

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 258.185 du 11 décembre 2023

A. 230.299/XIII-8911

En cause : **la commune de Florennes**, représentée
par son collège communal,
ayant élu domicile chez
M^e Julien BOUILLARD, avocat,
rue Jean-Baptiste Brabant 56
5000 Namur,

contre :

la Région wallonne, représentée
par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e Etienne ORBAN de XIVRY, avocat,
boulevard du Midi 29
6900 Marche-en-Famenne,

Parties intervenantes :

1. la société anonyme de droit public INFRABEL,

ayant élu domicile chez
M^e Pierre MOËRYNCK, avocat,
avenue de Tervueren 34/27
1040 Bruxelles,

2. la société anonyme CARMEUSE,

ayant élu domicile chez
M^e Pierre LEJEUNE, avocat,
rue des Fories 2
4020 Liège.

I. Objet de la requête

1. Par une requête introduite le 20 février 2020 par la voie électronique, la commune de Florennes demande l'annulation de l'arrêté du 20 décembre 2019 par lequel le ministre de l'Aménagement du territoire délivre à la société anonyme de droit public (SADP) Infrabel, sous conditions, le permis d'urbanisme ayant pour objet le rééquipement en voie ferrée de la ligne de chemin de fer 136, défermée en 1986 mais non désaffectée, pour la raccorder à la ligne 132 existante, sur un bien sis sur le territoire des communes de Walcourt et Florennes.

II. Procédure

2. Par des requêtes introduites les 2 et 3 avril 2020 par la voie électronique, la SADP Infrabel et la société anonyme (SA) Carmeuse ont demandé à être reçues en qualité de parties intervenantes.

Ces interventions ont été accueillies par une ordonnance du 5 juin 2020.

Le dossier administratif a été déposé.

Les mémoires ampliatif et en intervention ont été régulièrement échangés.

M^{me} Isabelle Leysen, 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 adverse et intervenantes ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 9 octobre 2023, l'affaire a été fixée à l'audience du 9 novembre 2023.

M^{me} Laure Demez, conseiller d'État, a exposé son rapport.

M^e Charline Mahia, *loco* M^e Julien Bouillard, avocat, comparaissant pour la partie requérante, M^e Etienne Orban de Xivry, avocat, comparaissant pour la partie adverse, M^e Pierre Moërynck, avocat, comparaissant pour la première partie intervenante, et M^e Pierre Lejeune, avocat, comparaissant pour la seconde partie intervenante ont été entendus en leurs observations.

M^{me} Isabelle Leysen, premier auditeur chef de section, 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. Incident de procédure

3. L'article 21 des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, dispose ce qui suit :

« Les délais dans lesquels les parties doivent transmettre leurs mémoires, leur dossier administratif ou les documents ou renseignements demandés par la section du contentieux administratif sont fixés par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. [...] Lorsque le dossier administratif n'est pas en possession de la partie adverse, elle en avise sans délai la chambre saisie du recours. D'office ou à la demande du membre de l'auditorat désigné ou à la demande d'une partie, la chambre peut ordonner le dépôt du dossier administratif moyennant une astreinte conformément à l'article 36. Les mémoires introduits par la partie adverse sont écartés d'office des débats lorsqu'ils ne sont pas déposés dans les délais fixés conformément à l'alinéa 1^{er}. [...] ».

L'article 6 du règlement général de procédure dispose ce qui suit :

« § 1^{er}. Dès que possible, et après que le droit de rôle et la contribution visée à l'article 66, 6°, ont été acquittés conformément à l'article 71, le greffier en chef envoie une copie de la requête à la partie adverse.

§ 2. Si le dossier administratif est en la possession de la partie adverse, celle-ci a soixante jours pour transmettre au greffe un mémoire en réponse ainsi que le dossier administratif complet.

§ 3. Si le dossier administratif ne se trouve pas en la possession de la partie adverse, celle-ci en fait immédiatement la déclaration écrite au greffe en indiquant où à sa connaissance il se trouve. A la requête de l'auditeur rapporteur, le greffier en chef en réclame la communication à l'autorité qui le détient. Celle-ci transmet sans délai au greffe le dossier réclamé.

Dans ce cas, le délai de soixante jours pour la transmission du mémoire en réponse commence à courir à dater du jour où la partie adverse a été avisée du dépôt du dossier au greffe. [...] ».

4. En l'espèce, la partie adverse ayant réceptionné la requête en annulation le 12 mars 2020, le délai de soixante jours pour déposer un mémoire en réponse et le dossier administratif commençait à courir le 13 mars 2020 et venait à expiration le lundi 11 mai 2020.

Par un courrier recommandé du 11 mai 2020, la partie adverse signale au Conseil d'État qu'elle est dans l'impossibilité de communiquer le dossier administratif et de déposer un mémoire en réponse. Elle joint à ce courrier une lettre de l'administration du 6 mai 2020 l'informant qu'elle ne retrouve pas le dossier « physique ». Elle ajoute que « [s]i ce dossier physique venait à être retrouvé, [elle] ne manquer[a] pas bien entendu de vous le communiquer aussitôt et de vous adresser dans la foulée un mémoire en réponse ».

Par un courrier du 19 juin 2020, le greffe du Conseil d'État signale à la requérante que la partie adverse s'est abstenue d'envoyer un mémoire en réponse dans le délai fixé et qu'elle dispose d'un délai unique et non prorogeable de soixante jours pour faire parvenir au greffe un mémoire ampliatif.

Le 24 juin 2020, la requérante dépose sur la plateforme électronique un courrier signalant qu'elle souhaite poursuivre la procédure sans préjudice d'un éventuel mémoire ampliatif à déposer dans les délais.

Par un courrier recommandé du 17 juillet 2020, la partie adverse transmet un mémoire en réponse et dépose le dossier administratif physique inventorié, en précisant que celui-ci a été récemment retrouvé. Elle y joint une lettre de l'administration du 7 juillet 2020 lui communiquant ce dossier administratif.

Le 17 août 2020, la requérante dépose sur la plateforme électronique un mémoire en réplique dans lequel elle considère que le mémoire en réponse est tardif et demande qu'il soit écarté des débats.

Le 7 décembre 2020, après notification du mémoire en réponse par un pli du greffe du Conseil d'État du 9 octobre 2020, elle dépose sur la plateforme électronique un nouveau mémoire en réplique.

5. En signalant au Conseil d'État qu'elle est dans l'impossibilité de communiquer le dossier administratif et de déposer un mémoire en réponse le dernier jour du délai de soixante jours qui lui est imparti pour ce faire et sans indiquer où le dossier administratif se trouve à sa connaissance, la partie adverse ne s'est pas conformée aux obligations prescrites par les dispositions précitées.

En effet, elle n'a pas avisé sans délai la chambre qu'elle n'était pas en possession du dossier administratif, ni fait immédiatement de déclaration écrite au greffe en indiquant où il se trouvait à sa connaissance. Le fait d'avoir égaré le dossier administratif ne lui permet pas de s'exonérer de ces obligations.

6. Le mémoire en réponse n'ayant pas été déposé dans le délai de soixante jours fixé par l'article 21, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, il est tardif et doit être écarté des débats. Par voie de conséquence, le mémoire en réplique déposé par la requérante le 7 décembre 2020 est également tardif et doit être écarté des débats.

Le mémoire en réplique déposé par la requérante le 17 août 2020 doit, quant à lui, être tenu pour un mémoire ampliatif conformément à l'article 8 du règlement général de procédure.

IV. Faits

7. Le 15 décembre 2011, le Gouvernement wallon adopte définitivement la révision partielle du plan de secteur de Philippeville-Couvin, approuvé par arrêté royal du 24 avril 1980, en vue notamment de l'inscription d'une zone d'extraction à Florennes (Hemptinne).

8. Le 25 novembre 2014, la SA Carmeuse introduit une demande de permis unique visant à ouvrir et exploiter une carrière ainsi qu'à construire et exploiter des dépendances, installations d'expédition et voies d'accès au niveau du lieu-dit « La Bataille » à Florennes (Hemptinne). Cette demande implique une modification de la voirie communale.

9. Le 30 septembre 2015, le conseil communal de Florennes refuse la demande de modification de voiries communales. Cette décision est réformée, sur recours, par un arrêté ministériel du 17 décembre 2015.

10. Le 13 mai 2016, les fonctionnaires technique et délégué délivrent, sous conditions, à la SA Carmeuse le permis unique. Plusieurs recours administratifs sont introduits contre cette décision, dont celui de la commune de Florennes.

11. Le 22 septembre 2016, les fonctionnaires délégué et technique proposent au ministre de refuser la demande de permis unique, au motif qu'un permis d'urbanisme est nécessaire pour la remise en fonction de la ligne n° 136.

12. Le 24 octobre 2016, le ministre délivre, sous conditions, le permis unique.

13. Le 22 décembre 2016, la commune de Florennes introduit un recours en annulation contre cette décision. Par l'arrêt n° 244.548 du 20 mai 2019, le permis unique du 24 octobre 2016 est annulé au motif que « les actes et travaux nécessaires à la remise en état de l'ancienne ligne 136 sont soumis à l'obtention préalable d'un permis d'urbanisme ».

14. Le 31 mai 2019, la SADP Infrabel introduit une demande de permis d'urbanisme ayant pour objet le rééquipement en voie ferrée sur l'assiette existante de la ligne de chemin de fer 136, défermée en 1986, mais non désaffectée, pour la

raccorder à la ligne 132 existante. Le projet est situé sur le tracé d'une voie de chemin de fer au plan de secteur de Philippeville-Couvin et le long d'un réseau autonome de voies lentes (Ravel).

L'objet de la demande, tel que repris au cadre 2 du formulaire de demande, est décrit comme suit :

- « Le projet consiste à rééquiper en voie ferrée la ligne de chemin de fer L136, défermée en 1986, mais non désaffectée pour la raccorder à la ligne 132 existante. Cette remise en fonction de la ligne 136 répond entre autres aux prescriptions d'un arrêté de révision du plan de secteur en vue de créer une zone d'extraction. Cette ligne sera réaménagée sur une distance de 3.452 mètres avant de rejoindre l'embranchement à la ligne 132 (Charleroi - Couvin). En principal, les travaux suivants seront effectués :
- Installation de chantier - Levé topographique et repérage - État des lieux - Balisage
 - Défrichage de la végétation,
 - Réinstallation d'une voie ferrée sur l'assiette existante (comprenant notamment les travaux de terrassement et de nivellement ; la pose d'une couche de fondation ; la réfection des fossés et la pose de caniveaux d'évacuation des eaux de pluie vers le réseau hydrographique ; la fourniture et la pose de traverses et de rails) ;
 - Remise en service et sécurisation de 3 passages à niveau ;
 - Aménagement d'un passage à niveau à la rue de la bataille ;
 - Travaux de génie civil visant à remettre en l'état l'étanchéité des ponts enjambant le ruisseau d'Yves et le Ry des Gattes ;
 - Renforcement de ponceaux ;
 - Travaux de drainage ;
 - Tous travaux de sécurisation (renouvellement de garde-corps...) et de signalisation ».

15. Le 21 juin 2019, le SPW Mobilité Infrastructures émet un avis favorable sur le projet aux termes duquel il souhaite ce qui suit :

- « [que] soit examinée la possibilité de créer une liaison cyclo-piétonne sur la portion entre la rue de Froidmont et la rue de la Bataille, soit entre le km 1.436 et le km 2.186 avec des connections aux rues. L'ensemble du tronçon concerné par la demande de permis est inscrit au Schéma Directeur Cyclable. Il existe néanmoins sur une partie du tronçon des voiries communales parallèles permettant une circulation sécurisée pour les cyclistes. Cependant, sur la portion entre la rue de Froidmont et la rue de la Bataille il n'existe aucune alternative à proximité via les voiries communales. L'aménagement de ce tronçon serait donc particulièrement utile pour les cyclistes notamment dans la perspective de relier la gare de Yves-Gomezée ».

16. Les autres avis suivants sont émis :

- le service Giser : avis favorable conditionnel du 5 juillet 2019 ;
- la Défense : avis favorable conditionnel du 10 juillet 2019 ;
- le collège communal de Walcourt : avis favorable conditionnel du 11 juillet 2019 ;

- la zone de secours Dinaphi-Namur sud : avis favorable conditionnel du 25 juillet 2019.

17. Le 20 août 2019, le fonctionnaire délégué délivre le permis d'urbanisme pour le rééquipement de la voie ferrée.

18. Le 20 septembre 2019, la commune de Walcourt introduit un recours administratif contre cette décision auprès du Gouvernement wallon.

19. Le 25 septembre 2019, le ministre délivre un nouveau permis unique pour ouvrir et exploiter la carrière, construire et exploiter les dépendances, installations d'expédition et voies d'accès, projet qui nécessite l'ouverture de la ligne n° 136. La commune de Florennes introduit un recours en annulation contre cette décision, lequel est rejeté par l'arrêt n° 253.951 du 9 juin 2022.

20. Le 29 octobre 2019, la SADP Infrabel adresse à l'administration régionale une note en réponse au recours administratif introduit contre le permis d'urbanisme du 20 août 2019.

21. Le 30 octobre 2019, la commission d'avis sur les recours (CAR) émet un avis favorable.

22. Le 20 décembre 2019, le ministre délivre, sous conditions, le permis d'urbanisme.

Il s'agit de l'acte attaqué.

V. Premier moyen

V.1. Thèse de la partie requérante

A. La requête en annulation

23. Le premier moyen est pris de la violation des articles D.50, D.65 et D.75 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 du défaut de motivation adéquate.

La requérante estime que l'acte attaqué est motivé de manière succincte et stéréotypée à propos des incidences, notables ou non, du projet sur l'environnement.

Elle fait valoir que l'acte attaqué est muet quant aux incidences concrètes du projet sur l'environnement et sur les objectifs de protection et d'amélioration du cadre de vie et de conditions de vie de la population pour lui assurer un environnement sain alors que la partie adverse aurait dû motiver spécialement les incidences du projet sur l'environnement en tant qu'il est composé de maisons d'habitation.

Elle observe que l'acte attaqué précise que « les travaux peuvent être qualifiés de limités en termes d'impact sur leur environnement immédiat » tout en imposant cependant « la réalisation d'écrans végétaux permettant d'accroître l'intimité des biens concernés » pour les habitations situées à proximité immédiate du projet, ce qui sous-entend une atteinte sérieuse à l'intimité de ces biens.

Elle est d'avis qu'il ne s'agit pas d'un projet anodin ou n'ayant que des incidences minimales quand bien même il s'agit d'une réhabilitation. À son estime, si la réhabilitation d'une ancienne voie de chemin de fer peut n'engendrer potentiellement que peu d'effets visuels en ce qui concerne la structure (absence de caténaires, assiette historiquement présente, ...), le projet emporte des effets sonores, vibratoires et visuels liés au passage des trains. Elle confirme que l'absence de classement de cette activité au sens de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et activités classées ne dispense pas l'autorité compétente d'analyser ces effets.

Elle expose qu'il ne ressort pas de la motivation de l'acte attaqué que son auteur aurait examiné l'impact sonore et vibratoire du projet sur l'environnement, ce qui est d'autant plus interpellant, selon elle, que le passage des trains (une dizaine par jour selon l'étude déposée à l'appui de la demande de permis) va engendrer nécessairement une modification importante du cadre de vie des riverains. Ainsi, à son estime, l'étude vibro-acoustique fait état de bruits pouvant atteindre 65 dB à proximité d'habitations, bruits pouvant être émis de 6 heures à 22 heures. Elle ajoute que, même si cette étude conclut à l'absence de dégradation structurelle des bâtiments, l'autorité se devait d'examiner l'impact de ses vibrations sur les personnes et sur l'environnement.

B. Le mémoire ampliatif

24. Elle fait valoir que l'existence d'une notice d'évaluation dans le dossier et son renvoi formel dans l'acte n'est pas de nature à répondre aux prescrits légaux, dès lors qu'il ne ressort pas de ce renvoi que les impacts du projet ont concrètement été analysés par l'auteur de l'acte attaqué. Elle observe que, si la partie

adverse se réfère à la motivation de la décision de première instance au sujet de l'impact vibro-acoustique du projet, elle ne mentionne toutefois pas faire sienne cette motivation, celle-ci étant simplement reprise à titre de considérant informatif, et que les explications fournies *a posteriori* dans le mémoire en réponse, outre que celui-ci est tardif, auraient dû figurer *ab initio* dans la motivation formelle de l'acte attaqué et ne peuvent, par conséquent, pas être prises en considération.

Elle ajoute que les parties adverse et intervenantes ne s'expliquent pas sur la contradiction apparente de l'acte litigieux qui consiste à considérer le projet comme « d'impacts limités », mais qui impose à titre de condition la réalisation d'écrans végétaux, et considère que l'imposition de cette condition ne peut « présumer » que l'autorité a procédé valablement à une analyse des impacts du projet sur l'environnement local. Elle expose qu'en tout état de cause, cette condition ne concerne que l'impact visuel et pas l'aspect vibratoire et sonore.

Enfin, elle considère que le fait que le projet se situe sur le tracé d'une voie ferrée au plan de secteur n'est pas de nature à en diminuer l'ampleur, ni les nuisances qui en découlent.

V.2. Examen

25. L'article D.75 du livre I^{er} du Code de l'environnement dispose que « [l]e permis et le refus de permis sont motivés au regard notamment des incidences sur l'environnement et des objectifs précisés à l'article D.50 ».

L'article D.50 du même Code dispose, quant à lui, ce qui suit :

- « La mise en œuvre des procédures prévues par la présente partie doit avoir principalement pour but :
- de protéger et d'améliorer la qualité du cadre de vie de la population, pour lui assurer un environnement, sain, sûr et agréable ;
 - de gérer le milieu de vie et les ressources naturelles, de façon à préserver leurs qualités et à utiliser rationnellement et judicieusement leurs potentialités ;
 - d'instaurer entre les besoins humains et le milieu de vie un équilibre qui permette à l'ensemble de la population de jouir durablement d'un cadre et de conditions de vie convenables ;
 - d'assurer un niveau de protection de l'environnement et de contribuer à l'intégration de considérations environnementales dans l'élaboration et l'adoption des plans et des programmes susceptibles d'avoir des incidences non négligeables sur l'environnement en vue de promouvoir un développement durable ».

26. En l'espèce, la demande est accompagnée d'une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement de 47 pages, dont le cadre 5 examine les effets du projet sur l'environnement et notamment l'impact paysager du projet, son

intégration au cadre bâti et non bâti, sa compatibilité avec le voisinage et les nuisances sonores.

Cette notice renseigne que l'emprise du site, sur la commune de Florennes, est délimitée par un talus à proximité du ruisseau, que le boisement important de part et d'autre de l'assise empêche que le site soit visible depuis les plus proches habitations ou l'espace public, et que le projet s'intègre de manière cohérente au droit du site, l'absence de caténaires permettant d'en limiter fortement la perception. Il y est également indiqué que des longs rails soudés seront utilisés afin d'en limiter l'impact sonore et vibratoire.

La notice précise qu'elle est accompagnée d'une étude d'évaluation des impacts de l'exploitation de la voie réalisée par une société agréée, à savoir une étude vibro-acoustique de la liaison ferroviaire. Elle relève que cette étude comporte un point « conditions d'exploitation » qui renseigne que la voie dessert une zone d'extraction et que l'exploitant prévoit, à terme, un maximum de 16 passages de trains par jour (8 allers-retours) entre 6 heures et 22 heures pendant 240 jours d'exploitation à une vitesse de 40 km/h, les convois étant composés de 24 voitures et deux locomotives. Il y est précisé que ces données correspondent au pic maximum d'utilisation de la voie et qu'elles sont par conséquent maximalistes.

Elle indique également que le niveau sonore L_{den} induit par le passage des trains le long de la ligne 136 a été calculé à l'endroit de 12 habitations situées à proximité de la voie. Elle comporte un tableau qui répertorie et localise ces habitations.

La demande est, par ailleurs, accompagnée d'une vue aérienne des lieux et de photographies sur lesquelles l'on distingue clairement la voie à réaménager et les habitations situées à proximité. Les photographies contenues dans l'étude acoustique permettent également de visualiser celles-ci.

De tels éléments suffisent à un examen précis des incidences du projet sur l'environnement.

27. Il ressort de la motivation de l'acte attaqué que son auteur considère qu'au vu du contenu de la notice d'évaluation préalable des incidences sur l'environnement, laquelle examine de manière particulièrement concrète et précise les incidences probables du projet sur l'environnement, mais également au vu des plans et des autres documents constitutifs du dossier et eu égard à l'article D.65 du livre I^{er} du Code de l'environnement, le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

La requérante ne prétend pas qu'en considérant, comme l'a relevé l'autorité qui a apprécié la recevabilité et la complétude du dossier, que le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et que la réalisation d'une étude d'incidences sur l'environnement n'est par conséquent pas requise en l'espèce, l'auteur de l'acte attaqué aurait commis une erreur manifeste d'appréciation.

28. Quant aux incidences probables du projet sur l'environnement, l'acte attaqué expose ce qui suit :

« Considérant qu'il y a lieu dès lors d'examiner le projet en fonction des circonstances urbanistiques et architecturales locales et de son intégration au cadre bâti et non bâti environnant, de son impact dans le paysage ;

[...];

Considérant que le fonctionnaire délégué a octroyé sous conditions le permis sollicité ; que cet octroi est notamment motivé comme suit :

“ Considérant qu'en matière d'incidence, il faut tenir compte du fait que la ligne 132, certes défermée, est existante et n'est pas désaffectée ;

Considérant que les impacts paysagers liés aux travaux de rééquipement sont plus que limités, ce qui est notamment à l'implantation en fond de vallée ainsi qu'à la présence de boisement important bordant le site comme le démontre à suffisance le reportage photographique joint à la demande de permis ;

Considérant que les habitations situées sur les parcelles contiguës à la ligne de chemin de fer, sont apparues ou ont été transformées lors de la création de la ligne de chemin de fer ou bien après ;

Considérant que les éléments constituant la voie de chemin de fer à savoir les rails, le ballast et la signalisation n'ont presque aucun impact paysager comme le démontrent les photomontages, ce d'autant que la ligne n'est pas électrifiée et donc se limite à des éléments au sol ou bas ;

Considérant que l'impact lié à l'utilisation de la ligne de chemin de fer a été évalué dans une étude vibro acoustique jointe à la demande et réalisée par le Bureau M. ;

Considérant qu'il ressort de cette étude que tant en matière de vibration que de bruit le projet ne présente pas d'incidence significative pour l'environnement que ce soit en matière de dégradation structurelle aux bâtiments avoisinants, ou de bruit émis, qui sont largement en-dessous des seuils en cours d'adoption en Région Wallonne ou de référence en Région Bruxelles-Capitale ;

[...];

Considérant qu'il ressort des éléments de la demande de permis que le passage est estimé à 16 trains par jour au maximum, le temps de fermeture des passages à niveaux lié à ce charroi, de l'ordre de l'heure ne semble pas rédhibitoire, ce d'autant qu'il se répartira tout au long de la journée ;

Considérant subsidiairement que les charges réclamées par le Collège communal de Walcourt, à savoir la remise à deux voies de la ligne 132 jusqu'à la ligne 136, la réalisation d'un rond-point sur la N978 ainsi que d'une nouvelle voirie franchissant l'Eau d'Heure longeant ensuite la ligne de chemin de fer, voire l'aménagement d'un parking ne respectent pas le principe de proportionnalité et ne tiennent pas compte des impacts positifs du projet permettant de limiter le charroi lourd sur les voiries ; [...];

[...];

Considérant que la Commission d'avis a transmis, en date du 12 novembre 2019, un avis favorable conditionnel motivé comme suit :

“ Le conseiller en aménagement du territoire explique que la réouverture de la ligne induira un accroissement de trafic : 16 mouvements par jour viendront s'ajouter aux 38 actuels. Il estime que le temps de fermeture du passage à niveau passera d'une fermeture actuelle cumulée de 2h/jour à 4h/jour. La commune de WALCOURT compte 5 passages à niveaux.

Outre l'augmentation des temps d'attente, il pointe un problème de mobilité et souhaite que le projet soit l'occasion de créer une liaison vers la N 978, sans emprunter de passage à niveaux et la prise en compte du déplacement des modes doux dans la traversée des passages à niveaux. Il évoque également l'accroissement de la circulation industrielle et son impact sonore.

Les conseils juridiques de la demanderesse rappellent que la réouverture de la ligne est une imposition liée à l'exploitation de la zone d'extraction de FLORENNES. Il s'agit de rééquiper une ligne défermée et de remettre 3 passages à niveaux en service. L'impact paysager est minime, 3 habitations sont à proximité du parcours, dont une est celle du signaleur SNCB. Une végétalisation est possible. Quant à la durée de fermeture des passages à niveaux, ils précisent que les trajets ont lieu entre 5H et 22H et que les passages seront donc ouverts 84 % du temps. Le souhait de WALCOURT d'aménager et de créer une liaison vers la gare ne dépend pas du demandeur ;

Le projet qui n'a qu'un impact limité sur l'accessibilité et la prise en charge d'une telle liaison serait disproportionnée. Les membres de la Commission soulignent le manque de concertation entre les intervenants. Sur base du plan fourni, ils constatent que le centre de WALCOURT n'est pas sur la ligne du projet mais que sa réouverture augmente le nombre de passages. La demande de WALCOURT de créer une liaison vers la N978 est, certes favorable à une amélioration de la circulation, mais le projet n'a qu'un impact limité sur ce point. Ils notent que, dans les faits, le passage des voies ne prend pas en compte les modes doux, tant piétons que vélos” ;

Considérant que le projet vise à rééquiper une voie jadis opérationnelle ;

Considérant que les travaux sont indispensables à l'exploitation de la zone d'extraction de FLORENNES ;

Considérant que ceux-ci se limitent aux impositions techniques strictement nécessaires au bon fonctionnement de l'infrastructure ;

Considérant que les travaux prendront exclusivement place au sol et qu'aucun caténaire ne sera installé ;

Considérant les photomontages réalisés par le demandeur, dont il est fait rappel dans la page 5/12 de la note versée au dossier par le conseil de ce dernier, lesquels démontrent une intégration discrète dans le contexte existant ;

Considérant dès lors que les travaux peuvent être qualifiés de “limités” en termes d'impact sur leur environnement immédiat ;

Considérant la présence d'habitations à proximité de la ligne concernée ;

Considérant que pour la plupart d'entre elles, la ligne de chemin de fer réhabilitée sera située au-delà des fonds de parcelles ;

Considérant que seules quelques-unes présentent une proximité plus grande avec les futurs ouvrages ;

Considérant les éléments mis en avant page 5/12 de la note versée au dossier lors de l'audition à la Commission d'avis sur le recours par le conseil du demandeur ;

Considérant que ce dernier fait mention de la possibilité de réaliser des écrans végétaux permettant d'accroître l'intimité des biens concernés ;

Considérant que ces mesures paysagères devront être réalisées à la première période propice suivant la décision d'octroi du permis d'urbanisme ;

Considérant qu'il s'agira de prévoir des essences de type local afin de garantir un bénéfice pour la biodiversité ;

Considérant que la végétation sera de type buissonnant et permettra à terme de rendre la L132 invisible depuis les fonds de jardins sis à proximité ;

Considérant que la réalisation d'une ligne à double voie, tel que proposé par la commune de WALCOURT, n'est pas adéquate ;

Considérant que cette pratique pourrait avoir pour conséquence de créer une rupture dans le paysager actuel en ce qu'elle nécessite l'élargissement de l'assiette ;

Considérant de plus que celle-ci semble excessive au regard du trafic ferroviaire annoncé ;

Considérant la problématique du charroi ;

Considérant les éléments mis en avant page 7/12 de la note versée au dossier lors de l'audition à la CAR par le conseil du demandeur ;

Considérant que Maître MOËRYNCK rappelle à juste titre les prérogatives fixées à INFRABEL en vertu de la Loi du 30 août 2013 et plus précisément en son article 4, § 1^{er} qui dispose que :

“ L'objet social du gestionnaire de l'infrastructure comprendra en tout cas, pour l'ensemble du réseau belge, les éléments suivants : 1° l'acquisition, la conception, la construction, le renouvellement, l'entretien et la gestion de l'infrastructure ferroviaire ” ;

Considérant que la commune de WALCOURT procède par spéculation et ne met en avant aucun élément factuel permettant de confirmer cet accroissement de charroi ;

Considérant dès lors que ce dernier ne peut être entendu ;

Considérant la problématique du temps d'attente aux passages à niveaux ;

Considérant pour rappel que la demande aura pour conséquence la réouverture avec aménagement de 3 passages à niveaux ;

Considérant à cet effet les éléments mis en avant page 9/12 de la note versée au dossier lors de l'audition à la Commission d'avis sur les recours par le conseil du demandeur ;

Considérant la note de calcul présentée, laquelle vise un accroissement du trafic de marchandises ;

Considérant que l'impact cumulé des périodes de fermeture des passages à niveaux visés dans cette note de calcul engendrera une fermeture annoncée de + 36 minutes/jour ;

Considérant que ce temps d'arrêt supplémentaire du trafic automobile est à répartir sur l'ensemble d'une journée ;

Considérant qu'il peut dès lors être qualifié de négligeable, les temps d'ouverture maintenus étant de l'ordre de 81 % ;

Considérant que l'offre en transports ferroviaires est à renforcer ;

Considérant que ces travaux constituent dès lors une opportunité ;

Considérant la situation géographique du projet ;

Considérant que ce dernier n'impacte pas directement le centre de WALCOURT ;

Considérant les demandes émanant de cette dernière, lesquelles visent la réalisation d'une voirie de délestage reliant la rue de la Station et la route des Barrages (N978) couplée à l'aménagement d'un nouveau parking ainsi que la réalisation d'une passerelle pour les modes doux ;

Considérant que ces demandes sont disproportionnées par rapport à l'impact réel et objectif du projet ;

Considérant que la demande de la commune de WALCOURT ne peut être entendue ;

Considérant cependant que les déplacements en modes doux doivent être intégrés dans la réflexion ».

Il ressort de cette motivation que l'auteur de l'acte attaqué a examiné le projet en fonction des circonstances urbanistiques et architecturales locales, de son intégration dans le cadre bâti et non bâti environnant et de son impact dans le paysage.

Il reproduit la décision du fonctionnaire délégué qui appréhende, à la fois, l'impact paysager du projet mais également celui lié à l'utilisation de la ligne de chemin de fer en termes de vibrations et de bruit. Le fonctionnaire délégué se réfère, à cet égard, à l'étude vibro-acoustique jointe à la demande de permis et dont il ressort que le projet ne présente pas, selon lui, d'incidence significative sur l'environnement, que ce soit en matière de dégradation structurelle aux bâtiments voisins ou de bruits émis, qui sont largement en-dessous des seuils en cours d'adoption en Région wallonne, ce que la requérante ne conteste pas.

Dans son recours au Gouvernement wallon, la commune de Walcourt ne dénonce pas les incidences du projet en termes de vibrations et de bruit, de telle sorte qu'aucune motivation spéciale n'était requise sur cette question.

L'acte attaqué reproduit également l'avis favorable de la CAR qui examine l'impact lié à l'utilisation de la ligne en termes de mobilité et qui le considère admissible.

L'acte attaqué comporte une motivation propre quant à l'impact du projet dans le paysage et à celui du charroi découlant de l'utilisation de la ligne. Il est donc inexact de prétendre qu'il est muet quant aux incidences concrètes du projet sur l'environnement. Une telle motivation n'est pas stéréotypée et est suffisante.

En effet, s'agissant des incidences concrètes sur l'environnement et sur les maisons d'habitation voisines, l'auteur de l'acte attaqué considère que le projet n'aura que peu d'impact paysager, les éléments constituant la voie de chemin de fer (à savoir les rails, le ballast et la signalisation) étant des éléments bas ou au sol.

S'agissant de l'impact lié à l'utilisation de la ligne de chemin de fer, l'auteur de l'acte attaqué fait sienne la motivation de la décision de première instance qui s'appuie sur l'étude vibro-acoustique. Pareille motivation se réfère à des éléments spécifiques du projet litigieux en sorte qu'elle est concrète et non stéréotypée.

La requérante ne conteste d'ailleurs pas que la réhabilitation de l'ancienne voie de chemin de fer n'engendre potentiellement que peu d'effets visuels en ce qui concerne la structure (absence de caténaires, assiette historiquement présente, ...) et l'autorité a eu égard à l'impact visuel lié au passage des trains, dès lors qu'elle impose la réalisation d'écrans végétaux permettant d'accroître l'intimité des habitations situées à proximité du projet.

Il n'est pas contradictoire d'estimer, d'une part, que « les travaux peuvent être qualifiés de limités en termes d'impact sur l'environnement immédiat » et, d'autre part, d'assortir sa décision de mesures permettant d'atténuer davantage cet impact, fût-il considéré comme mineur. Ce faisant, l'auteur de l'acte attaqué considère, sur la base de l'ensemble des éléments d'information dont il dispose, que le projet a certes un impact sur les habitations proches, mais que celui-ci reste dans des limites acceptables, moyennant le respect des conditions qui assortissent le permis.

En considérant que le passage de trains va engendrer nécessairement une modification importante du cadre de vie des riverains, la requérante substitue son appréciation à celle de l'auteur de l'acte attaqué. Le Conseil d'État n'est pas compétent pour intervenir comme arbitre des appréciations divergentes de la requérante et de l'autorité, aucune erreur manifeste d'appréciation n'étant dénoncée en l'espèce.

29. Le premier moyen n'est pas fondé.

VI. Second moyen

VI.1. Thèses des parties

A. La requête en annulation

30. Le second moyen est pris de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs et des principes généraux de bonne administration, qui requièrent le devoir de minutie, ainsi que de l'insuffisance des motifs.

La requérante fait grief à l'acte attaqué d'être assorti de conditions imprécises et aléatoires.

30.1. Concernant le premier grief portant sur la non-admissibilité de la condition relative à l'espace à laisser le long de la voie afin de permettre l'aménagement d'une future liaison cyclo-piétonne, la requérante considère qu'elle ne définit pas la largeur de cet espace, dont on ignore la faisabilité technique, et qu'elle n'indique pas si la mise en coordination avec les services du SPW Mobilité Infrastructures doit être réalisée avant ou après la réalisation des travaux autorisés. Elle en déduit que cette condition est non seulement imprécise mais également aléatoire dès lors qu'il n'y a aucune garantie qu'elle pourra être respectée.

30.2. Concernant le second grief portant sur la non-admissibilité de la condition relative au respect des conditions émises dans l'avis de la Défense, elle soutient qu'il ressort de cet avis que la Défense ne sait pas si la bande de 15 mètres située de part et d'autre de l'implantation de la conduite, formant la zone protégée, ni si la zone de servitude *non aedificandi* et la zone réservée sont respectées. Elle en déduit qu'en renvoyant sans autre commentaire à cet avis et aux conditions qui y sont émises, l'auteur de l'acte attaqué n'a pas examiné sérieusement la demande sur ce point et n'a pas statué en connaissance de cause. Elle considère qu'il ne laisse, à tout le moins, pas apparaître qu'une analyse du respect des conditions émises par la Défense est possible tout en respectant les plans. Or, à son estime, le dossier ne permet pas de déterminer si cette condition peut être respectée et la partie adverse ne fait pas apparaître dans l'acte attaqué la raison pour laquelle la condition émise dans l'avis est, selon elle, réalisable.

B. Le mémoire ampliatif

31. S'agissant de la première condition, elle expose qu'elle consiste à permettre la réalisation potentielle d'une liaison cyclo-piétonne dont la création

dépend d'une autre autorité administrative et qu'à défaut de préciser la largeur de cet espace, le bénéficiaire du permis est libre de la déterminer, sans que l'on sache si cet espace sera suffisant pour permettre au SPW Mobilité Infrastructures d'exercer raisonnablement sa compétence.

Selon elle, il revenait à la partie adverse d'examiner, au niveau de ses compétences urbanistiques et au regard du bon aménagement des lieux, la largeur nécessaire à cette liaison cyclo-piétonne à partir du moment où elle considérait qu'il entraînait dans ses compétences d'imposer, à titre de condition, le maintien d'un tel espace.

Elle ajoute que l'auteur de l'acte attaqué a considéré, par application de l'article D.IV.53, alinéa 2, du CoDT, que laisser la potentialité de réaliser la voie cyclo-piétonne était nécessaire pour intégrer le projet dans son cadre bâti et non-bâti, sans se soucier de la faisabilité technique d'une telle condition, et qu'il lui appartenait de vérifier, avant l'imposition d'une telle condition, les modalités de sa mise en œuvre afin, d'une part, de ne pas laisser une trop large marge d'appréciation au bénéficiaire de permis et, d'autre part, de s'assurer de son caractère réalisable. Elle en conclut qu'à défaut d'avoir effectué cette analyse, elle ne pouvait pas imposer une condition de mise en œuvre du permis.

32. S'agissant de la seconde condition, elle réitère son argumentation estimant qu'il ne ressort pas de l'acte attaqué que le projet peut respecter les conditions applicables aux différentes zones et autres servitudes, cette condition reposant sur un élément totalement aléatoire, à savoir la possibilité de respecter les conditions légales de protection du pipeline.

Elle précise que ce ne sont donc pas les conditions en tant que telles qui sont contestées mais bien l'examen, par l'auteur de l'acte attaqué, de la possibilité de mettre en œuvre le permis tout en les respectant, cette appréciation reposant visiblement sur le bénéficiaire de permis, sans que l'on puisse déterminer si cela sera possible.

C. Le mémoire en intervention de la première partie intervenante

33. Quant à la première condition, la première partie intervenante précise que le schéma directeur cyclable est un outil à la disposition des gestionnaires de voiries et des spécialistes de la mobilité afin d'appréhender les besoins des cyclistes sous la forme d'une cartographie.

Elle relève que l’auteur de l’acte attaqué reprend, dans la condition, la portion longitudinale précisée dans l’avis du SPW Mobilité Infrastructures et considère que la largeur de l’espace dédié à cette liaison prendra *a fortiori* place le long de la voie eu égard aux plans de la demande de permis.

Elle est d’avis que lorsque l’autorité indique au demandeur de se coordonner avec le SPW Mobilité Infrastructures, c’est en vue de la bonne exécution du permis d’urbanisme.

Elle estime également qu’il n’appartient pas à l’auteur de l’acte attaqué mais bien à l’instance spécialisée de préciser la largeur de la liaison cyclo-piétonne qui sera suffisante pour en assurer la meilleure utilisation.

Elle ajoute que la question de la date à laquelle cette coordination doit être faite est une question d’exécution étrangère à la validité du permis d’urbanisme.

34. Quant à la seconde condition, elle soutient que le régime des impétrants (oléoduc) est une police administrative spéciale distincte de la police de l’urbanisme et qui s’impose au demandeur de permis. C’est la raison pour laquelle, dans son avis favorable conditionnel, la Défense apporte les précisions utiles sur le cadre légal en vigueur et dont il ressort que la construction, la démolition, la présence et l’entretien d’infrastructures de voies ferrées, sont autorisées si celles-ci croisent les installations de transport, dans la zone réservée. Elle en déduit que la Défense a donc pu valablement considérer que le projet litigieux ne pose aucune difficulté si les conditions édictées dans son avis sont respectées.

Elle considère que le dossier de demande renseigne l’oléoduc et que la position de celui-ci est, par conséquent, bien connue de l’auteur de l’acte. Elle ajoute qu’il ressort des échanges de courriels entre le demandeur de permis et la Défense, qu’Infrabel a souhaité connaître précisément les détails relatifs à la position de l’oléoduc et que l’avis de la Défense est assorti de plusieurs conditions, parmi lesquelles l’obligation de prendre contact avec la Belgian Pipeline Organisation (BPO) avant le début des travaux afin qu’elle procède au piquetage de la conduite et à la délimitation de la zone de servitude, de manière à garantir encore davantage l’encadrement des travaux. Elle en déduit que c’est à tort que la requérante considère que « la Défense ne sait pas si la bande 15 mètres située de part et d’autre de l’implantation de la conduite, formant la zone protégée, est respectée » ou encore qu’« elle n’est pas plus en mesure d’affirmer que la zone de servitude *non aedificandi* et la zone réservée sont respectées ».

D. Le mémoire en intervention de la seconde partie intervenante

35. La seconde partie intervenante soulève une exception d'irrecevabilité du moyen, en tant qu'il dénonce le caractère imprécis et aléatoire des conditions, à défaut de viser la norme qui aurait été violée par la partie adverse, ainsi que la méconnaissance de la jurisprudence, qui ne constitue pas un moyen d'annulation, et la méconnaissance du devoir de minutie, qui ne constitue pas une règle de droit.

36. Sur le fond, concernant la première condition, elle considère que l'autorité a été sensible à l'avis du SPW Mobilité Infrastructures au motif que « les déplacements en modes doux doivent être intégrés dans la réflexion ». Elle en infère que le moyen est non fondé en ce qu'il critique un défaut de motivation.

Sur l'ignorance alléguée de la faisabilité technique d'implantation de la voie, elle observe que la demande de permis précise l'objet de la demande et que les plans, qui l'accompagnent et en font partie intégrante, décrivent techniquement les actes et travaux à réaliser. Elle en déduit que le moyen est non fondé en tant qu'il y est soutenu qu'« on ignore tout de la faisabilité technique de la réalisation de cette voie sur l'espace ».

Elle considère que la condition n'impose pas de réaliser la liaison cyclo-piétonne, mais de réserver un espace à cette fin le long de la voie qui, elle, est autorisée, que la condition détermine deux limites longitudinales (du kilomètre 1,436 au kilomètre 2,186) et une limite latérale (le long de la voie ferrée telle que décrite dans les plans) précises au sein desquelles Infrabel ne pourra placer aucune installation connexe. Elle en déduit que la condition ne laisse place à aucune appréciation dans l'exécution du permis et n'impose pas le dépôt d'un plan modificatif ou complémentaire postérieurement à la délivrance du permis. Elle remarque que le permis n'est pas soumis à l'obtention d'un accord qui devrait encore être donné par l'administration wallonne. Selon elle, il importe peu, à cet égard, que la largeur de la liaison cyclo-piétonne ne soit pas déterminée ou encore que la condition vise la coordination à établir avec le SPW Mobilité Infrastructures. Elle en conclut que la condition n'est pas imprécise ni aléatoire.

37. Concernant la condition relative à la présence d'un oléoduc de l'Otan, elle soutient que l'acte attaqué n'impose pas une condition au sens où l'entend la requérante, que la présence de l'oléoduc au plan de secteur est renseignée dans la demande de permis et que les travaux situés en zone protégée doivent recevoir l'accord écrit de la Défense en application d'une police administrative spéciale, distincte de la police de l'urbanisme.

Elle expose que la Défense a conscience de l'implication des travaux de réhabilitation de la voie ferrée sur l'oléoduc de l'Otan, qu'elle a marqué son accord sur la demande moyennant le respect de 12 conditions et qu'y sont jointes des prescriptions techniques minutieuses imposées, notamment, lors du croisement d'un oléoduc avec une voie ferrée. Elle estime que la requérante donne à l'avis de la Défense une portée dont celui-ci est dépourvu lorsqu'elle soutient que la Défense ne sait pas « si la bande 15 mètres située de part et d'autre de l'implantation de la conduite, formant la zone protégée, est respectée ». Elle ajoute qu'en imposant le respect des conditions énumérées dans l'avis de la Défense, l'auteur de l'acte attaqué permet à l'accord de principe de la Défense de sortir ses effets.

Elle conclut que toutes les conditions imposées sont précises, dépourvues d'aléas et ne laissent place à aucune latitude à la demanderesse de permis.

E. Le dernier mémoire de la première partie intervenante

38. La première partie intervenante confirme que la première condition est suffisamment précise dès lors que le tronçon de la ligne est identifié dans la condition, que la largeur d'une liaison cyclo-piétonne est connue (par référence au profil-type de RAVeL) et que les plans à l'échelle du dossier de la demande de permis comportent toutes les informations nécessaires (largeur de la voie et de ses abords sur le tronçon concerné) permettant de démontrer que l'espace prévu est suffisant pour implanter à la fois la voie et la liaison cyclo-piétonne. À son estime, elle fait une démonstration en fait que la condition est réalisable, en reportant sur les diverses coupes reprises dans la demande de permis, la limite du gabarit ferroviaire (distance de 1,5 mètre par rapport au rail) et un espace de circulation de 3,5 mètres (profil-type du RAVeL), tout en précisant qu'il ne peut être fait grief au dossier administratif de ne pas comporter de telles annotations dès lors qu'il ne peut pas être exigé de l'acte attaqué qu'il comporte les motifs de ses motifs.

F. Le dernier mémoire de la seconde partie intervenante

39. La seconde partie intervenante confirme que la largeur exacte de la voie ferrée est bien délimitée par l'acte attaqué et, en conséquence, que l'espace entre la voie ferrée et la voirie publique est déterminée en sorte que la condition n'est pas imprécise ni aléatoire.

G. Le dernier mémoire de la partie adverse

40. La partie adverse estime que la première condition n'est pas imprécise ni aléatoire d'autant qu'elle a imposé l'organisation d'une coordination avec la Direction des déplacements doux et de la sécurité des aménagements de voiries du SPW Mobilité Infrastructures.

VI.2. Examen

41. L'exception soulevée par la seconde partie intervenante n'est pas accueillie dès lors que le moyen est développé de manière suffisamment précise pour permettre aux parties d'en comprendre le sens. Elles ont d'ailleurs toutes répondu aux différentes critiques émises à propos des caractéristiques des conditions qui assortissent l'acte attaqué.

42. Il est constant que pour être admissibles, les conditions édictées dans un permis d'urbanisme doivent être précises et limitées quant à leur objet et ne porter que sur des éléments secondaires et accessoires. Elles ne peuvent laisser place à une appréciation dans leur exécution, ni quant à l'opportunité de s'y conformer ni dans la manière dont elles doivent être exécutées. Elles ne peuvent se référer à un événement futur ou incertain, ou dont la réalisation dépend d'un tiers ou d'une autre autorité. Ce n'est que sur la base des plans complets, qui ne devront plus être modifiés ou complétés, que l'autorité peut délivrer un permis d'urbanisme. Ces diverses limites à l'admissibilité des conditions qui assortissent la délivrance d'un permis sont cumulatives de sorte que si une condition ne satisfait pas à l'une ou à l'autre d'entre elles, elle ne peut pas être admise.

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.

L'autorité chargée de statuer sur la demande de permis d'urbanisme peut s'écarter de l'avis émis par une autorité administrative à la condition de donner les motifs permettant de comprendre pourquoi elle s'en écarte.

A. La condition visant à laisser un espace pour une liaison cyclo-piétonne

43. Le 21 juin 2019, le SPW Mobilité Infrastructures a émis un avis favorable libellé comme suit :

« Nous remettons un avis favorable sur le projet. Nous souhaitons cependant que soit examinée la possibilité de créer une liaison cyclo-piétonne sur la portion entre la rue de Froidmont et la rue de la Bataille, soit entre le kilomètre 1.436 et le kilomètre 2.186 avec des connexions aux rues. L'ensemble du tronçon concerné par la demande de permis est inscrit au schéma directeur cyclable. Il existe néanmoins sur une partie du tronçon des voiries communales parallèles permettant une circulation sécurisée pour les cyclistes. Cependant, sur la portion entre la rue de Froidmont et la rue de la Bataille, il n'existe aucune alternative à proximité via les voiries communales. L'aménagement de ce tronçon serait donc particulièrement utile pour les cyclistes, notamment dans la perspective de relier la gare de Yves-Gomzée ».

Dans son recours administratif au Gouvernement, la commune de Walcourt a également relevé ce qui suit :

« En outre, un cheminement pour modes doux déjà partiellement réalisé au niveau de l'ancien site Brichart, sur la parcelle cadastrée section A n° 67 C3, pourrait également être créé entre le passage à niveau de la rue de la Station avec une passerelle accrochée au pont sur l'Eau d'Heure, directement vers le site de la gare ».

44. L'acte attaqué prévoit la condition suivante :

« laisser entre le km 1,436 et le km 2,186, un espace le long de la voie afin de permettre l'aménagement future d'une liaison cyclo-piétonne tel qu'envisagée par la Direction des déplacements doux et de la sécurité des aménagements de voiries du SPW Mobilité Infrastructures, ce en coordination avec ce service ».

Une telle condition n'impose pas de réaliser une voie douce cyclo-piétonne, mais bien de laisser, dans une partie du tronçon, un espace suffisant afin de permettre l'aménagement futur d'une liaison cyclo-piétonne.

En assortissant l'acte attaqué de cette condition, l'autorité considère qu'un tel dispositif est nécessaire à la délivrance de l'acte attaqué et que celui-ci ne peut pas être mis en œuvre sans la réalisation de cette condition, c'est-à-dire sans la réservation de cet espace suffisant le long de la voie.

45. Il ne ressort pas des éléments du dossier administratif et des motifs de l'acte attaqué que son auteur a effectivement procédé ou fait procéder à un examen de la « possibilité » de créer une telle liaison cyclo-piétonne entre le kilomètre 1,436 et le kilomètre 2,186 avec des connexions aux rues, alors même que, dans son avis, le SPW Mobilité Infrastructures sollicitait que cet examen soit réalisé. L'acte attaqué ne donne pas les motifs permettant de comprendre pourquoi son auteur s'écarte de cet avis.

La motivation de l'acte attaqué ne fait pas non plus apparaître que son auteur a pu apprécier et s'assurer en pleine connaissance de cause, sur la base des plans produits à l'appui de la demande de permis, que le tronçon considéré est suffisamment large pour permettre à la fois le rééquipement de la voie et la réalisation d'une liaison cyclo-piétonne.

Le grief est fondé en ce qu'il critique l'absence de motivation de l'acte attaqué sur ce point.

46. Les plans qui accompagnent la demande de permis et en font partie intégrante, bien que décrivant techniquement les actes et travaux à réaliser, ne comportent aucun élément d'information sur la faisabilité technique d'un tel espace le long de la voie. Ils ne comportent pas de renseignements précis sur la largeur exacte de la voie sur la portion entre la rue de Froidmont et la rue de la Bataille, soit entre le kilomètre 1,436 et le kilomètre 2,186, en manière telle qu'il n'est pas possible de déterminer si elle est suffisamment large pour laisser un espace destiné à permettre l'aménagement futur d'une liaison cyclo-piétonne.

Concernant les plans annotés produits par la première partie intervenante à l'appui de son dernier mémoire, les annotations relatives aux largeurs de la voie entre le kilomètre 1,436 et le kilomètre 2,186 et de l'espace réservé à l'aménagement futur d'une liaison cyclo-piétonne n'étaient pas reprises dans les plans soumis à l'auteur de l'acte attaqué. Ces éléments intervenant postérieurement à l'adoption de l'acte attaqué, ils sont sans pertinence dans le débat relatif à sa régularité.

En imposant le maintien d'un espace d'une largeur non autrement déterminée le long de la voie, et sans s'être assuré que le tronçon considéré est suffisamment large pour permettre à la fois le rééquipement de la voie et la réalisation d'une liaison cyclo-piétonne, l'auteur de l'acte attaqué assortit sa décision d'une condition imprécise et aléatoire.

Le grief est fondé en tant qu'il critique l'admissibilité de la condition litigieuse.

47. Enfin, la date à laquelle la coordination doit être faite avec le service compétent du SPW Mobilité Infrastructures relève de l'exécution de l'acte attaqué et non de sa légalité.

Il s'ensuit que la condition litigieuse n'est pas illégale quant à ce.

48. Partant, les griefs relatifs à cette condition sont partiellement fondés.

B. La condition visant à respecter les conditions émises par la Défense

49. L'acte attaqué est assorti de la condition suivante :

« respecter les conditions émises par la Direction générale des ressources matérielles de la Défense jointes en annexe ».

La demande de permis d'urbanisme précise qu'« un oléoduc de l'OTAN croise la ligne à hauteur du hameau de Froidmont ».

La notice d'évaluation préalable des incidences sur l'environnement précise ce qui suit :

« En termes d'impétrants, on notera qu'une canalisation traverse l'objet de la demande en son centre. Il s'agit d'un oléoduc appartenant à l'OTAN, pour lequel les mesures de prévention sont prévues en accord avec le gestionnaire. Des prescriptions réglementaires limitent en effet les aménagements et travaux possibles dans un rayon proche de l'impétrant (5 mètres) ».

Le dossier de la demande de permis comporte un plan localisant le projet et la canalisation (oléoduc) de la Défense. L'endroit du passage de la ligne au-dessus de la conduite y est clairement identifié.

50. Dans son avis, la Défense précise que des travaux peuvent être réalisés dans la zone protégée uniquement avec son accord et identifie cette zone avec précision (15 mètres de part et d'autre de la conduite). Elle informe l'autorité que, lors de la pose de l'oléoduc, elle a acquis une emprise en sous-sol et une zone de servitude *non aedificandi* opposable aux tiers. Elle énumère les travaux qui sont interdits dans la zone réservée, dont elle précise la largeur (5 mètres de part et d'autre de l'axe de la canalisation pour les constructions et 3 mètres pour les arbres et buissons à racines profondes), renvoyant à cet égard aux conditions n^{os} 4, 5 et 6 reprises dans l'avis. Celui-ci est assorti de douze conditions libellées comme suit :

« 1. L'acte d'emprise en sous-sol concerné relatif à la zone de servitude et *non aedificandi* (N.A.), ainsi que les restrictions dans la zone réservée, selon la Réf 3, restent de stricte application. L'obligation d'annoncer les travaux (via : <http://www.klim.-cicc.be>) en est le résultat direct (Réf 4).

2. Il est INTERDIT d'effectuer des travaux sauf en présence et avec l'accord d'un inspecteur de la BPO. (Belgian Pipeline Organisation)

3. Avant le début des travaux, et pour pouvoir refléter la position exacte de notre conduite le maître d'ouvrage ou son délégué a l'obligation de prendre contact avec la Belgian Pipeline Organisation (BPO) [...] qui, sur simple demande procédera gratuitement au piquetage de la conduite et à la délimitation de la zone de servitude. Le contact doit être pris 08 jours ouvrables à l'avance.

4. Le stockage dans la zone réservée est uniquement autorisé temporairement à condition que cela ne concerne pas des explosifs et que cela soit immédiatement déplaçable. La durée est à déterminer après évaluation par un inspecteur de ligne de la BPO.

5. Les poteaux de clôtures parallèles ou croisant le pipeline ; ainsi que les poteaux d'éclairage ne peuvent pas être placés dans la zone réservée, sauf en cas d'accord préalable d'un inspecteur de ligne de la BPO.

6. Les arbres et buissons sont uniquement autorisés dans les trois mètres de part et d'autre de l'axe du pipeline, s'ils ne sont pas plus haut que 2,50 mètres et s'ils sont repris dans la liste "Arbres et buissons autorisés" (Annexe I de la Réf 5).

7. Si pendant les travaux, le passage de poids lourds au-dessus de la conduite est nécessaire, une protection temporaire adéquate (p.ex. plaques en béton armé STELCON) est requise. Les opérations de chantiers à risque (circulation d'engins lourds, chutes de matériaux sont interdites dans la zone de sécurité pour éviter tout endommagements de la conduite). Cette protection doit être installée et approuvée par la BPO avant exécution des travaux.

8. En annexe, vous trouverez les spécifications techniques L-01-031, indiquant les mesures de protection à appliquer en matière de croisement du pipe-line par des câbles ou autres viabilités.

9. Des revêtements en dur peuvent être autorisés uniquement si la conduite est protégée suivant les prescriptions techniques L01-032.

10. L'abattage d'arbres et l'enlèvement des racines ne peuvent être effectués qu'en respectant les mesures de sécurité nécessaires en coopération avec un inspecteur de ligne de la 3PO.

11. La profondeur pour notre pipeline en-dessous d'une voie ferrée doit être de minimum 1,5 mètre (Sécurités imposées par l'OTAN). Suite à des sondages effectués précédemment :

- Un abaissement de notre conduite doit être effectué, afin de respecter les spécifications techniques. L'abaissement de la conduite et le contrôle du revêtement génèreront le remplacement de la gaine de protection. Cette nouvelle gaine de protection en béton (demi-coquilles), doit avoir une longueur suffisante, c'est-à-dire : largeur des fondations pour le chemin de fer + 1,5 mètre des deux côtés. Les travaux d'abaissement doivent être effectués par un entrepreneur agréé par la Défense (voir la liste des entrepreneurs agréés en annexe).
- Nous avons constaté qu'une conduite inconnue n'appartenant pas à la Défense, se trouve actuellement dans notre gaine. Cette conduite ne pourra plus se trouver dans la nouvelle gaine. Si cette conduite a lieu d'être, elle devra être placée à une distance de minimum 50 cm parallèlement à notre oléoduc.

12. Un planning des travaux doit être remis à la BPO afin de prendre les mesures de sécurité qui s'imposent et de prévoir la présence d'un inspecteur de ligne. Nous insistons sur le fait que celui-ci doit être présent pour tous les travaux ».

La Défense précise que, si les conditions concernant les zones protégée, réservée et de servitudes *non aedificandi* ainsi que toutes les conditions précitées sont strictement respectées, elle n'a pas d'objection à émettre sur le projet.

Les conditions émises par la Défense sont précises et clairement identifiées.

51. Il ressort de l'avis de la Défense que le passage de la voie ferrée au-dessus du pipeline est admissible moyennant notamment l'abaissement de la conduite et le remplacement de sa gaine de protection. La condition n° 11 fait suite à des sondages qui ont été effectués sur place, ce qui atteste de sa bonne connaissance des lieux. Ainsi, l'allégation de la requérante selon laquelle la Défense n'a pas été en mesure de vérifier la compatibilité du projet avec son pipeline n'est pas démontrée en l'espèce.

Aucun élément invoqué par la requérante ne permet de remettre en cause l'appréciation de cette instance sur la faisabilité des travaux et les conditions qu'elle préconise afin de permettre le passage de la voie ferrée au-dessus du pipeline de l'Otan.

Dès lors qu'il résulte de ce qui précède que le projet est compatible avec la présence de l'oléoduc situé sous la voie moyennant les conditions suggérées par la Défense et dont la partie adverse impose le respect dans l'acte attaqué, celui-ci ne devait pas être motivé plus avant sur cette question. La requérante n'établit pas que l'auteur de l'acte attaqué n'aurait pas statué en parfaite connaissance de cause.

52. Il s'ensuit que la condition visant au respect des conditions émises par la Défense est précise et non aléatoire.

Ce grief n'est pas fondé.

53. Le second moyen est partiellement fondé en son premier grief.

VII. Indemnité de procédure

54. La partie requérante sollicite une indemnité de procédure de 770 euros. Il y a lieu de faire droit à sa demande.

PAR CES MOTIFS, LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1^{er}.

Est annulé l'arrêté du 20 décembre 2019 par lequel le ministre de l'Aménagement du territoire délivre à la SADP Infrabel, sous conditions, le permis d'urbanisme ayant pour objet le rééquipement en voie ferrée de la ligne de chemin

de fer 136, défermée en 1986 mais non désaffectée, pour la raccorder à la ligne 132 existante, sur un bien sis sur le territoire des communes de Walcourt et Florennes.

Article 2.

Une indemnité de procédure de 770 euros est accordée à la partie requérante, à la charge de la partie adverse.

La contribution prévue à l'article 66, 6°, du règlement général de procédure, liquidée à la somme de 20 euros, est mise à la charge de la partie adverse.

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

Ainsi prononcé à Bruxelles le 11 décembre 2023, par la XIII^e chambre du Conseil d'État composée de :

Colette Debroux,
Lionel Renders,
Laure Demez,
Céline Morel,

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

Le Greffier,

Le Président,

Céline Morel

Colette Debroux