

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 251.742 du 4 octobre 2021

A. 224.234/XIII-8244

En cause : **1. BAIJOT** Colette,
 2. JUNIUS Danielle,
 ayant toutes deux 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 Pierre MOËRYNCK, avocat,
avenue de Tervueren 34/27
1040 Bruxelles,

Parties intervenantes :

- 1. la Société régionale wallonne du transport**,
en abrégé « **SRWT** »,
ayant élu domicile
avenue du Gouverneur Bovesse 96
5100 Jambes,
- 2. la ville de Namur**,
ayant élu domicile chez
M^e Julien BOUILLARD, avocat,
rue Jean-Baptiste Brabant 56
5000 Namur.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 12 janvier 2018, Colette Baijot et Danielle Junius demandent l'annulation de la décision du 8 novembre 2017 par laquelle le fonctionnaire délégué délivre à la Société régionale wallonne du transport un permis d'urbanisme ayant pour objet l'aménagement d'un site spécial franchissable surélevé en voie centrale, d'une bande pour autobus et de neuf arrêts sur un bien sis chaussée de Louvain à Bouge (Namur).

II. Procédure

Par une requête introduite le 7 mars 2018, la Société régionale wallonne du transport, en abrégé SRWT, a demandé à être reçue en qualité de partie intervenante.

Cette intervention a été accueillie par une ordonnance du 15 mars 2018.

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

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

Le dossier administratif a été déposé.

La partie adverse a déposé un mémoire en réponse, les parties requérantes ont déposé un mémoire en réplique et la seconde partie intervenante a déposé un mémoire en intervention.

M. Yves Delval, premier 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.

La partie adverse a déposé une demande de poursuite de la procédure, la seconde partie intervenante a déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 28 juillet 2021, l'affaire a été fixée à l'audience du 16 septembre 2021.

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

M^e Jacques Sambon, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, M^e Charlotte Mathieu *loco* M^e Pierre Moërynck, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et M^e Florence Cornez *loco* M^e Julien Bouillard, avocat, comparaissant pour la seconde partie intervenante, ont été entendus en leurs observations.

M. Yves Delval, premier auditeur, 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 26 janvier 2017, la Société régionale wallonne de transport (SRWT) introduit une demande de permis d'urbanisme pour un bien appartenant au domaine public régional à Bouge (Namur), chaussée de Louvain, ayant pour objet l'aménagement d'un site spécial franchissable surélevé en voie centrale, d'une bande pour autobus et de neuf arrêts.

La notice d'évaluation des incidences sur l'environnement précise que le projet concerne l'espace entre les carrefours Hébar et Saint-Luc ainsi que les abords de la rue du Moulin à Vent et de la rue de Sardanson.

La chaussée de Louvain est identifiée dans le plan communal de mobilité comme faisant partie du réseau secondaire; le trafic de pénétration est renvoyé sur la route de Hannut, voirie de type 2 X 2 bandes. Le trafic y est de l'ordre de 24.000 véhicules par jour et sa configuration actuelle est la suivante : une bande par sens avec tourne-à-gauche et tourne-à-droite, des bandes de bus intermittentes, une piste cyclable très partielle, des stationnements latéraux et des îlots centraux. La configuration en projet est, sur un premier tronçon, un site spécial franchissable surélevé en voie centrale et une bande de bus latérale et, dans le second tronçon, des îlots plantés centraux et latéraux.

La première partie requérante est domiciliée au n° 19 de la rue Sergent Delisse, tandis que la seconde habite au n° 86 de la rue Joseph Wanet.

2. Par un courrier du 6 février 2017, le fonctionnaire délégué accuse réception de la demande de permis.

3. Du 28 février au 14 mars 2017 est organisée une enquête publique au cours de laquelle 39 lettres différentes, quatre pétitions de respectivement 666, 121, 31 et 14 signatures ainsi que 1109 lettres types de deux sortes sont déposées. Les réclamations portent essentiellement sur la dangerosité du projet pour les usagers du TEC, les cyclistes et les piétons lors des traversées, sur l'éclairage, la fluidité du trafic, l'impact sur la mobilité et la sécurité routière, le franchissement par les automobilistes de la voie centrale surélevée et la suppression des tourne-à-gauche, les nuisances liées à la réalisation des travaux et le coût de ceux-ci, la circulation des

véhicules de secours, sur l'emplacement des arrêts de bus et des passages piétons ainsi que sur la diminution de la végétation en raison de la suppression d'arbres.

4. Le 14 mars 2017, la régie des routes de Bouge de la direction générale opérationnelle des routes et des bâtiments du Service public de Wallonie (SPW) émet un avis favorable conditionnel. Ces conditions sont notamment relatives à la largeur des bandes de circulation en lien avec les outils de déneigement, à la suppression de certains îlots refuges qui augmente l'insécurité des traversées piétonnes et à la pente des plateaux qui doit être adoucie.

5. Le 28 mars 2017, une réunion de concertation est organisée.

6. Le 28 mars 2017, la commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité (CCATM) émet un avis réservé. Elle regrette que le projet favorise le trafic des bus en négligeant d'autres usagers et usages tels que les piétons, les cyclistes et les commerces; elle suggère notamment que les traversées piétonnes soient suffisamment nombreuses et bien balisées afin de limiter le danger.

7. Le 6 avril 2017, le collège communal de Namur donne un avis défavorable libellé notamment comme suit :

« [Considérant que] les objectifs de ce projet doivent être soutenus, qu'un avis favorable peut dès lors être émis quant à son principe mais qu'un avis défavorable doit être émis sur sa formalisation actuelle; que le projet se doit d'être modifié afin de rencontrer au mieux les réclamations et observations émises lors de l'enquête publique et plus particulièrement quant aux objectifs de maintien de la facilité d'accès aux habitations et commerces (par percement des bermes et îlots) et de sécurisation des passages pour piétons, des itinéraires cyclables et des abords de l'école IATA ».

Cet avis est transmis à la demanderesse de permis par le fonctionnaire délégué, lequel l'invite à fournir des plans modifiés en ce sens.

8. Le 13 avril 2017, la direction des routes de Namur de la DGO1 émet un avis favorable à la suite, d'une part, de l'engagement de la ville de procéder au déneigement et, d'autre part, de l'analyse des rampes des plateaux.

9. Le 31 mai 2017, des plans modifiés et un rapport reprenant les modifications sont transmis au fonctionnaire délégué. Celui-ci en accuse réception le 12 juin 2017 et charge l'autorité communale de bien vouloir soumettre la demande aux mesures particulières de publicité.

10. Du 29 juin au 17 août 2017, une nouvelle enquête publique est organisée, au cours de laquelle de nombreuses réclamations sont déposées (14 réclamations individuelles, 313 lettres types d'une sorte, 124 lettres types d'une autre sorte et 13 courriers illisibles).

11. La demande complétée fait l'objet d'un nouvel avis favorable conditionnel de la régie des routes de Bouge de la DGO1, transmis le 19 juillet 2017, et d'un avis favorable de la CCATM émis le 22 août 2017.

12. Le 14 septembre 2017, le collège communal émet un avis favorable conditionnel. Il répond aux différentes observations et renvoie aux conditions énoncées par son service de la mobilité, lesquelles portent sur la création d'un comité de quartier, l'installation d'un éclairage de sécurité aux traversées piétonnes, l'ajout de panneaux A 51, l'opportunité du maintien de l'arrêt de bus du Moulin à Vent à son emplacement actuel, l'examen de la sortie du parking au n° 458/4 et les accès au projet immobilier au n° 398.

13. Le 8 novembre 2017, le fonctionnaire délégué octroie le permis sous conditions. Il s'agit de l'acte attaqué, lequel est rédigé comme suit :

« [...]

Considérant que la Société régionale wallonne du transport a introduit une demande de permis d'urbanisme relative à un bien sis Chaussée de Louvain à 5004 Bouge, ayant pour objet l'aménagement d'un site spécial franchissable surélevé en voie centrale, d'une bande pour autobus et de 9 arrêts pour autobus;

Considérant que la demande complète de permis a été adressée au Fonctionnaire délégué de la direction de Namur de la Direction Générale opérationnelle - Aménagement du territoire, Logement, Patrimoine et Energie en date du 27/01/2017;

Considérant que le dossier initial a été revu, que des plans modifiés ont été déposés en date du 01/06/2017 en vue de répondre autant que faire se peut aux remarques formulées lors de la première enquête publique du 28 février au 14 mars 2017 ainsi que lors de la réunion de concertation du 28 mars 2017, que ces plans modifiés avaient pour but :

A. Tronçon école IATA - Sardanson :

- le déplacement des arrêts de bus conformément à la demande de l'IATA;
- l'ouverture de l'îlot vert au droit de l'accès parking de l'IATA;
- le placement d'un éclairage de sécurité au droit de la traversée piétonne en face du n° 234;
- la réouverture de l'îlot en face d'Auto5;
- la réalisation de marquages en damiers au droit de la voie bus au carrefour avec la rue de Sardanson;

B. Tronçon rue Hébar - rue Saint-Luc :

- réalisation de marquages en traits discontinus rapprochés au droit de la bande de rabattement en face [des n°s 377 et 372] pour permettre l'accès vers les entrées carrossables en montée ou en descente de l'axe;

- maintien de l'implantation de l'îlot existant entre [les n^{os} 377 et 372] pour permettre les manœuvres de camionnettes au droit du n° 377;
- prolongation de la voie bus jusqu'au n° 379 pour permettre également l'accès vers l'entrée carrossable en montée ou en descente de l'axe;
- suppression de l'îlot à l'angle de la rue Delimoy et réalisation d'un marquage strié;
- ouverture de l'îlot vert au droit de la boulangerie "Caprice" pour permettre l'accessibilité vers ce commerce en montée ou en descente de l'axe;
- maintien d'un abri voyageurs en face du n° 414 dans la zone de façade aveugle de la boulangerie;
- placement d'une nouvelle traversée piétonne entre le n° 432 et la banque Belfius pour assurer la desserte de la banque et du quartier rue Sergent Delisse. Cette nouvelle traversée se réalise sans perte de stationnement mais au détriment des îlots verts latéraux;
- placement de potelets (pour éviter le stationnement sauvage de voitures) et abaissement de la bordure en face de l'accès carrossable du commerce "Grain de sel";
- abaissement de la bordure en face de l'accès carrossable du nouveau commerce "Maître Corbeau";
- déplacement de la traversée piétonne en face du n° 455 (hors garage et accès carrossables);
- l'arrêt en face du n° 451 a été rendu praticable pour les PMR;

C. D'une manière générale

- les largeurs de voiries "voitures" ont été revues pour les élargir afin de faciliter le déverglacage de la voirie par le SPW et le déneigement par la Ville, avec pour conséquences les largeurs de quais autobus en zone centrale ont été revues à la baisse (mais toujours conformes aux PMR) et certains îlots verts centraux ont été réduits en longueur;
- les largeurs des parkings sont portées à 2,20 m, marquage compris, localement à 2,10 m à la demande de la Police;
- des marquages seront réalisés en amont et aval de chaque traversée piétonne (hors quais centraux) sur la voie bus, pour attirer l'attention des chauffeurs de bus sur les traversées potentielles de piétons sur le site (traversée de 3 bandes sans refuge central).
- les marquages entourant les îlots centraux ont été modifiés (marquage discontinu) pour faciliter et autoriser l'accessibilité aux propriétés riveraines;

Considérant que selon les dispositions du plan de secteur de Namur approuvé par arrêté de l'Exécutif régional wallon du 14/05/1986, le projet est situé sur le tracé d'une route de liaison (voirie régionale);

Considérant que le projet est partiellement situé dans les périmètres des plans communaux d'aménagement n° 6 et n° 3071, approuvés respectivement par arrêté royal en date du 25/04/1958 et par arrêté ministériel du 30/06/1999;

Considérant que le projet est conforme aux plans communaux d'aménagement sus mentionnés;

Considérant que le bien est repris au schéma de structure communal, d'application depuis le 24/09/2012;

Considérant que la demande de permis comprend une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement;

Considérant que conformément à l'article D.68, § 1^{er}, du livre I^{er} du Code de l'Environnement, l'autorité qui a apprécié la recevabilité et la complétude du dossier de demande de permis, a également procédé à l'examen des incidences probables du projet sur l'environnement au sens large, sur la base des critères de sélection pertinents visés à l'article D.66 du livre I^{er} du Code de l'Environnement;

Considérant qu'il résultait des caractéristiques du projet, de son impact sur l'environnement pris au sens large, de sa localisation, qu'il n'y avait pas lieu de requérir la réalisation d'une étude d'incidences du projet sur l'environnement, qu'en outre le dossier permet d'appréhender de manière adéquate et suffisante les divers impacts du projet;

Considérant que la demande de permis a été soumise aux mesures particulières de publicité conformément à l'article 330, 13°, du CWATUP;

Considérant que l'enquête publique a été réalisée;

Considérant que 464 réclamations ont été introduites lors de cette enquête publique;

Considérant que les remarques émises peuvent être résumées comme suit :

- aménagement dangereux pour les usagers du TEC (arrêt de bus au milieu de la voirie);
- accès aux places de stationnement/garages des riverains (habitants, commerces, bureaux);
- éclairage des arrêts de bus et des passages piétons;
- panneaux de signalisation bien éclairés;
- fluidité du trafic réduite;
- impact négatif sur la mobilité et la sécurité routière;
- dangerosité de la traversée des piétons augmentée;
- réunion d'information non réalisée au préalable;
- berme centrale surélevée : franchissement impossible/dangereux pour les automobilistes/camions de livraison;
- suppression de tous les tourne-à-gauche;
- durée/organisation des travaux;
- impact des travaux sur la mobilité, la sécurité routière et les accès stationnement/garage (chaussée de Louvain et rues voisines - riverains/commerces);
- coût des travaux;
- gain de temps;
- indemnités/dédommagements des commerçants pour les désagréments;
- suppression de places de stationnement;
- sécurité des cyclistes et des piétons;
- circulation des véhicules de secours;
- lien avec le P+R;
- dangerosité à hauteur de l'IATA;
- effet goulot dans le bas de la chaussée de Louvain;
- emplacement des arrêts de bus et des passages piétons;
- impact du projet sur la mobilité, la sécurité routière et les accès stationnement/garage (chaussée de Louvain et rues voisines);
- diminution de la verdure (suppression d'arbres);
- organisation/publicité de l'enquête publique;
- augmentation de la vitesse des voitures;

Considérant qu'une réunion de concertation a été organisée en date du 17/08/2017;

Considérant que la Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité a émis un avis favorable en date du 22/08/2017 assorti des suggestions suivantes;

- les périodes de travaux soient concentrées durant les périodes de congés et que des itinéraires alternatifs d'accessibilité aux commerces et à la clinique soient balisés durant les chantiers;

- en complément avec les panneaux routiers qui seront installés, un panneau explicatif soit installé pendant une période suffisamment longue pour que le processus soit bien intégré par les usagers;
- vu le caractère innovant du projet, il serait opportun de faire une analyse après quelques mois de fonctionnement, notamment pour évaluer la pertinence de l'investissement financier au regard de l'efficacité attendue du dispositif;
- la CCATM attire par ailleurs l'attention sur le fait que le trottoir du côté droit en descente est fort étroit dans la partie basse de la chaussée de Louvain et gagnerait à être élargi pour améliorer la sécurité des piétons;

Considérant que l'avis du Collège communal de et à Namur du 14/09/2017, sollicité en date du 12/06/2017 et transmis en date du 21/09/2017 est favorable moyennant le respect des conditions suivantes émises par le service mobilité :

- Création d'un Comité "Chantier Chaussée de Louvain" constitué des représentants de la SRWT, de la Police, du SPW et de la Ville de Namur, et de représentants des riverains et commerçants (y intégrer la clinique Saint-Luc); modalités à définir en concertation avec les acteurs; probablement en préparation du cahier des charges et pendant le chantier;
- Éclairages de sécurité à installer par le SPW aux différentes traversées piétonnes suivant les conditions reprises dans le complément de l'audit de sécurité;
- Ajout des panneaux A51 avec additionnel "double flèche + mot Bus" sur les latérales de la chaussée de Louvain, comme proposé dans le complément de l'audit de sécurité;
- Examiner avec le TEC le maintien de l'arrêt du Moulin à Vent à son emplacement actuel au vu de l'interdistance raccourcie entre les arrêts en raison de leur déplacement dans le projet : déplacement de l'arrêt IATA (il est remonté vers le haut de la chaussée) et de l'arrêt du Moulin à Vent (qui est ramené plus bas dans la chaussée);
- Manœuvre à simuler en sortie du parking du n° 458/4 (réclamation 4) afin d'améliorer la situation, si possible, aux conditions imposées par le code du gestionnaire;
- En ce qui concerne le projet immobilier de la chaussée de Louvain situé entre le n° 384 et le 398 (ancienne station-service à côté de la station Esso), adaptation à prévoir en fonction des accès qui seront autorisés par le SPW [...];

Considérant de plus que dans sa délibération du 14/09/2017, le Collège communal marque son accord sur les mesures d'accompagnement du projet telles que suggérées par le service mobilité, mesures d'accompagnement ne relevant pas du champ du permis d'urbanisme mais engageant la commune dans le cadre de la réalisation du projet à savoir :

Chantiers

1. Continuer à avoir une bonne vision à court, moyen et long terme des chantiers afin de les planifier pour éviter les problèmes (ex. : mise en œuvre des logements rue de la Poteresse, du futur P+R si concomitant, ...) — Au travers des réunions mensuelles du Comité de gestion des chantiers et des réunions du futur Comité "Chantier";

2 Veiller à une bonne communication pendant le chantier et au moment de la mise en œuvre (distribution de folders, panneaux explicatifs, balisage des itinéraires alternatifs) au travers des réunions mensuelles du Comité de gestion des chantiers et des réunions du futur Comité "Chantier";

Quartiers adjacents

3. Envisager, si nécessaire, des mesures d'accompagnement dans les quartiers adjacents pour éviter le trafic de fuite par rapport au chantier et de transit après chantier (suite aux changements d'habitudes), mais aussi pour en diminuer les vitesses (chicanes de parking, marquage pour les cyclistes, envisager une zone 30 et/ou un plan de circulation, emplacement et régulation des feux, diminution des

vitesse au Fond d'Arquet, ...) — Sur la base de l'étude de trafic de transit sur les parallèles de la chaussée de Louvain réalisée par Agora pour le compte de la Ville de Namur en mars 2011, suite aux travaux réalisés en 2009 — En envisager l'actualisation ou/et à concerter au sein du Comité "Chantier";

4. Revenir vers le SPW pour déplacer la Zone agglomérée à hauteur de l'arrêt de bus du zoning de champion (bute);

5. Dépose-minute à IATA à la place de l'arrêt de bus déplacé;

6. Amélioration de la traversée piétonne entre le GB et le zoning de Bouge (haie, bordure ...).

7. Marquage du sens interdit en sortie de zoning de Bouge et vérification de la hauteur du panneau sens interdit (réclamation 448);

8. Remarque sur le parking au bout de la rue des Ramiers à relayer à la Police (réclamation 450),

Vélos :

9. Réaliser le balisage cyclable prévu en 2018 pour les itinéraires cyclables alternatifs passant au Nord-Ouest de la chaussée :

- en montée depuis le centre-ville vers la périphérie : via la rue Biéva, la rue Wanet, l'avenue du Parc, la rue Delisse et la rue Verbist;
- en descente : la rue Verbist, la rue Delisse, l'avenue du Parc, la rue Bouvier, la rue du Moulin à Vent;

10. Ajouter un balisage pour l'itinéraire alternatif passant au Sud-Est de la chaussée via la rue Delimoy et le chemin de Boninne;

11. Envisager l'élargissement du cheminement cyclo-piéton entre la traversée du carrefour Hébar/Geuvens/Louvain et le cheminement menant au P+R (terrain du CPAS) & valorisation éventuelle de ce terrain pour un pool vélo;

12. Veiller à l'état de la voirie

Général :

13. Attention particulière à la régulation des feux au carrefour Hébar telle que prévue par la Direction de la Sécurité des Infrastructures Routières — DGO 1.21 en regard des développements sur le plateau de Bouge (étude mobilité);

14. Coordonner avec la mise en œuvre du Système de Transport Intelligent (STI) : PMV (Panneaux à Messages Variables) aux arrêts de bus, éventuellement répression au moyen de caméras si nécessaire, etc.;

15. Coupler avec la réalisation du P+R de Bouge;

16. Eviter d'octroyer des permis pour la création de nouvelles places de parking en épis ou perpendiculaires à la chaussée : outre l'aspect dangereux pour les piétons et cyclistes, les difficultés de réinsertion pour les automobilistes, cela revient à une forme de privatisation de l'espace public puisque ces formes de parkings empêchent le stationnement "tout venant";

Considérant que l'avis de la DGO "Routes et Bâtiments" - Direction des Routes, sollicité en date du 12/06/2017 et transmis en date du 19/07/2017 est favorable conditionnel;

Considérant par ailleurs qu'il ressort de la délibération du Collège communal du 14/09/2017

" que les services communaux, contrairement aux services de la Direction des Routes du SPW, peuvent intervenir avec des véhicules équipés de lame de déneigement d'une largeur de 2,80 m;

Attendu qu'en sa séance du 30 mars 2017, il a marqué son accord de principe pour prendre en charge le déneigement de la chaussée de Louvain (tronçon 1: entre peu après le carrefour St Luc et peu avant la rue Hébar) après son réaménagement tel que proposé"

Considérant que les choix économiques effectués par la SRWT et notamment les investissements qu'elle programme ne relèvent pas du permis d'urbanisme;

Considérant que les modifications à apporter à l'aménagement de la chaussée de Louvain en vue de permettre l'accès aux terrains riverains suite à des projets d'urbanisme à venir seront à intégrer dans les dites demandes de permis;

Considérant que l'audit de sécurité et ses recommandations, réalisé par la Direction de la Sécurité des Infrastructures Routière, joint à la demande de permis, a été intégré dans le projet et est prise en compte dans la demande de permis;

Considérant qu'il ressort de la délibération du Collège communal que la mise en place d'un comité de chantier sera prévue en vue de limiter autant que faire se peut l'impact du chantier;

Considérant que le projet prévoit des aménagements et traversées piétonnes en ce compris la signalisation au droit des arrêts situés en partie centrale de la chaussée; que l'éclairage de ces traversées piétonnes est repris en condition;

Considérant que le projet n'hypothèque pas l'accès des propriétés riveraines de la chaussée;

Considérant que le site spécial franchissable présente une différence de hauteur par rapport à la voirie de l'ordre de 10 cm, que la différence de niveau est rattrapée par un élément chanfreiné sur 30 cm de largeur;

Considérant dès lors que vu la faible différence de hauteur et de pente, la traversée de ce SSF ne devrait pas poser de problème aux différents véhicules, même si la vitesse de traversée sera plus limitée, ce qui en soit est un avantage en termes de sécurité routière;

Considérant enfin qu'il est possible, pour des raisons de sécurité, de s'immobiliser sur le SSF lors de la traversée en ce compris sur les damiers inscrits au sol;

Considérant qu'en termes de mobilité, l'aménagement ne devrait que peu impacter la circulation automobile voire l'améliorer en sortant les bus du reste du trafic;

Considérant qu'il faut rappeler que la signalisation routière, l'éclairage ainsi que les marquages sur domaine public ne nécessitent pas permis, ce afin de comprendre par rapport au domaine spécifique de la sécurité routière les limites intrinsèques du permis d'urbanisme. Autrement dit, le permis d'urbanisme ne gère que partiellement les questions de sécurité routière;

Considérant malgré cet état de fait qu'en vue de sécuriser les traversées piétonnes, il y a lieu de respecter les recommandations faites tant par le service de mobilité de la ville que de la Direction de la Sécurité des Infrastructures Routières;

Considérant qu'après travaux, il restera 94 places de stationnement sur les 106 initialement disponibles sur le tronçon concerné par les travaux, que cette diminution n'est pas significative;

Considérant, comme le relève M. [...] lors de la réunion de concertation, que le projet a un double objectif qui est un gain de temps et l'amélioration de la qualité des services et la possibilité d'augmenter l'offre;

Considérant que le projet diminue le nombre d'arbustes, ce au profit d'une meilleure mobilité pour les bus tout en préservant un nombre important de stationnements, que néanmoins le projet intègre autant que possible des plantations;

Considérant enfin que les plantations prévues doivent être réalisées dans l'année suivant la délivrance du permis;

DÉCIDE

Article 1^{er} : Le permis d'urbanisme sollicité par la Société régionale wallonne du transport est octroyé aux conditions suivantes :

- Respecter les recommandations de la Direction de la Sécurité des Infrastructures Routières;
- Création d'un Comité "Chantier Chaussée de Louvain" constitué des représentants de la SRWT, de la Police, du SPW et de la Ville de Namur, et de représentants des riverains et commerçants (y intégrer la clinique Saint-Luc);
- Eclairages de sécurité à installer par le SPW aux différentes traversées piétonnes suivant les conditions reprises dans le complément de l'audit de sécurité;
- Ajout des panneaux A51 avec additionnel "double flèche + mot Bus" sur les latérales de la chaussée de Louvain, comme proposé dans le complément de l'audit de sécurité;
- Examiner avec le TEC le maintien de l'arrêt du Moulin à vent à son emplacement actuel au vu de l'interdistance raccourcie entre les arrêts en raison de leur déplacement dans le projet : déplacement de l'arrêt IATA (il est remonté vers le haut de la chaussée) et de l'arrêt du Moulin à vent (qui est ramené plus bas dans la chaussée);
- Les plantations figurées au plan doivent être réalisées dans l'année suivant la délivrance du permis;
- Respecter les conditions générales et particulières émises par la Direction des routes de Namur dans son avis du 18/07/2017.

[...]

Article 4 :

Le présent permis ne dispense pas de l'obligation de solliciter les autorisations ou permis imposés par d'autres lois ou règlements ».

IV. Premier moyen

IV.1. Thèses des parties

A. La requête en annulation

Les parties requérantes prennent un premier moyen de la violation des articles 2, 3, 4, 5 et 9 du décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques, des articles 3 et 4 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 septembre 2011 portant la mise en application du décret du 22 décembre 2010 précité, des lignes directrices du 23 mai 2016 pour la mise en œuvre du chapitre 1^{er} du décret du 22 décembre 2010 précité, des articles D.50 et D.64 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.

En une première branche, elles développent les deux griefs suivants.

Le premier porte sur la procédure d'évaluation des incidences et d'audits d'un projet d'infrastructure routière sur la sécurité routière. Elles relèvent que le

Gouvernement wallon a décidé que l'évaluation des incidences sur la sécurité routière et les audits de sécurité routière sont d'application pour l'ensemble des voiries régionales et des travaux d'utilité publique pour lesquels un permis d'urbanisme est requis. Elles citent l'article 4 du décret précité et relèvent que son article 3 définit la notion de « projet d'infrastructure » comme étant un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation. En l'espèce, elles mentionnent qu'un « audit de sécurité au stade de la conception détaillée » a été effectué le 9 août 2016 et que celui-ci précise que « [c]ette étape à laquelle a participé un auditeur peut être considérée comme l'évaluation des incidences ». Or, elles n'ont connaissance d'aucun compte-rendu de ces réunions ni d'aucune évaluation des incidences, tandis que l'acte attaqué ne fait pas mention de l'évaluation des incidences, étape pourtant obligatoire, selon elles, dans la procédure d'octroi du permis dans le cadre de projets d'infrastructures routières.

Dans un second grief, elles soutiennent que la sécurité routière concerne la population et la santé humaine au sens de l'article 3.1 de la directive 2011/92/CEE du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Elles estiment que les permis d'urbanisme relatifs aux infrastructures routières doivent être motivés au regard de l'évaluation des incidences sur la sécurité routière, tant au regard des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 précitée que des articles D.50 et D.64 du Livre I^{er} du Code de l'environnement « pris conjointement avec les dispositions du décret du 22 décembre 2010 précité et de ses arrêtés d'exécution ». Elles en déduisent que les permis d'urbanisme pour les actes et travaux concernant l'installation ou la modification d'infrastructures de communication routières doivent être motivés au regard de l'évaluation des incidences sur la sécurité routière.

En une deuxième branche, elles estiment qu'il n'est pas établi que le ou les auteurs de l'audit réponde(nt) aux exigences du décret précité et de son arrêté d'exécution. A cet égard, elles relèvent que l'auditeur responsable mentionné est le directeur de la sécurité des infrastructures routières, DGO1-20, de la Région wallonne. Elles en déduisent que la question de l'indépendance du contrôle se pose par rapport aux dispositions normatives précitées, « d'autant plus en ce qui concerne un projet porté par une personne morale de droit public chapeautée et contrôlée par la Région wallonne ».

En une troisième branche, elles relèvent que le décret dont la violation est alléguée prévoit qu'un audit doit être organisé lors de trois stades différents du projet; le premier au stade de la conception initiale, le deuxième au stade de la conception détaillée et le dernier au stade de la pré-mise en service du projet. Elles

renseignent qu'un audit de sécurité a été réalisé au stade de la conception détaillée, le 9 août 2016, abordant le résultat de l'enquête publique alors que les enquêtes publiques ont été réalisées ultérieurement. Elles considèrent que cet audit est lacunaire par rapport aux critères fixés pour chacun des audits à l'annexe II du décret du 22 décembre 2010 précité. Elles reprochent à l'auteur de l'acte attaqué de ne mentionner que très brièvement l'existence de cet audit alors que, selon elles, celui-ci n'est pas motivé par rapport aux conséquences sur la sécurité routière.

B. Le mémoire en réponse

La partie adverse répond que la sécurité routière relève d'une police administrative distincte de celle de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. À l'appui de cette affirmation, elle relève que ces deux polices font l'objet de dispositions différentes dans la loi spéciale du 8 août 1980. À son estime, la directive transposée par le décret précité, à savoir la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, concerne les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports. Elle évoque de nombreuses dispositions et des travaux parlementaires du décret du 22 décembre 2010 précité dont elle déduit que tant l'évaluation des incidences que les audits réalisés dans le cadre de la sécurité routière se distinguent de l'évaluation des incidences effectuée dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisme en vertu du Code de l'environnement. Selon elle, aucune articulation n'est organisée entre les procédures de sécurité routière et l'adoption d'un permis d'urbanisme. À son estime, l'évaluation des incidences en matière de sécurité routière n'est pas une étape obligatoire dans la procédure d'octroi du permis d'urbanisme dans le cadre d'infrastructures routières. Elle soutient qu'il s'agit tout au plus d'une source d'information et qu'en raison du principe de l'indépendance des polices administratives, l'autorité compétente pour délivrer un permis d'urbanisme ne peut faire intervenir dans son appréciation des considérations fondées sur une autre réglementation de police.

Elle estime en tout état de cause que l'autorité a pu bénéficier d'un ensemble d'informations en matière de sécurité routière via les plans, la notice d'évaluation des incidences, l'avis de la régie des routes de Bouge, la direction des routes de Namur, l'avis du service mobilité de la ville de Namur, les procès-verbaux des réunions de concertation, le nouvel audit de sécurité routière à la suite du dépôt de plans modifiés, l'avis de la CCATM et l'avis du collège communal. Selon elle, les requérantes ne démontrent pas en quoi l'ensemble de ces éléments n'aurait pas permis à l'autorité de statuer en connaissance de cause. Elle soutient à cet égard que l'audit de sécurité et ses recommandations, joints à la demande de permis, sont pris en compte dans la demande, estimant que le projet ne devrait avoir que peu d'impact

sur la circulation automobile, voire l'améliorer en sortant les bus du reste du trafic, tandis que la signalisation routière, l'éclairage ainsi les marquages sur le domaine public ne nécessitent pas de permis.

C. Le mémoire en réplique

Les parties requérantes soutiennent que l'autorité délivrante a une obligation de contrôle dans la mesure où les obligations qui découlent de la directive 2008/96/CE précitée visent spécifiquement à garantir la prise en compte des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructures routières lors de la phase de conception et d'exécution de ces derniers, c'est-à-dire en ce compris celle de l'instruction des autorisations nécessaires à la réalisation des projets. Raisonner autrement reviendrait, selon elles, à vider la directive de tout effet utile.

Elles se réfèrent à différents considérants et dispositions de la directive 2008/96/CE ainsi qu'aux normes figurant dans le décret du 22 décembre 2020 pour en déduire que ses dispositions ont une portée plus large que la simple sécurité routière en ce qu'elles font un lien entre l'exigence de sécurité routière accrue et l'impact de l'aménagement des voiries et des infrastructures sur la sécurité routière. Celle-ci est, à leur estime, un élément inhérent aux politiques de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, d'autant que l'article D.I.1, § 1^{er}, du CoDT indique que cette police a notamment pour objectif les besoins de mobilité de la collectivité. Elles considèrent que la réglementation relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics ou privés sur l'environnement imposait, dès avant le décret du 22 décembre 2020, de détailler l'impact sur la mobilité et sur la sécurité des utilisateurs. Elles citent à l'appui de cette affirmation les articles D.50, D.64 et D.66 du Livre I^{er} du Code de l'environnement.

Elles considèrent ensuite que l'évaluation des incidences sur la sécurité routière et l'audit sur celle-ci n'ont pas été adéquats dans la mesure où, d'une part, il ne ressort d'aucun élément du dossier administratif que la procédure prévue a été respectée et que, d'autre part, la lecture de ce dossier ne permet pas de combler ces carences. À leur estime, les documents évoqués par la partie adverse n'explicitent pas tous les éléments nécessaires, notamment en ce qu'ils ne comportent pas le nombre de décès et d'accidents, les objectifs de réduction, les aires de stationnement ou les activités sismiques.

D. Le mémoire en intervention de la seconde partie intervenante

La seconde partie intervenante soutient que le décret du 22 décembre 2010 précité ne s'applique pas à la délivrance de permis d'urbanisme car la police

administrative de la sécurité routière et celle de l'urbanisme sont différentes et poursuivent des objectifs distincts.

Elle reconnaît que la sécurité routière doit être prise en considération dans le cadre de l'examen du bon aménagement mais elle estime que l'acte attaqué ne gère que partiellement les questions de sécurité routière.

Elle fait valoir qu'une décision urbanistique ne peut être viciée pour le non-respect d'une autre procédure administrative. Selon elle, il revient au bénéficiaire du permis d'urbanisme et à l'organe compétent en matière d'évaluation des incidences du projet sur la sécurité routière de s'assurer que les règles et les objectifs en cette matière ont été respectés.

En tout état de cause, elle soutient que l'autorité délivrante était suffisamment informée avant de statuer sur la demande de permis d'urbanisme, comme cela ressortirait du dossier administratif.

IV.2. Examen sur les trois branches réunies

1. Le décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques transpose la directive 2008/96/CE du Parlement et du Conseil européen du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Son article 2 est libellé comme suit :

« Le présent décret prescrit l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux inspections de sécurité.

Il s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

Il ne s'applique pas aux tunnels qui tombent sous le couvert du décret du 19 décembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

Le Gouvernement peut également appliquer les dispositions du présent décret aux infrastructures de transport routier sur le territoire de la Région wallonne mais ne faisant pas partie dudit réseau routier transeuropéen ».

Modifié le 20 février 2014, l'article 2, alinéa 1^{er}, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 12 janvier 2012 portant la mise en application du décret du 22 décembre 2010 précité a exécuté l'article 2, alinéa 4, de cette législation en

disposant que « [l']évaluation des incidences sur la sécurité routière et les audits de sécurité routière sont d'application pour l'ensemble d[es] routes régionales ».

L'article 3 de l'arrêté du 12 janvier 2012, précité, précise que l'évaluation des incidences sur la sécurité routière et les audits de sécurité sont d'application pour les travaux d'utilité publique pour lesquels un permis d'urbanisme est requis.

2. En l'espèce, il n'est pas contesté que le projet faisant l'objet de la demande de permis d'urbanisme porte sur l'aménagement d'une voirie régionale. Du reste, compte tenu des termes de l'article 3 de l'arrêté du 12 janvier 2012, une évaluation des incidences sur la sécurité routière et les audits de sécurité visés par le décret du 22 décembre 2010 étaient requis.

3. Par ailleurs, il est constant que la mobilité en général et la sécurité routière en particulier sont des éléments du bon aménagement des lieux que doit respecter tout projet urbanistique. Il s'ensuit que l'autorité en charge de la police de l'urbanisme n'empiète pas sur l'autorité en charge de la politique en matière de sécurité routière lorsqu'elle tient compte, pour délivrer un permis d'urbanisme, des éléments pertinents du projet en termes de sécurité routière. Toutefois, un permis d'urbanisme n'est pas irrégulier du seul fait que l'ensemble des dispositions d'une police spéciale distincte n'ont pas été respectées.

Ainsi, à l'instar d'autres lacunes dans la demande de permis d'urbanisme ou des erreurs affectant les documents qui l'accompagnent, il y a lieu de considérer que les lacunes dans l'évaluation des incidences sur la sécurité routière et les audits y relatifs ne sont de nature à affecter la légalité du permis délivré que si l'autorité a été induite en erreur ou n'a pas pu se prononcer en pleine connaissance de cause du fait de ces lacunes ou erreurs. En d'autres termes, ces défauts ne doivent en principe entraîner l'annulation de l'autorisation urbanistique que si cette dernière a été accordée en méconnaissance de cause par l'autorité, celle-ci n'ayant pas été complètement ni exactement informée ni par le dossier de demande de permis ni d'une autre manière.

4. L'article 8 du décret du 22 décembre 2010 prévoit que le Gouvernement adopte des lignes directrices pour les audits de sécurité, les inspections du réseau routier et les inspections relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. L'article 4 de l'arrêté du 12 janvier 2012 indique quant à lui que le ministre des Travaux publics est habilité à adopter les lignes directrices visées à l'article 8 du décret.

En application de ces dispositions, l'arrêté ministériel du 2 février 2012 relatif aux lignes directrices pour les audits de sécurité, les inspections du réseau routier et les inspections des mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie dispose en son article unique que « [l]es lignes directrices, figurant sur le site Internet de la Direction générale opérationnelle Routes et Bâtiments du Service public de Wallonie, pour les audits de sécurité, les inspections du réseau routier et les inspections relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie, sont d'application ».

S'agissant de l'évaluation des incidences sur la sécurité routière, ces lignes directrices contiennent notamment le passage suivant (« Lignes directrices du 23 mai 2016 pour la mise en œuvre du chapitre 1 du décret du 22 décembre 2010 », p. 12) :

« L'article 4 du décret stipule que l'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure tel que défini au chapitre 4.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière définit les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.

Avant de débiter l'étude d'un projet, une première réunion de concertation (CPSR) doit être organisée. Au cours de cette réunion, l'auteur de projet expose le contexte (carrefour dangereux, nouvelle route à créer, ...) et chaque intervenant fait part de ses attentes et de ses contraintes par rapport au problème analysé tout en envisageant toutes les solutions possibles. Un auditeur agréé (voir chapitre 2.7) doit participer à la réunion.

Le compte-rendu de la réunion de concertation constitue l'évaluation des incidences sur la sécurité routière.

Ce compte-rendu, qui devra être visé par l'auditeur, reprendra, pour chaque solution examinée, une analyse des avantages et des inconvénients ainsi qu'une justification des choix effectués (pourquoi retenir une solution et pas une autre).

Par contre, s'il s'avère qu'après la première réunion de concertation, il n'a pas été possible de choisir une seule solution, une analyse plus approfondie (pré-étude d'incidences) sera réalisée par l'auteur de projet (et visée par l'auditeur) ou par l'auditeur lui-même. En fonction de l'ampleur du projet, cette pré-étude d'incidences peut être réalisée avant la première réunion.

Ce rapport sera axé sur une analyse plus détaillée des avantages et inconvénients des solutions qui restent en course et sera analysé au cours des réunions ultérieures (auxquelles participe l'auditeur).

L'objectif est d'arriver progressivement à ne retenir qu'une seule solution dûment justifiée.

Les comptes-rendus des réunions successives doivent également être visés par l'auditeur. Dans ce cas, la compilation des comptes-rendus de réunions ainsi que la pré-étude d'incidences de l'auditeur constituent l'évaluation des incidences sur la sécurité routière ».

S'agissant des audits de sécurité portant sur les voiries régionales, les lignes directrices sont notamment les suivantes (pp. 14 et 15) :

« L'article 5 du décret précise que des audits de sécurité routière doivent être effectués pour tous les projets d'infrastructure. Ces audits doivent être réalisés par des auditeurs agréés indépendants du projet. L'auditeur désigné expose les

aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité routière dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet (conception, conception détaillée, pré-mise en service et début d'exploitation).

[...]

2.4.2 Audit au stade de la conception détaillée

L'auteur de projet réalise alors l'avant-projet (plans terriers, profils en travers-type, profils en long, ...). Avant l'introduction de la demande de permis d'urbanisme, il transmet l'ensemble des plans à l'auditeur qui réalisera l'audit de conception détaillée dans un délai de 20 jours ouvrables à dater de la réception de tous les documents (plans, ...), de préférence en format informatique. Si l'audit n'est pas réalisé dans ce délai, il est considéré comme étant sans remarque.

Après corrections éventuelles des plans et/ou justification des remarques non suivies, l'auteur de projet introduit la demande de permis d'urbanisme accompagnée des différents documents relatifs à la sécurité routière élaborés précédemment (évaluation des incidences, audit au stade de la conception et audit au stade de la conception détaillée).

Lorsqu'une évaluation des incidences sur l'environnement doit être réalisée conformément à la législation en vigueur, l'audit au stade de la conception détaillée sera réalisé préalablement au démarrage de celle-ci et sera transmis à l'auteur de cette étude d'incidences sur l'environnement ».

5.1 En l'espèce, tel qu'il a été déposé par la partie adverse, le dossier administratif comporte une pièce 36, non inventoriée, intitulée « Audit de sécurité au stade de la conception détaillée ». Ce document porte la date du 9 août 2016 et contient notamment le passage suivant :

« Le projet a fait l'objet de plusieurs réunions préalables dans le cadre du Comité technique Nam'in Move. Au cours de celles-ci, divers intervenants comme la commune, la police, la DGO1 ou encore les TEC ont pu exprimer leurs contraintes et leurs objectifs quant au projet : place des cyclistes, priorisation des bus, largeur des bandes de circulation, gestion du stationnement, aménagements paysagers, gestion des traversées piétonnes... Diverses options d'aménagement ont également été analysées et comparées entre elles. Le projet soumis à l'audit est le résultat de ces concertations. Cette étape à laquelle a participé un auditeur peut être considérée comme l'évaluation des incidences ».

Il y a toutefois lieu de relever avec les parties requérantes qu'aucun compte-rendu de ces réunions préalables ne figure dans le dossier administratif alors que, suivant les lignes directrices précitées, « le compte-rendu de la réunion de concertation constitue l'évaluation des incidences sur la sécurité routière ».

5.2 Est également joint aux plans modificatifs produits au cours de la procédure administrative un autre document intitulé « Audit de sécurité au stade de la conception détaillée ». Ce document renseigne également le 9 août 2016 comme date de l'audit. Il contient le même passage que celui reproduit ci-avant mais son contenu diffère du premier document.

6. L'article 3 du décret du 22 décembre 2020 définit l'évaluation des incidences sur la sécurité routière comme étant une « analyse comparative

stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier », tandis que l'audit de sécurité routière doit être compris comme un « contrôle indépendant, détaillé, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation ».

Il est manifeste que les deux documents évoqués ci-avant ne correspondent pas aux exigences de cette disposition, de sorte que le dossier joint à la demande de permis doit être considéré comme lacunaire.

7. Les exigences en termes d'évaluation des incidences et d'audits sur la sécurité routière doivent être en lien avec la nature et la portée des travaux faisant l'objet de la demande de permis.

Ainsi, sur la base des éléments figurant dans le dossier, l'autorité a pu, en l'espèce, avoir une bonne connaissance de certains éléments de sécurité routière tels que la situation géographique, le type de jonction et la distance entre les points de jonction, le nombre et le type de voies, le type de trafic pouvant emprunter la nouvelle route, la fonctionnalité de la route dans le réseau, les profils en travers (largeurs de chaussée, pistes cyclables, chemin piétonnier, ...), ainsi que les transports publics et infrastructures publiques.

Il reste cependant que plusieurs éléments devant figurer dans les documents spécifiques à la sécurité routière, tels une comparaison suffisamment développée des options, dont une analyse du rapport coûts/avantages, ainsi que le contrôle indépendant et systématique, ne trouvent pas d'écho suffisant dans les avis et documents joints à la demande de permis ou rassemblés au cours de la procédure d'instruction de la demande de permis.

8. Or, les motifs de l'acte attaqué ne permettent pas de conclure que, nonobstant ces lacunes, son auteur a pu statuer en connaissance de cause sur cette problématique dès lors qu'il se contente d'affirmer que l'audit de sécurité routière a été intégré dans le projet, d'imposer le respect de recommandations pour sécuriser les traversées piétonnes et de mentionner que la signalisation routière au sens large ne nécessite pas de permis.

Dans cette mesure, le premier moyen est fondé.

V. Autres moyens

Les autres moyens, s'ils étaient fondés, ne pourraient mener à une annulation plus étendue. Il n'y a dès lors pas lieu de les examiner.

VI. Indemnité de procédure

Les parties requérantes sollicitent une indemnité de procédure de 700 euros. Il y a lieu de faire droit à leur demande.

PAR CES MOTIFS, LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1^{er}.

Est annulée la décision du 8 novembre 2017 par laquelle le fonctionnaire délégué délivre à la Société régionale wallonne du transport un permis d'urbanisme ayant pour objet l'aménagement d'un site spécial franchissable surélevé en voie centrale, d'une bande pour autobus et de neuf arrêts pour autobus sur un bien sis chaussée de Louvain à Bouge (Namur).

Article 2.

Une indemnité de procédure de 700 euros est accordée aux parties requérantes à la charge de la partie adverse.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 700 euros, sont mis à la charge de la partie adverse à concurrence de 400 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 4 octobre 2021 par :

Colette Debroux,
Anne-Françoise Bolly,
Luc Donnay,
Vanessa Wiame,

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

Le Greffier,

Le Président,

Vanessa Wiame

Colette Debroux