

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 248.520 du 8 octobre 2020

A. 220.262/XIII-7787

En cause : **1. PONTEGNIE** Jean-François,
2. VAN OVERSTRAETEN Éric,
3. L'association sans but lucratif PASQUIER
GRENIER,
ayant élu domicile chez
M^e Jacques SAMBON, avocat,
boulevard Reyers 110
1030 Bruxelles,

contre :

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

Partie intervenante :

La ville de Tournai,
ayant élu domicile chez
M^{es} Dominique LAGASSE et Geoffrey NINANE, avocats,
chaussée de la Hulpe 187
1170 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 13 septembre 2016, Jean-François Pontegnie, Eric Van Overstraeten et l'association sans but lucratif (ASBL) Pasquier Grenier demandent l'annulation de l'arrêté du ministre chargé de la Mobilité, de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, du 14 juillet 2016, qui confirme la décision favorable du conseil communal de Tournai du 25 avril 2016 approuvant la modification de la voirie communale sur le quai Saint-Brice et le quai Vifquin dans le cadre de la mise à gabarit de l'Escaut aux bateaux de classe Va, ainsi que le quai Taille-Pierres dans le cadre de l'aménagement d'une halte nautique.

II. Procédure

Par une requête introduite le 28 octobre 2016, la ville de Tournai a demandé à être reçue en qualité de partie intervenante.

Cette intervention a été accueillie par une ordonnance du 18 novembre 2016.

Le dossier administratif a été déposé.

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

M. Jean-François Neuray, premier auditeur chef de section 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 requérantes et intervenante ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 9 juillet 2020, l'affaire a été fixée à l'audience du 24 septembre 2020.

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

M^e Erim Acikgoz, *loco* Jacques Sambon, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, et M^e Bénédicte Hendrickx, avocat, comparaissant pour la partie adverse, ont été entendus en leurs observations.

M. Jean-François Neuray, premier auditeur chef de section, a été entendu 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 3 septembre 2015, la direction des voies hydrauliques de l'Escaut de la direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques de la Région wallonne (DGO2) introduit une demande de permis d'urbanisme pour la modernisation de l'Escaut dans sa traversée de Tournai à la classe Va en l'assortissant d'une étude d'incidences sur l'environnement.

Pour l'essentiel, le projet consiste à :

- remplacer le « pont à Ponts » ou « pont à Pommes » par un nouvel ouvrage et élargir le fleuve aux quais Saint-Brice et Vifquin;
- rétrécir les quais entre les ponts Delwart et Devallée et intégrer une halte nautique de plaisance, qualifiée de halte évolutive, à hauteur du quai Taille-Pierres;
- remplacer les arches du « pont des Trous » avec intégration de lisses de guidage;
- modifier l'alignement aux quais Saint-Brice, Vifquin et Taille-Pierres.

Plus particulièrement, la partie adverse précise que le projet implique l'ouverture et la modification des voiries comme suit:

- « la modification des quais Saint-Brice et Vifquin au droit du Pont à Ponts, de manière à élargir l'Escaut et permettre le passage de bateaux de classe Va, et l'assiette de la voirie communale du quai Saint-Brice est diminuée en largeur, sur un tronçon d'une longueur de l'ordre de 122 mètres. L'assiette modifiée aura une largeur variant de 5,85 à 9,92 mètres au lieu des 13,74 à 13,93 mètres actuels. L'assiette de la voirie communale du quai Vifquin est diminuée en largeur, sur un tronçon de l'ordre de 100 mètres. L'assiette modifiée aura une largeur variant de 16,71 à 17,38 mètres, au lieu des 25,35 à 17,38 mètres actuels. La partie de quai située sous le Pont à Ponts est également diminuée en largeur, où le quai aura une largeur de l'ordre de 7,40 mètres au lieu de 16,20 mètres »;
- « la modification du quai Taille-Pierres, de manière à créer un port de plaisance. L'assiette de la voirie communale du quai Taille-Pierres est élargie en 2 endroits, sur une longueur de l'ordre de 2 x 100 mètres. L'assiette modifiée aura des largeurs maximales de respectivement 21,75 mètres et 25,90 mètres. Le quai est également ponctuellement élargi au droit de la rue des Récollets, de manière à combler un renforcement et ainsi obtenir un alignement continu du quai ».

Au plan de secteur de Tournai-Leuze-Péruwelz du 24 juillet 1981, les ouvrages projetés se situent principalement en zone d'habitat et en périmètre d'intérêt culturel, historique ou esthétique.

2. Le 23 janvier 2015, la commission royale des monuments, sites et fouilles (C.R.M.S.F.), saisie d'une demande de certificat de patrimoine, a émis de nettes réserves sur les travaux prévus au pont des Trous, monument classé.

3. L'accusé de réception de la demande est délivré le 17 septembre 2015, après des précisions et des modifications relatives au bardage de la halte nautique, à l'aménagement des quais à hauteur du pont Devallée et au mobilier prévu pour le stationnement des bicyclettes.

4. Une enquête publique se tient du 23 octobre au 24 novembre 2015 pour les motifs suivants :

- une partie des ouvrages se situe en zone d'espaces verts suivant les prescriptions du plan de secteur de Tournai-Leuze-Péruwelz (article 127, § 3, du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP));
- le revêtement de certains emplacements de stationnement déroge à l'article 402 du même Code au titre du règlement général sur les bâtisses applicable aux zones protégées de certaines communes en matière d'urbanisme (« béton matricé » au lieu de pavés);
- le projet implique des modifications au réseau des voiries communales (articles 129^{quater} et 330, 9^o, du CWATUP);
- le pont des Trous est un monument classé (article 330, 12^o, du CWATUP).

Les chefs de réclamation peuvent être résumés comme suit :

- les plans assortissant le projet sont imprécis et lacunaires, ainsi d'ailleurs que l'étude d'incidences;
- les citoyens n'ont pas été suffisamment associés à la conception du projet;
- absence d'examen de la solution alternative consistant à contourner la ville; le passage de péniches de fort gabarit dépare le patrimoine du centre de Tournai; compte tenu de l'impact paysager du projet, les conditions d'application de l'article 127, § 3, du CWATUP ne sont pas réunies et le plan de secteur doit être mis en révision;
- crainte de l'alourdissement des charges communales associées au projet;
- le projet fait double emploi avec l'élargissement de la Lys;
- incohérence du projet, seuls deux ponts sur quarante-quatre étant mis au gabarit, absence d'étude de l'adéquation des écluses et de concertation avec les autorités françaises;
- la « halte évolutive », dont les réclamants aperçoivent mal le contenu, entrave la navigation et risque de provoquer l'envasement; un port de plaisance serait mieux situé à proximité du pont des Trous et du jardin de la Reine;

- l'élargissement de l'Escaut à hauteur du pont à Ponts n'est nécessaire que pour les bateaux de classe CEMT Vb et non pour la classe Va comme prévu;
- les emplacements de stationnement prévus sur le même pont nuisent à l'esthétique du monument;
- la sauvegarde du pont des Trous ne se limite pas au choix des matériaux;
- la liaison piétonne entre ledit pont et le parc du Jardin de la Reine ne tient pas compte du classement du parc et de la présence probable de vestiges archéologiques;
- le rétrécissement des quais ne garantit pas la circulation en « modes doux »;
- les aménagements prévus au pont Delwart créent des embarras de circulation;
- les travaux au quai Saint-Brice empêchent l'accès à certains garages privés;
- l'impact socio-économique du chantier n'est pas pris en compte;
- des animations collectives envisagées au quai Sakharov provoquent des nuisances sonores nocturnes.

5. Le 23 novembre 2015, l'actualisation du plan communal de mobilité (P.C.M.) dont le rapport de synthèse a été établi en septembre 2015, est approuvé par le conseil communal.

6. Le 10 décembre 2015, le département des voies hydrauliques de l'Escaut adresse un courrier au fonctionnaire délégué afin de l'informer qu'il renonce, dans le cadre de la demande à l'instruction, à la partie du projet relative au Pont des Trous, y compris tous les aménagements des quais de la phase IV.

7. Le 19 février 2016, l'administration communale de Tournai adresse à son service urbanisme, l'analyse sous l'aspect mobilité de la demande de permis d'urbanisme pour la modernisation de la traversée de Tournai à la classe Va.

8. Le 25 février 2016, le conseil provincial du Hainaut émet un avis favorable sur le projet, lequel est communiqué au collège communal de Tournai par un courrier du 2 mars 2016.

9. Le 7 mars 2016, le conseil communal décide de mettre en place un comité de pilotage « aménagement du Pont des trous et ses abords ».

10. Le 25 avril 2016, le conseil communal de la ville de Tournai marque son accord sur les modifications des voiries.

11. Deux recours en réformation sont formés contre cette décision.

12. Le 4 juillet 2016, la direction de l'urbanisme et de l'architecture du département de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme propose au ministre de déclarer les recours recevables mais non fondés et de confirmer la décision favorable du conseil communal du 25 avril 2016.

13. Le 14 juillet 2016, le ministre confirme la décision du conseil communal, précitée. Il s'agit de l'acte attaqué.

14. Le 21 novembre 2016, un permis d'urbanisme est délivré par le fonctionnaire délégué pour « la modernisation de l'Escaut, dans sa traversée de Tournai, à la classe CEMT Va ». Cette décision fait l'objet d'un recours en annulation enrôlé sous les références A. 221.413/XIII-7924.

15. Le 28 novembre 2017, la direction des voies hydrauliques de Tournai de la DGO2 introduit une demande de permis d'urbanisme portant sur des travaux techniques qui ont pour objet « le remplacement des arches du Pont des Trous et le réaménagement des quais entre le Pont Delwart et le Pont de Fer ».

Il y est précisé que le projet constitue la quatrième et dernière phase de la modernisation de la traversée fluviale de Tournai. Il est exposé ce qui suit dans le descriptif joint à la demande :

« Dans le cadre du projet européen Seine-Escaut (RTE-T n° 30), la Wallonie s'est engagée à moderniser l'Escaut.

Actuellement, le Haut-Escaut entre la frontière française et Gand est accessible aux bateaux de 2000 tonnes (classe Va) sauf dans la traversée de Tournai où la largeur des bateaux est réduite et où le trafic est réglé par un alternat. Le projet Seine-Escaut-Est prévoit la mise à gabarit à 2000 tonnes (classe CEMT – Va) de l'axe majeur de navigation reliant les ports de la mer du Nord, par l'Escaut et le futur canal Seine-Nord en France. Cette mise à gabarit implique un certain nombre de travaux, et notamment la traversée de Tournai, sur une longueur de 2200 mètres.

Différentes études ont été menées et plus particulièrement l'étude environnementale stratégique de l'ensemble du projet Seine-Escaut-Est en Wallonie ainsi que l'étude de simulation de navigation dans la traversée de Tournai.

L'étude de simulation de navigation menée dans la traversée de Tournai par le bureau ALKYON a examiné trois solutions pour le passage au pont des Trous :

- 1°) la modification du pont des Trous;
- 2°) le contournement long;
- 3°) le contournement court.

L'étude recommande la modification des arches du pont des Trous comme étant le meilleur compromis entre les aspects liés à la navigation, les difficultés de construction et le coût.

Un aménagement complémentaire est nécessaire au niveau du Pont-à-Ponts où le chenal de navigation est trop étroit. La passe navigable doit être élargie et la pile droite du pont supprimée.

Ces travaux font partie de la première demande de permis d'urbanisme introduite en août 2015 et pour laquelle le permis a été délivré en date du 21 novembre 2016.

Le projet prévoit en outre des mesures connexes pour la ville de Tournai comme notamment l'intégration d'une halte nautique (voir première demande de permis) et le réaménagement des quais non encore réalisés sur la longueur de la traversée ».

16. Une enquête publique se tient du 17 avril au 17 mai 2018. Elle donne lieu au dépôt de plusieurs réclamations et d'une pétition. Une réunion de concertation a lieu le 29 mai 2018.

17. Le 9 août 2018, le conseil international des monuments et des sites (Icomos) s'adresse au ministre wallon en charge du patrimoine pour s'inquiéter du projet en cours. Cette interpellation marque le début d'une série d'échanges de vues entre cet organisme et les instances wallonnes.

18. Par une délibération du 28 janvier 2019, le conseil communal de la ville de Tournai arrête le plan d'alignement des quais Donat Casterman, des Salines et des Vicinaux. Par une délibération distincte du même jour, le conseil communal approuve la modification de la voirie communale sur les quais Donat Casterman, des Salines et des Vicinaux.

Des recours en réformation sont formés contre ces deux délibérations et sont rejetés par une décision ministérielle du 2 mai 2019 qui n'a pas fait l'objet de recours en annulation.

19. Le 24 mai 2019, le collège communal émet un avis favorable conditionnel sur la demande de permis d'urbanisme.

20. Le 27 juin 2019, le fonctionnaire délégué délivre le permis d'urbanisme sollicité en l'assortissant de plusieurs conditions, en particulier le respect du « rythme ternaire des arches, avec une arche centrale dont les dimensions libéreront un gabarit de passage de 12,50 m de largeur et de 7,00 m de hauteur ».

La demande de suspension formée contre cette décision, suivant la procédure d'extrême urgence, est rejetée par l'arrêt n° 245.241 du 26 juillet 2019.

IV. Recevabilité

IV.1. Thèse de la partie adverse

La partie adverse conteste la recevabilité du recours des deux premières parties requérantes, constatant que la première est domiciliée à environ 3 kilomètres des quais Saint-Brice et Vifquin, visés par les modifications à la voirie communale, et que la deuxième est domiciliée à environ 1,5 km de distance de ces quais. Elle leur reproche de ne pas démontrer que le projet affecterait leur cadre de vie ou leur causerait un quelconque préjudice.

En réplique, les deux parties requérantes visées précisent que la mobilité de l'ensemble de la cité est concernée par le projet et que le rétrécissement du quai Saint-Brice impactera leur mobilité, en qualité d'habitants de la rive droite de l'Escaut.

IV.2. Examen

L'auteur de l'acte attaqué expose dans les motifs de celui-ci, que cette décision s'inscrit dans un plan d'ensemble d'amélioration de la circulation dans la ville de Tournai, nécessité par la modernisation et la mise à gabarit de l'Escaut pour les bateaux de classe Va.

Au vu de ces éléments, et compte tenu de la nature réglementaire de l'acte attaqué, les deux premières parties requérantes justifient d'un intérêt suffisant à l'annulation de la décision attaquée, laquelle est susceptible d'impacter leur mobilité sur la rive droite de l'Escaut où elles résident.

L'exception n'est pas accueillie.

V. Premier moyen

V.1. Thèse des parties requérantes

Le moyen est pris de la violation des articles 1^{er}, 11, 12, 18 et 24 à 26 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, de la violation des principes de bonne administration et du principe de minutie, du principe de l'utilité de l'enquête publique, et de l'erreur dans les motifs.

Les parties requérantes soutiennent que, contrairement à ce que le ministre indique dans l'acte attaqué, le dossier soumis à l'enquête publique relatif à la

question particulière des voiries n'était pas complet. Selon elles, y faisait défaut, « 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 » exigée à l'article 11, alinéa 1^{er}, 2^o, du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale.

En réplique, elles précisent que l'incomplétude du dossier a été dénoncée dans les réclamations déposées, notamment quant aux conséquences en termes de viabilité et de sécurité publiques. Elles maintiennent que le dossier soumis au conseil communal et à l'enquête publique ne contenait pas une justification de la demande au regard des 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. Elles affirment que ces justifications ne se trouvaient pas non plus dans le rapport annexé au permis d'urbanisme, ou dans l'étude d'incidences. Elles soutiennent que la note explicative sur les modifications apportées aux plans d'alignement de la voirie justifie uniquement le rétrécissement des quais pour répondre à une question hydraulique qui entrave la navigation sur l'Escaut, ce qui est contraire à l'esprit et la lettre de l'article 1^{er} du décret précité.

V.2. Examen

L'article 1^{er} du décret du 6 février 2014 précité dispose comme il 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.

Il tend aussi, selon les modalités que le Gouvernement fixe, et en concertation avec l'ensemble des administrations et acteurs concernés, à ce que les communes actualisent leur réseau de voiries communales. Par actualisation, il faut entendre la confirmation, la suppression, le déplacement ou la création de voiries communales en fonction des situations de fait et de droit et de la nécessité de renforcer le maillage des voiries communales pour rencontrer notamment, les besoins de mobilité douce actuels et futurs ».

L'article 9, § 1^{er}, du même décret prévoit ce qui suit :

- « La décision d'accord sur la création ou la modification d'une voirie communale contient les informations visées à l'article 11.

Elle 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 ».

L'article 11 du même décret précise le contenu du dossier de demande qui doit être transmis au conseil communal et parmi lequel doit figurer une « justification de la demande eu égard aux compétences dévolues en matière de

propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics ».

Toutefois, les lacunes d'un dossier de demande de modification de voirie ne sont pas de nature à affecter la légalité de la décision prise sur cette demande lorsqu'il est établi que, malgré celles-ci, l'autorité compétente a pu se prononcer en connaissance de cause.

En l'espèce, il ressort de la motivation de l'acte attaqué que son auteur a visé les objectifs du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale dans sa décision. Il a noté qu'en l'espèce, l'élément principal du projet consiste en l'élargissement d'une voie fluviale régionale dont il rappelle les objectifs et que ce n'est que par répercussion que ces aménagements ont une incidence sur les voiries communales. Il a observé aussi que le projet permet la réalisation de certaines fonctions de la voirie communale préconisées par le décret précité (notamment la création d'accès piétonniers, le recours aux modes doux de circulation et le tissage de liens, l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité pour tous les usagers, et, pour cela, l'adaptation de la vitesse à 20 km/h dans l'espace partagé). Les problèmes de sécurité et d'accès des services d'incendie ont été pris en considération. Au vu de ces éléments, il n'est pas établi que le ministre ne s'est pas prononcé en connaissance de cause au regard des intérêts visés par le décret précité.

Par ailleurs, l'instruction de la demande qui a donné lieu à la décision attaquée était nécessairement limitée à l'alignement et ne devait pas s'étendre à l'aménagement et à l'équipement de la voirie, lesquels sont l'objet de la demande de permis d'urbanisme.

En outre, la demande litigieuse ne peut être dissociée de la demande de permis d'urbanisme. Les éléments de celle-ci, à savoir le rapport annexé au permis d'urbanisme, le rapport final de l'étude d'incidences et la note explicative portant sur les modifications de voiries, étaient joints au dossier et ont permis tant aux riverains lors de l'enquête publique, qu'à l'autorité de recours, auteur de l'acte attaqué, d'avoir une information suffisante sur les différents aspects du projet.

Enfin, les parties requérantes ne peuvent être suivies en ce qu'elles semblent soutenir que toute demande de création, modification ou suppression de voirie communale, au sens du décret précité, ne peut avoir pour cause exclusive que les objectifs précités. Un projet, tel que celui de l'espèce, peut avoir une cause autre (élargissement des voies fluviales) sans pour autant violer les dispositions du décret du 6 février 2014, précité, lorsque les conséquences sur les voies terrestres communales sont conçues dans le respect des objectifs de ce dernier.

Le premier moyen n'est pas fondé.

VI. Deuxième et troisième moyens

VI.1. Thèse des parties requérantes

Les deuxième et troisième moyens sont pris de la violation des articles 1^{er}, 2, 9 et 18 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, de la violation du principe selon lequel tout acte administratif doit reposer sur des motifs pertinents et adéquats, et de l'erreur et de la contradiction dans les motifs.

Dans le deuxième moyen, les parties requérantes reprochent à l'auteur de l'acte attaqué d'à la fois rappeler qu'il ne se prononce que sur le principe même de la modification de la voirie communale et non sur l'aménagement de celle-ci entre ses limites extérieures, tout en justifiant les modifications projetées par la nature des équipements prévus en voirie.

Dans le troisième moyen, elles lui font grief de ne pas répondre aux critiques qu'elles ont développées dans leur recours administratif, notamment quant au fait que le projet de rétrécissement ne respecte pas l'objectif de préserver l'intégrité de la voirie, conformément à l'article 1^{er} du décret précité.

VI.2. Examen des deux moyens réunis

Le recours ouvert auprès du Gouvernement wallon en application de l'article 18 du décret du 6 février 2014 précité est un recours en réformation, de nature administrative et non juridictionnelle, de sorte que l'autorité compétente n'est pas tenue de réfuter en termes exprès tous les griefs soulevés dans la requête portée devant elle, pourvu qu'il ressorte à suffisance du dossier administratif et de la décision attaquée les raisons pour lesquelles l'autorité estime devoir accorder ou refuser l'ouverture de voirie demandée.

En l'espèce, l'acte attaqué comporte les motifs suivants :

- « Considérant que sur le fond, quant aux arguments soulevés tant lors de l'enquête publique que dans les recours, il s'impose de relever que l'article 2, 2^o 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 l'ouverture ou de la modification 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 l'aménagement de la voirie;

(...)

Considérant que de manière globale, en termes de mobilité, le projet prévoit d'apaiser et de soulager les quais de la circulation des véhicules et de faciliter la circulation des modes doux; que les sens de circulation des véhicules sont revus et la majeure partie des quais demeure ou est mise à sens unique;

Considérant qu'ainsi, la mise à sens unique (vers le Nord) des quais Vifquin et Saint-Brice est instaurée, tandis que le quai Taille-Pierre conserve sa circulation en sens unique (vers le Sud); que tant sur le quai Taille-Pierre que sur les quais Vifquin et Saint-Brice, sont prévus le réaménagement de l'espace pour les modes doux et une réorganisation du stationnement;

Considérant que l'élargissement du quai Taille Pierre permet la mise en place d'aménagements répondant aux exigences du décret en matière d'intégrité, de viabilité et d'accessibilité des voiries pour tous les usagers; qu'ainsi, à titre d'exemple, le projet prévoit une chaussée à sens unique de 3,50 mètres de large, ainsi que, du côté du front bâti, un trottoir de largeur variable (de l'ordre de 1,70 m à 6,00 m) et des poches d'emplacements de stationnement le long de la chaussée, et du côté de l'Escaut, un espace de circulation modes doux (piétons, cyclistes, ...) d'une largeur variable (de l'ordre de 4,00 m à 12,50 m), comportant deux avancées en balcon sur l'Escaut, et des poches de stationnement le long de la chaussée et des rangées d'arbres;

Considérant que le rétrécissement des quais Vifquin et Saint-Brice, à des largeurs respectives de 16,71 m à 17,38 m et de 5,85 m à 9,92 m, permet également la mise en place d'aménagements répondant aux exigences du décret en matière d'intégrité, de viabilité et d'accessibilité des voiries pour tous les usagers;

Considérant qu'ainsi, à titre d'exemple, le projet prévoit la mise en place, directement au nord et au sud du pont à Ponts, sur un tronçon compris entre la ruelle Dalluin et la rue Cambron et incluant la placette de l'escalier du pont à Pont, d'un espace partagé modes doux - véhicules motorisés, sur une largeur de l'ordre de 5,40 mètres; que dans cet espace, les aménagements sont prévus de plain-pied, la priorité est donnée aux piétons et cyclistes et la vitesse est limitée à 20 km/h; que la placette comporte un revêtement indifférencié et les tronçons "espace partagé" au nord et au sud de la placette comportent un revêtement différencié de 2,50 mètres de large, de manière à ce que les véhicules motorisés adaptent leur vitesse au sein dudit espace; que pour le surplus, les quais Vifquin et Saint Brice sont aménagés avec une chaussée de 3,50 m, de deux trottoirs de largeur variable, de poches d'emplacements de parking le long de la chaussée et de rangées d'arbres;

Considérant que de plus, il y a lieu de souligner que le "pincement" du quai saint Brice s'inscrit dans la séquence de la rive droite intramuros, rythmée par des variations de la largeur des quais; que ces variations de largeur ne mettent pas en péril la fonction de cet axe comme voie de circulation structurante pour les modes de déplacement doux;

Considérant que le projet de voiries favorise l'utilisation des modes doux de déplacement, en rendant possible l'aménagement en continu le long de l'Escaut

d'un espace de circulation dédié aux piétons et aux cyclistes, leur permettant de circuler en toute sécurité mais également dans des espaces conviviaux;

Considérant qu'en ce sens, les modifications de voirie sont conformes au Plan communal de Mobilité, en ce que ce dernier considère les quais de l'Escaut comme des axes structurants pour les piétons, les PMR et les cyclistes, tandis que pour la circulation des véhicules motorisés, les quais sont d'avantage considérés comme des voiries de desserte locales, avec une faible charge de trafic en situation existante;

Considérant que les modifications sollicitées ne remettent aucunement en cause le maillage local des voiries; que le projet de voiries dans son ensemble préserve l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales et ce pour tous les types d'usagers, le réseau se voyant même renforcé en termes de mobilité douce;

Considérant que les questions d'opportunité et de pertinence du projet (en dehors de ce qui concerne directement les voiries communales à modifier), de lacunes du dossier de demande de permis d'urbanisme (en ce compris de l'EIE), d'intégration paysagère et de bon aménagement des lieux, de modalité de mise en œuvre du permis d'urbanisme et (notamment relatives à l'attribution du marché, au chantier,...), de compatibilité du projet avec le cadre bâti et non bâti, de coût et de dévalorisation immobilière ou patrimoniale, d'augmentation du trafic, de nuisances sonores ou lumineuses, relèvent du permis d'urbanisme et non de la décision relative à l'ouverture et à la modification de voirie, fondée sur le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale;

Considérant que de même, en ce qui concerne les emplacements de parking, il y a lieu de rappeler que la crainte émise relativement au nombre insuffisant d'emplacements voitures et vélos répond de l'aménagement de la voirie et, dès lors, d'une police administrative distincte de celle régie par le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale; qu'il n'appartient pas à l'autorité saisie sur recours dans le cadre de l'article 18 dudit décret de se prononcer sur cette question, au risque d'outrepasser ses compétences; qu'en tout état de cause il convient de constater que le projet sous-jacent à la demande de permis d'urbanisme permet d'identifier un aménagement d'un nombre conséquent d'emplacements de stationnement ».

La contradiction dans les motifs dénoncée manque en fait. Ce n'est pas parce que certains passages de la décision ministérielle évoquent le projet dans son ensemble que son auteur s'est prononcé, pour autant, sur autre chose que le tracé des voiries. La décision attaquée ne porte que sur l'alignement ou le rétrécissement de l'assiette des quais et il ne peut être fait grief à son auteur de s'être référé au contexte dans lequel elle s'inscrit, d'autant que les considérations qui y sont relatives se justifient également par un souci de répondre aux objections soulevées dans les réclamations. Enfin, le but de préserver l'intégrité de la voirie, préconisé par le législateur, ne peut faire obstacle à une décision de réduire celle-ci puisque le décret lui-même permet la modification d'une voirie communale par rétrécissement de l'espace destiné au passage du public. En l'espèce, l'auteur de l'acte attaqué considère que le rétrécissement de la largeur des quais devrait être mis à profit pour favoriser les « modes doux » de circulation, tout en préservant un nombre acceptable d'emplacements de stationnement, ce qui correspond aux prérogatives du conseil communal définies par le décret précité.

Les deuxième et troisième moyens ne sont pas fondés.

VII. Quatrième moyen

VII.1. Thèse des parties requérantes

Le quatrième moyen est pris de la violation des articles 1^{er}, 18 et 19 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, du principe de l'utilité de l'enquête publique et de l'excès de pouvoir.

Les parties requérantes font grief à la partie adverse d'avoir pris sa décision sur la base des plans « 25a – Modification du plan d'alignement des quais Saint-Brice et Vifquin » et « 26a – Modification du plan d'alignement du quai Taille-Pierre » alors que les plans soumis à l'enquête publique, numérotés 25 et 26 contenaient des cotations différentes.

VII.2. Examen

Les différences dans les cotations, constatées par les parties requérantes, entre les plans n^{os} 25 et 26, et les plans numérotés 25a et 26a, sont limitées. Les parties requérantes restent en défaut, en tout état de cause, d'indiquer en quoi ces différences minimales entre les plans soumis à enquête publique et ceux finalement adoptés ont pu porter atteinte à leur droit de participer à l'enquête, d'autant que la largeur de l'assiette modifiée du quai Vifquin, mise en exergue, est plus grande dans le plan finalement adopté. Les différences entre les plans ne sont pas telles qu'il aurait fallu recommencer l'enquête ou qu'un défaut significatif de perception de la réalité en résulte.

Le moyen n'est pas fondé.

VIII. 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 des parties requérantes, à concurrence d'un tiers chacune.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 600 euros, sont mis à la charge des parties requérante, à concurrence de 200 euros chacune et à la charge de la partie intervenante, à concurrence de 150 euros.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le 8 octobre 2020 par :

Colette Debroux,
Anne-Françoise Bolly,
Luc Donnay,
Céline Morel,

président de chambre,
conseiller d'État,
conseiller d'État,
greffier.

Le Greffier,

Le Président,

Céline Morel

Colette Debroux