incidences relative à l'impact sonore de la rampe d'accès à la gare des bus sur les surfaces commerciales avoisinantes et la Place de la Station que «la position haute de la future rampe d'accès à la gare des bus doit faire l'objet d'une attention particulière de la part des concepteurs» (EIE, p. 210);

Considérant que l'étude d'incidences précise que «sur base de l'analyse des mesures et des modélisations, il n'y aura pas d'émergence au niveau de la Place de la Station. Les niveaux de bruit générés actuellement sur la place couvriront partiellement les bruits en provenance de la rampe».

«Néanmoins, un traitement acoustique est recommandé car des périodes de calme en soirée seront plus fréquentes et le bruit généré par les bus sera d'autant plus marqué. Actuellement, la rampe est prévue avec des garde-fous de 90 cm de haut. Il est recommandé de prévoir des écrans absorbant de 2 à 2,5 m de haut du côté gauche de la rampe dans le sens de la montée sur la portion libre entre le centre commercial et la jonction de la dalle. Le niveau de bruit perçu au niveau de la rue en contrebas diminuerait dès lors de manière sensible de l'ordre de 3 dB (A)»;

Considérant qu'outre le placement d'écrans absorbants, l'étude d'incidences recommande différentes mesures qui permettraient de limiter les niveaux de bruit de la dalle et de la rampe;

Considérant qu'en guise de conclusions, l'étude d'incidence tempère formellement l'impact sonore de la rampe et de la dalle, en phase d'exploitation, et précise que «la dalle des bus et la rampe n'apporteront pas de niveaux de bruit supplémentaires significatifs à l'ambiance générale. Les phases de démarrage et d'accélération seront néanmoins perceptibles»;

Considérant que la réalisation sur le flanc gauche dans le sens de la montée d'un écran antibruit tel que recommandé par l'étude d'incidences aura un impact paysager important, que la réalisation d'un tel élément viendrait contrecarrer le choix urbanistique retenu qui tend à minimiser l'impact visuel du projet sur son environnement en limitant autant que faire se peut l'épaisseur du tablier du pont;

Considérant que le CWEDD a été chargé d'évaluer la qualité de l'étude d'incidences et de remettre des recommandations;

Considérant que celui-ci, dans son avis daté du 12/05/2014, considère que la pose d'un écran antibruit au niveau de la rampe telle que recommandée par l'auteur de l'étude, ne fera qu'accentuer l'impact urbanistique et paysager déjà significatif de la rampe;

Considérant qu'il déconseille dès lors de suivre cette recommandation;

Considérant qu'il y a lieu de se rallier à cet avis pour les raisons urbanistiques et paysagères précitées, et pour les raisons d'impact sonore suivantes;

Considérant qu'il convient de prendre en compte la circulation spécifique en soirée, la nuit et tôt le matin (1), la diminution des nuisances sonores générées par le déplacement du passage des bus depuis la Place de la Station vers la rampe et la dalle (2), le respect des autres recommandations de l'EIE (3) au regard des nuances de l'EIE (4);

Considérant (1) qu'en soirée, période visée plus particulièrement par l'auteur de l'EIE, mais également le matin, soit avant 7h et après 18h, le nombre de bus en circulation diminue sensiblement, que la charge de nuisance pour la Place de la Station et les commerces, sera donc plus limitée à cet égard;

Considérant subsidiairement qu'en soirée la plupart des commerces sont fermés;

Considérant par ailleurs (2) que l'auteur de l'EIE considère qu'il y a lieu de prendre en compte la modification d'ambiance sonore que le projet engendre au niveau de la Place de la Station;

Considérant qu'actuellement, l'ensemble des bus «extra urbain» concernés par le projet emprunte la place de la Station et passe ainsi à proximité immédiate des passants et des commerces visés par la recommandation;

Considérant qu'après réalisation de la nouvelle gare des bus, bon nombre de ceux-ci ne passeront plus sur la place de la Station mais sur la rampe d'accès;

Considérant, dans cette mesure, que le projet limite le nombre de bus en transit sur la place diminuant de cette manière les nuisances sonores;

Considérant qu'en augmentant la distance entre le lieu de circulation, à savoir la rampe d'accès et la place, les nuisances sonores seront plus éloignées des immeubles par rapport à la situation actuelle, et donc, plus diffuses;

Considérant (3) qu'il y a lieu de respecter les autres recommandations relatives au bruit: pose de matériaux poreux, diffusants voire absorbants pour la rampe et la dalle, pose d'un revêtement limitant le crissement des pneus pour la dalle et placement d'un joint de ponts à la jonction de la rampe et de la dalle afin d'éviter les bruits impulsifs liés au passage des bus de la rampe à la dalle;

Considérant enfin (4) qu'il ressort de l'étude d'incidences, que la réalisation d'un écran antibruit permettrait de diminuer de 3db(a) le niveau de bruit perçu au niveau de la rue en contrebas (page 210 EIE);

Considérant néanmoins que la baisse de 3 db(A) qualifiée de sensible par l'EIE est relativisée par cette même EIE qui précise - en conclusion - que ladite rampe n'apportera pas d'augmentation des niveaux de bruit de manière significative (et que le placement de l'écran antibruit du côté gauche de la rampe a pour but de «limiter au maximum les nuisances»);

[...]

Considérant, au vu de ce qui précède, en balance des intérêts paysagers et sonores en cause, qu'il est fait choix de ne pas installer le mur antibruit recommandé par l'EIE;

Considérant qu'il est estimé que l'impact sonore du projet est, dans ces conditions, totalement acceptable et raisonnable pour le voisinage sans installer de mur antibruit sur la rampe d'accès".

A. Sur la première branche

S'agissant de la première critique, relative à l'absence d'identification de normes de référence chiffrées afin de combler l'absence de cadre normatif wallon au projet litigieux, c'est sans violer les dispositions visées au moyen que l'auteur de l'étude d'incidences a pris comme référence indicative la norme Suisse SN 640 578, laquelle s'applique aux installations de stationnement du trafic motorisé séparées des surfaces affectées à la circulation routière et reliées à ces dernières par des entrées et sorties. Il n'est pas non plus irrégulier de s'être appuyé par analogie sur les valeurs reprises dans l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation pour les installations techniques (phase d'exploitation), même si cet aspect n'entre pas dans son champ d'application. Il n'était pas non plus manifestement déraisonnable, dans le chef de l'auteur de l'étude d'incidences, de s'appuyer sur de telles normes. Partant, l'acte attaqué n'est pas illégal en ce qu'il reprend à son compte l'évaluation réalisée par l'auteur de l'étude d'incidences sur ces bases. En conséquence, le premier grief n'est pas fondé.

La deuxième critique porte sur la contradiction alléguée entre la valeur de modélisation selon la norme SN 640 578 du niveau de bruit d'un autocar par cycle de stationnement retenue de 76 dB(A) et les mesures prises *in situ* quant à un bus à l'arrêt (88,7 dB(A), sans correction liée à l'émergence) et un bus au démarrage (102 dB(A)). Il ressort clairement de l'étude d'incidences que ces deux dernières mesures "n'entrent pas en compte dans la caractérisation du contexte sonore, mais concernent l'étude d'impact de bus (moteur à l'arrêt et au démarrage)". Surtout, les mesures en question ne peuvent pas être directement mises en parallèle alors que les valeurs de 88,7 dB(A) et de 102 dB(A) consistent en des puissances acoustiques instantanées, lesquelles sont mesurées à proximité immédiate du pot d'échappement d'un autobus, tandis que la valeur de modélisation de 76 dB(A) consiste à évaluer le niveau de puissance acoustique par cycle et par heure. En toute hypothèse, la partie requérante ne démontre pas que l'auteur de l'étude d'incidences a commis une erreur manifeste d'appréciation en retenant la norme de 76 dB(A). En conséquence, le deuxième grief n'est pas fondé.

S'agissant de la troisième critique, relative à l'absence d'évaluation quantitative des recommandations AC-3, il y a lieu de relever que celle-ci n'est pas requise par les dispositions visées au moyen et il n'est pas démontré que l'auteur de l'acte attaqué n'a pas pu prendre sa décision en connaissance de cause faute d'une telle évaluation. Il en est d'autant plus ainsi que la qualité de l'étude d'incidences sur l'environnement est reconnue notamment par le CWEDD dans son avis du 19 mai 2014. Au surplus, la partie requérante n'apporte aucun élément susceptible de remettre en cause l'évaluation à 3 dB(A) de la diminution de bruit consécutive aux

recommandations avancée dans l'étude d'incidences. Les motifs de l'acte attaqué font apparaître que l'autorité a pris sa décision en connaissance de cause en ce qui concerne l'effet induit par les recommandations AC-3, quand bien même il n'a pas été procédé à une étude scientifique spécifique sur les effets quantitatifs des mesures préconisées. La partie requérante ne soutient pas, et *a fortiori* ne démontre pas, que l'acte attaqué reposerait sur une appréciation erronée en ce qu'il se fonde sur l'étude d'incidences dans laquelle il est soutenu que les niveaux de bruit de la dalle et de la rampe pourraient être limités par la mise en œuvre des diverses recommandations en question. En conséquence, le troisième grief n'est pas fondé.

S'agissant de la quatrième critique, l'étude d'incidences contient le passage suivant :

" Sur base de l'analyse des mesures et des modélisations, il n'y aura pas d'émergence au niveau de la Place de la Station. Ces niveaux de bruit générés actuellement sur la place couvriront partiellement les bruits en provenance de la rampe. Néanmoins, un traitement acoustique est recommandé car des périodes de calme en soirée seront plus fréquentes et le bruit généré par les bus sera d'autant plus marqué".

Ce passage n'est pas contradictoire dès lors que l'auteur de l'étude y expose successivement la situation au niveau de la place de la Station et, ensuite, celle en provenance de la rampe.

Il s'ensuit que la première branche n'est fondée en aucun de ses quatre griefs.

B. Sur la deuxième branche

La partie requérante ne démontre pas que l'appréciation émise par l'autorité pour justifier que l'écran antibruit ne soit finalement pas placé, comme le préconisait le CWEDD, est manifestement erronée. La circonstance que la partie requérante ne partage pas la position arrêtée à cet égard par l'auteur de l'acte attaqué ou appréhende les problématiques liées au bruit sous d'autres angles n'emporte pas, à elle seule, la preuve de ce qu'aucune autre autorité administrative placée dans les mêmes circonstances de droit et de fait n'aurait pris une telle décision. Ces motifs sont adéquatement exposés dans l'acte attaqué et ils ont bien permis aux destinataires de celui-ci de comprendre les raisons pour lesquelles les conclusions de l'étude d'incidences concernant le placement d'un dispositif antibruit n'ont pas été retenues.

Il s'ensuit que la deuxième branche n'est pas fondée.

C. Sur la troisième branche

L'acte attaqué comporte notamment la motivation suivante :

" [...]

Considérant que l'étude d'incidence a été réalisée en tenant compte dans son analyse de la fermeture partielle de la place de la Station au trafic automobile (point 4.7.4.1 EIE page 170) à savoir :

- La coupure de la liaison Ouest-Est à la circulation automobile entre le square d'Omalius et la place Léopold, avec détournement du trafic vers le tunnel du SPW, au Nord du chemin de fer;
- Le maintien de la liaison Est-Ouest à l'ensemble du trafic (dont les TEC) entre la place Léopold et le Square Omalius, via la place de la Station;

Considérant que l'étude d'incidences estime que la coupure du trafic automobile sur la place de la Station impliquera un report d'environ 40 % du trafic;

Considérant que l'EIE tient également compte des projets à venir dans son analyse qui conduiront à terme à une augmentation du trafic de 15 à 20 % dans le périmètre d'étude (page 210) avec pour conséquence une moindre diminution du trafic et par conséquent de son incidence sur l'ambiance sonore;

Considérant que ces projets sont soit terminés (parking de la SNCB) soit en cours de réalisation (deux immeubles de logements et de bureaux comprenant un total de 350 places de stationnement supplémentaires);

Considérant dès lors que même si le plan de circulation aux alentours de la place de la station a été partiellement mis en œuvre, les volets «mobilité» et «évolution sonore du trafic routier» de l'EIE sont à ce jour toujours pertinents;

Considérant, au vu de ce qui précède, en balance des intérêts paysagers et sonores en cause, qu'il est fait choix de ne pas installer le mur antibruit recommandé par l'EIE;

Considérant qu'il est estimé que l'impact sonore du projet est, dans ces conditions, totalement acceptable et raisonnable pour le voisinage sans installer de mur antibruit sur la rampe d'accès;

[...]"

Il ressort de ces motifs que l'auteur de l'acte attaqué a examiné l'impact sonore du projet sur les alentours du projet litigieux, dont la place de la Station. Il a également apprécié la pertinence de prévoir ou non un mur antibruit sur la rampe d'accès sur la base des développements de l'étude d'incidences sur l'environnement de 2014 qui envisagent une fermeture partielle de la place de Station à la circulation automobile et prennent en compte les principaux projets à venir.

Ce faisant, l'autorité a pris sa décision en ayant une connaissance suffisamment précise et actualisée des circonstances de l'espèce. L'invocation par la partie requérante d'une note descriptive déposée dans le cadre d'une autre demande de permis, qu'elle ne produit pas, ne permet pas d'étayer ses affirmations selon

lesquelles le projet induira, compte tenu de son contexte environnant actuel, un impact sonore inacceptable et déraisonnable pour le voisinage.

Il s'ensuit que la troisième branche n'est pas fondée.

En conclusion, le troisième moyen n'est fondé en aucune de ses trois branches.

VIII. Quatrième moyen

VIII.1. Thèse de la partie requérante

La partie requérante prend un quatrième moyen de la violation des articles D.1, D.6, 8°, D.50, D.64, D.66, D.67 et D.69 du Livre I^{er} du Code de l'environnement et des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs.

Dans sa requête, elle considère que la motivation de l'acte attaqué est inadéquate quant aux alternatives de localisation. Elle soutient que l'analyse et la conclusion de l'étude d'incidences quant à la variante "0 amélioré bis" aurait dû inévitablement mener l'autorité à envisager l'adhésion à cette solution de substitution, ce qui ne ressort pas de l'acte attaqué. Elle énumère les avantages de cette variante.

Elle soutient que la motivation de l'acte attaqué est erronée en ce qu'il y est soutenu que cette alternative n'a pas été "jugée plus intéressante en termes de mobilité et d'impacts environnementaux". Elle estime qu'au contraire, l'alternative en question est tout aussi intéressante en termes de mobilité et d'impacts environnementaux que le projet retenu et elle présente même un avantage supplémentaire en termes de mobilité pour les usagers qui se rendent au centre-ville et dans les différents établissements scolaires.

Elle constate que le CWEDD a aussi critiqué le manque d'analyse de faisabilité de cette alternative. Elle conclut à l'existence d'une erreur manifeste d'appréciation dans le chef de l'autorité.

Elle considère que l'auteur de l'acte attaqué ne pouvait utilement se référer à la réponse aux réclamations jointe à la délibération du collège communal du 26 juin 2014, laquelle n'était pas suffisamment spécifique et détaillée au regard sa réclamation précise.

Dans son mémoire en réplique, elle réitère ses arguments.

Dans son dernier mémoire, elle reconnaît que l'étude d'incidences esquisse à suffisance l'alternative en question mais elle soutient que la raison pour laquelle celle-ci est écartée ne ressort ni de l'étude ni de l'acte attaqué.

VIII.2. Examen

Les réclamations ne constituent qu'un élément d'appréciation parmi d'autres, permettant aux autorités de se forger une conception de l'intérêt général en connaissance de cause. En principe, la motivation d'un acte de l'administration active ne doit pas contenir de réponse à toutes les objections qui ont été émises au cours de la procédure d'enquête publique. Il faut, mais il suffit, que les motifs de l'acte attaqué rencontrent au moins globalement les réclamations et indiquent les raisons de droit et de fait qui ont conduit l'autorité à se prononcer, le degré de précision de la réponse étant fonction de celui de la réclamation. Autrement dit, lorsqu'au cours de l'enquête publique, des observations précises, dont l'exactitude et la pertinence sont corroborées par le dossier, ont été formulées, le permis délivré ne peut être considéré comme adéquatement motivé que s'il permet de comprendre les raisons pour lesquelles l'autorité passe outre, au moins partiellement, à ces observations. L'obligation de motivation varie selon la qualité et la nature des objections et avis exprimés.

L'article D.67, § 3, 4°, du livre I^{er} du Code de l'environnement dispose ce qui suit :

" § 3. La notice d'évaluation des incidences ou l'étude d'incidences comportent au minimum les informations suivantes :

[...]

4° une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par l'auteur d'étude d'incidences ou par le demandeur et une indication des principales raisons du choix de ce dernier, eu égard aux effets sur l'environnement;

[...]"

L'analyse des réclamations et des avis de la ville de Namur, à laquelle l'auteur de l'acte attaqué se réfère et qui est annexée à l'acte attaqué, comporte, en ses pages 33 et 37, une motivation claire et détaillée en réponse au grief formulé dans la réclamation de la partie requérante quant aux alternatives et variantes au projet litigieux. L'acte attaqué est adéquatement motivé au sens des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs.

Le motif de l'acte attaqué selon lequel les alternatives examinées "n'ont pas été jugées plus intéressantes en termes de mobilité et d'impacts environnementaux" dans l'étude d'incidences ne comporte aucune erreur, ni ne procède d'une erreur manifeste d'appréciation dès lors qu'une telle conclusion ressort effectivement de l'étude d'incidences. Concernant plus particulièrement l'alternative "0 amélioré bis", si l'auteur de l'étude d'incidences relève qu'elle "s'avère plus intéressante que le projet pour la majorité des voyageurs actuels", il précise immédiatement qu'elle "n'offre pas le même potentiel d'intermodalité avec le train, et donc un moindre potentiel de captage d'une clientèle complémentaire. Par ailleurs, l'alternative n'offre pas les mêmes réserves de capacité pour une augmentation future du service, et nécessite la création d'une zone de stationnement pour les chauffeurs en pause ailleurs dans le centre-ville, par exemple de l'autre côté des voies de chemins de fer". La partie requérante ne conteste nullement les éléments ayant conduit l'auteur de l'étude d'incidences à ne pas privilégier l'alternative "0 amélioré bis", se contentant de soulever les avantages de cette alternative. Par ailleurs, la circonstance que les travaux de construction de la rampe d'accès à la dalle de la gare aient impliqué la mise en place de gares de bus urbains et périurbains provisoires au niveau du sol ne permet pas non plus de conclure qu'il était manifestement déraisonnable dans le chef de l'auteur de l'acte attaqué de ne pas retenir l'alternative en question.

Enfin, le CWEDD relevait, dans son avis du 19 mai 2014, ce qui suit :

" [...]

Cependant, le CWEDD regrette :

[...]

- le manque d'analyse de faisabilité pour l' «alternative 0 amélioré bis» étant donné les avantages de celle-ci, démontrés par l'auteur de l'étude".

L'auteur de l'acte attaqué ne s'est pas écarté de l'avis du CWEDD, lequel ne conclut pas au rejet du projet tel que déposé mais énonce simplement les avantages de l'alternative "0 amélioré bis" et regrette le manque d'analyse de faisabilité de cette option. Aucune motivation particulière n'était donc requise en réponse à l'avis du 19 mai 2014 du CWEDD.

En conclusion, le quatrième moyen n'est pas fondé.

IX. Indemnité de procédure

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

**PAR CES MOTIFS,
LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :**

Article 1^{er}.

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 XIII^e chambre, le sept novembre deux mille dix-neuf par :

Colette DEBROUX,	président de chambre,
Anne-Françoise BOLLY,	conseiller d'État,
Luc DONNAY,	conseiller d'État,
Céline MOREL,	greffier.

Le Greffier,

Le Président,

Céline MOREL

Colette DEBROUX