CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 88.833 du 11 juillet 2000

A.88.256/XIII-1444

En cause : **la Commune de Schaerbeek**,

ayant élu domicile chez
Mes Jean BOURTEMBOURG et
Nathalie FORTEMPS, avocats,
rue de Suisse 24
1060 Bruxelles,

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,
représentée par son Gouvernement,

ayant élu domicile chez
Mes Marc UYTTENDAELE
et Nathalie VAN LAER, avocats,
rue Capitaine Crespel 2/4
1050 Bruxelles.

Partie intervenante :

la Société nationale des Chemins de fer belges, en abrégé **"S.N.C.B."**,

ayant élu domicile chez
Me Philippe GERARD,
avocat à la Cour de cassation,
et Me François TULKENS, avocat,
avenue Louise 523
1050 Bruxelles.

LE PRESIDENT F.F. DE LA XIII^{e} CHAMBRE DES REFERES,

Vu la demande introduite le 6 décembre 1999 par la commune de Schaerbeek, tendant à la suspension de l'exécution du permis d'urbanisme accordé le 30 juin 1999 par le fonctionnaire délégué de l'administration de l'aménagement du territoire et du logement du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, autorisant la Société nationale belge des chemins de fer belges, en abrégé "S.N.C.B.", à construire les infrastructures nécessaires au passage et à la bifurcation des trains à grande vitesse vers le nord et l'est de Bruxelles, sur le territoire des communes de Bruxelles et d'Evere;

Vu la requête introduite le même jour par la même requérante qui demande l'annulation du même acte;

Vu la requête introduite le 23 décembre 1999 par laquelle la Société nationale des chemins de fer belges, en abrégé "S.N.C.B.", demande à être reçue en qualité de partie intervenante dans la procédure en référé;

Vu la note d'observations et le dossier administratif de la partie adverse;

Vu le rapport de M. NEURAY, auditeur au Conseil d'Etat;

Vu l'ordonnance du 13 juin 2000 fixant l'affaire à l'audience du 27 juin 2000 à 9.30 heures;

Vu la notification de l'ordonnance de fixation et du rapport aux parties;

Entendu, en son rapport, M^{me} GUFFENS, conseiller d'Etat;

Entendu, en leurs observations, Me J. BOURTEMBOURG, avocat, comparaissant pour la requérante, Me N. VAN LAER, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et Me Fr. TULKENS, avocat, comparaissant pour la partie intervenante;

Entendu, en son avis conforme, M. NEURAY, auditeur;

Vu le titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que les faits utiles à l'examen de la demande de suspension peuvent être résumés comme suit :

1. Le 28 février 1995, la S.N.C.B. introduit une demande de certificat d'urbanisme pour la réalisation de divers travaux d'infrastructure liés à l'aménagement des branches nord et est des lignes à grande vitesse, entre la gare du Nord et les limites du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, plus précisément sur "les assiettes de chemins de fer situées exclusivement dans le domaine de la S.N.C.B., le long des lignes 25, 26, 27, 36, 50, 28 et 161-1 sur les communes de Bruxelles-Ville et, très ponctuellement, d'Evere depuis le pont de la rue des Palais jusqu'à la frontière régionale à Vilvoorde, à Machelen et à Diegem".

Les travaux en cause étant obligatoirement soumis à évaluation préalable des incidences sur l'environnement, la demande est accompagnée d'une note préparatoire à la réalisation de l'étude d'incidences.

Par rapport à la situation existante, le site est déjà occupé par des installations ferroviaires, à "l'exception de quelques poches boisées", mais des effets indirects sont appréhendés, en particulier un risque d'assèchement de la réserve naturelle du Moeraske et du

ruisseau du Beemdgracht par abaissement de la nappe phréatique.

La gare de Schaerbeek a été classée par arrêté du Gouvernement régional du 10 novembre 1994 et le site du Moeraske a fait l'objet de la même mesure le 9 mars 1995.

La réalisation de plusieurs ouvrages d'art modifiera la perception visuelle des lignes existantes. Le plus important d'entre eux sera le croisement des deux futures lignes à grande vitesse dans la gare de formation de Schaerbeek. Cet ouvrage de croisement, construit sur deux niveaux en béton armé, serait, selon la commune de Schaerbeek, l'ossature principale d'un nouveau terminal que la S.N.C.B. projetterait de construire à cet endroit.

2. Le 14 mai 1996, le comité d'accompagnement clôt l'étude d'incidences tout en soulignant généralement sa "qualité exemplaire". Le document examine et apprécie cinq alternatives au projet : l'option "zéro", consistant à faire passer le train à grande vitesse sur les voies existantes; une solution, envisagée en 1990, faisant passer les lignes à proximité immédiate du site du Moeraske et des zones résidentielles du sud-est mais n'ayant pas recueilli l'adhésion de la Région; deux alternatives dites "du moindre coût", qui maintiennent une partie des voies au niveau existant; enfin, l'option consistant à enterrer une partie des lignes. Les trois dernières alternatives réduisent le risque de rabattement de la nappe phréatique.

En ce qui concerne la construction d'un second terminal dans la gare de formation de Schaerbeek, le chargé d'étude conclut comme suit dans son rapport définitif du 3 juin 1996 sur le projet et ses alternatives :

" - le tracé des L.G.V.N.E. proposé par le demandeur nous semble justifié

- le projet véhicule, outre l'aspect purement T.G.V., deux points très positifs pour le trafic ferroviaire de la Région : la réorganisation de la Jonction et l'amorce du R.E.R. (...)

- le raisonnement quant à la saturation future du Terminal Bruxelles-Midi et de la Jonction et quant à la nécessité, à terme, d'un second Terminal nous semble justifié

- les raisons pour identifier Schaerbeek-Formation comme le site idéal pour ce second Terminal nous semblent justifiées

- la volonté de procéder dès maintenant à la construction d'un ouvrage de croisement entre les L.36N et L.25/1 qui soit déjà une partie de l'ossature de ce futur Terminal nous semble non justifiée pour une triple raison :

  * conceptuelle en ce sens que les solutions techniques préconisées ne sont pas en phase avec le contexte du site (particulièrement en ce qui concerne la géotechnique et l'hydrogéologie)

  * budgétaire parce qu'un tel investissement ne se justifie pas, actuellement, en regard de l'horizon prévu de saturation de Bruxelles-Midi (soit 2020 - date présumée)

  * politique dans la mesure où cet ouvrage constitue clairement un premier élément d'un éventuel Terminal T.G.V. à Schaerbeek et que ce n'est pas un choix du P.R.D. : un éventuel changement d'une telle importance doit faire l'objet d'un débat à sa mesure - un débat qui doit, d'ailleurs, être interrégional et fédéral vu ses enjeux".

En conséquence, l'auteur de l'étude d'incidences préconise "d'accepter le projet à l'exception de l'ouvrage de croisement (..)" et "de demander à la S.N.C.B. de présenter une solution qui permette à la fois :

- de ne pas construire d'ouvrage de croisement L 25/1-L36N inadapté aux conditions géotechniques et géohydrologiques du site (...);

- de laisser tous les futurs possibles en ce compris les réservations de terrain pour l'implantation éventuelle et ultérieure d'un Terminal couplé à la gare réservée au trafic intérieur et au trafic R.E.R., (...);

- d'une façon générale, d'entamer le débat dont question supra et qui devrait aboutir, (l'auteur en a) l'intime conviction intellectuelle, à intégrer dans le P.R.D. la vocation potentielle de Schaerbeek-Formation pour un éventuel second Terminal étant entendu qu'il est essentiel de laisser préalablement au quartier de la gare du Midi le temps d'achever sa reconversion".

3. Le 5 juin 1996, la S.N.C.B. indique qu'elle maintient sa demande initiale, sur la base du dossier introduit, sans souscrire aux variantes et restrictions proposées par l'étude mais en ajoutant certains éléments secondaires, dont la création d'une voirie de service, l'aménagement de voies accessoires et la démolition de la sous-station de traction de Haren-Nord.

4. L'étude d'incidences fait l'objet de mesures particulières de publicité sur le territoire de la commune de Schaerbeek du 12 juin au 11 juillet 1996; l'enquête ne suscite aucune réclamation.

Quant aux autres communes concernées (Bruxelles-Ville et Evere pour la demande de certificat d'urbanisme et l'étude d'incidences d'une part, et Saint-Josse-ten-Noode, pour l'étude d'incidences d'autre part), l'enquête suscite au total sept réclamations.

5. Le 27 août 1996, le collège des bourgmestre et échevins de la commune de Schaerbeek examine le projet et décide de s'opposer à la construction d'ouvrages dans la perspective d'une transformation de la gare de formation de Schaerbeek et de défendre plutôt l'alternative d'un second "arrêt" en gare du Nord.

6. Le 3 septembre 1996, la commission de concertation étendue à la ville de Bruxelles et aux communes d'Evere et de Schaerbeek décide de différer l'avis.

Le 17 septembre suivant, la commission se réunit à nouveau, en l'absence de la requérante, pour tenir compte d'une proposition de la S.N.C.B. d'adopter une variante moins ambitieuse pour le croisement litigieux en gare de Schaerbeek (simple pont-cadre), ne préjugeant pas de la construction d'un futur terminal et comportant moins de risques pour la nappe phréatique. Cette condition est reprise, avec une série d'autres, aux termes d'un premier avis émis par la ville de Bruxelles et par la commune d'Evere.

7. Le 11 juillet 1997, après plusieurs essais de réunion, la commission de concertation se réunit à nouveau; y participent les quatre communes concernées. Au cours de la discussion, il apparaît que la S.N.C.B. renonce à sa proposition de septembre 1996 et revient à sa demande initiale pour tenir compte de l'évolution de ses prévisions de fréquentation qui la contraindrait à mettre en service le nouveau terminal nord avant 2010, plutôt que vers 2020. Elle répète même que "dès l'étude d'incidences, il apparaissait que si un 2ème terminal devait être prévu, il ne pourrait que se situer à Schaerbeek-Formation" et qu'"elle est prête à prendre le risque de construire plus, et plus cher pour sauvegarder l'avenir". C'est apparemment ce revirement qui a suscité une nouvelle réunion de la commission de concertation.

La ville de Bruxelles émet un avis favorable sous conditions; la commune de Saint-Josse-ten-Noode demande le report; celle d'Evere s'abstient.

La commune de Schaerbeek remet quant à elle un avis favorable sur l'ensemble du projet, à l'exclusion des ouvrages prévus pour le croisement des lignes à grande vitesse, préconisant un croisement "léger", qui n'hypothéquerait pas l'avenir, aux motifs particuliers qui suivent :

" Considérant que la partie principale du projet (représentant les 2/3 du budget total) consiste en la réalisation partielle de l'infrastructure d'un second terminal T.G.V. avec aérogare et en fixe définitivement et irréversiblement l'emplacement, ce qu'aucun élément de la demande de C.U. (certificat d'urbanisme) ne mentionne explicitement;

Considérant que le choix de cet emplacement doit à lui seul faire l'objet d'une étude d'incidences qui n'a pas été réalisée;

Considérant qu'en outre, ce choix nécessite l'élaboration préalable d'un plan d'ensemble réglant l'accessibilité et l'urbanisation du site (article 13, § 1er, alinéa 2, des prescriptions relatives à l'affectation du sol);

Considérant que la nécessité d'un second terminal à court et à moyen terme n'est nullement démontrée et est d'ailleurs contredite par le chargé d'étude;

Considérant que le surcoût de 850 millions engendré par le projet, par rapport à l'alternative préconisée par le chargé d'étude, n'est nullement justifié ni conceptuellement, ni économiquement;

Considérant l'impact écologique, notamment sur le régime hydrologique, dû à la conception même de l'ouvrage de croisement des lignes L36N et L/25/1;

Considérant que l'alternative préconisée par le chargé d'étude, par ailleurs compatible avec la création future d'un terminal à l'endroit prévu, représente un coût et un impact écologique nettement moindres que le projet initial;

Considérant que le demandeur, en optant pour cette alternative en séance du 17 septembre 1996, a admis sa faisabilité (critères techniques et qualificatifs)";

8. Le 7 août 1997, le fonctionnaire délégué délivre le certificat d'urbanisme aux motifs suivants :

" Considérant l'intérêt pour le développement régional d'autoriser la construction des branches Nord et Est des lignes du chemin de fer à grande vitesse dans le cadre du projet T.G.V., sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale;

Considérant le rapport final de l'étude de l'évaluation des incidences du projet :

Considérant que l'alternative dite «Zéro» de cette étude est totalement incompatible avec le concept même du T.G.V., en ce qu'elle entraîne des nuisances

inadmissibles tant pour les trains rapides que pour le trafic ferroviaire normal;

Considérant que l'alternative dite "Moeraske" porte trop atteinte à ce site classé et n'est donc pas conforme aux options du P.R.D.;

Considérant que la réalisation des fondations de l'ouvrage de croisement en même temps que la pose des voies du T.G.V. est indispensable sous peine de poser un problème important d'exploitation des lignes à court terme, les alternatives dites «de moindre coût, semi-enterrée» et «de tracé dévié» ne peuvent être retenues.

Considérant que les alternatives dites «de tracé dévié» ne peuvent se justifier que si le terminal n'est pas programmé avant l'horizon 2020, en raison du coût de ces aménagements temporaires;

Considérant que le projet réduit sensiblement les problèmes d'exploitation des lignes T.G.V. en cas de construction du futur second terminal dans le site de Schaerbeek-formation;

Considérant l'avis de la commission de concertation du 17.09.1996;

Considérant l'élément neuf invoqué par le demandeur qui constate que l'accroissement de la clientèle des lignes T.G.V. dépasse les prévisions, ce qui nécessitera la mise en service d'un second terminal T.G.V. à l'horizon 2010 au lieu d'un horizon postérieur à 2020 comme prévu;

Considérant l'avis de la commission de concertation du 11.07.1997;

Considérant qu'il ressort de l'étude d'incidence(s) qu'étant donné les prévisions d'accroissement du trafic ferroviaire et la saturation prévisible de la jonction ferroviaire Nord-Midi d'une part et la saturation tout aussi possible du terminal T.G.V. de Bruxelles-Midi, d'autre part, le second terminal T.G.V. devra être situé au nord de la jonction ferroviaire Nord-Midi;

Considérant l'intérêt pour le développement régional que le futur second terminal T.G.V. soit situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale;

Considérant l'intérêt de rapprocher le site du futur second terminal de l'aéroport de Bruxelles-National, afin d'y implanter des services aux usagers du transport aérien et de faciliter ainsi les liaisons entre le T.G.V. et l'avion;

Considérant que l'autorisation de réaliser le projet faisant l'objet du présent certificat d'urbanisme

n'emporte aucune autorisation de réaliser le futur terminal, lequel devra être soumis à toutes les démarches qui seront imposées par la réglementation en vigueur;

Considérant que la réalisation des travaux du T.G.V. doit concourir à l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire pour les autres trains de voyageurs et qu'à ce titre l'implantation d'une gare R.E.R à proximité du futur terminal T.G.V. devra être envisagée;

Considérant que la gare de Schaerbeek a été classée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 10 novembre 1994;

Considérant que le site du Moeraske a été classé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 9 mars 1995;

Considérant que les conditions ci-après, recommandées par l'étude d'incidence(s), sont adéquates pour garantir la protection de la nappe phréatique et du site du Moeraske, tant en situation définitive que pendant les chantiers;

Considérant qu'il est impératif de maintenir et de favoriser le maillage écologique en ville et que les gares et les voies de chemin de fer participent à ce maillage".

Suit l'énoncé de vingt et une conditions particulières et de quatre "souhaits" visant, notamment, à intégrer les ouvrages au futur réseau "R.E.R." et à réduire l'impact du chantier sur son environnement; on retiendra pour le présent litige les conditions suivantes :

" 5. rapprocher autant que faire se peut le site du terminal du Pont Albert;

(...)

7. conserver les auvents classés des quais 13 et 14 dans l'enceinte de la gare de Schaerbeek".

9. La demande de suspension que la requérante a formée contre le certificat d'urbanisme (A.76.010/XIII-315) a été rejetée par l'arrêt nº 72.642 du 23 mars 1998 au motif que, même en Région de Bruxelles-Capitale, un tel document ne contient que des renseignements et ne constitue pas un acte dont la suspension puisse être ordonnée.

10. Par une demande datée du 21 août 1998 dont il est accusé réception le 8 septembre suivant, la S.N.C.B. introduit une demande de permis d'urbanisme portant sur le même projet, à savoir "la construction des infrastructures nécessaires au passage et à la bifurcation des trains à grande vitesse".

Y est, entre autres, jointe une "note de présentation" où, notamment, les infrastructures litigieuses sont jugées compatibles avec la construction ultérieure éventuelle d'un second terminal T.G.V. sur le site de la gare de formation de Schaerbeek. La note précise toutefois :

" Bien que ce concept évolutif soit incorporé dans le projet de bifurcation faisant l'objet de la présente demande de P.U. (permis d'urbanisme), la réalisation d'un terminal proprement dit ne fait en aucun cas partie de celle-ci.

Satisfaire à une condition du C.U. concernant le rapprochement maximal du site du futur terminal en direction du Pont Albert relève dès lors d'une phase d'études ultérieure qui concernerait la réalisation d'un terminal proprement dit dans la zone de la bifurcation. La S.N.C.B. s'engage, au moment où de telles études seront entreprises, à accorder une attention particulière à une bonne accessibilité du projet de terminal notamment du côté du Pont Albert. Elle fait d'ores et déjà observer que l'implantation des façades du bâtiment qui constituerait un tel terminal n'est pas rigidement liée à la position des voies ou des aiguillages de la bifurcation et que celui-ci demeure de la sorte de toute manière susceptible d'être rapproché en direction du Pont Albert.

Des études seront menées en temps opportun pour un tel projet qui fera alors l'objet d'un dossier de demande de certificat et/ou de permis et d'une étude d'incidences sur l'environnement spécifiques en conformité avec la législation qui sera en vigueur au sein de la Région de Bruxelles-Capitale".

11. Le 8 septembre 1998, le fonctionnaire délégué transmet le dossier, d'une part, à la ville de Bruxelles et la commune d'Evere, pour avis, et, d'autre part, à la commune de Schaerbeek, uniquement "pour information,

concernant le déplacement des auvents à la gare de Schaerbeek".

Le 17 septembre 1998, la commune requérante écrit au Ministre de l'aménagement du territoire pour lui demander qu'"aucune décision n'autorise des actes et travaux lourds de conséquences sur les choix d'implantation d'un éventuel futur terminal"; elle poursuit en ces termes :

" Nous souhaitons que votre administration puisse délivrer le permis d'urbanisme à la S.N.C.B. lui permettant d'aménager des lignes à grande vitesse sans porter préjudice aux sites alternatifs pour l'implantation de la gare T.G.V. En particulier, l'ouvrage de croisement en tunnel de la ligne 28 et des lignes à grande vitesse face à la gare de Schaerbeek, impose de renoncer à implanter un éventuel futur terminal derrière l'actuelle gare de Schaerbeek".

12. Le 1er octobre suivant, la ville de Bruxelles émet un avis défavorable "sauf si toutes les conditions prévues au certificat d'urbanisme sont reprises dans le permis d'urbanisme" et si sont maintenues "les conditions émises par la ville à la commission de concertation en date du 11 juillet 1997".

13. Le 5 octobre 1998, le collège des bourgmestre et échevins de la commune d'Evere émet un avis défavorable, dans les termes suivants :

" 1. Considérant l'avis de la commune d'Evere lors des commission(s) de concertation du 3 septembre 1996 et 17 septembre 1996 et l'avis de la Commune de Bruxelles-Ville (sic) sur le certificat d'urbanisme;

2. Considérant les études alternatives élaborées depuis la délivrance du permis (lire : certificat) d'urbanisme;

3. Considérant que le choix précis de l'implantation du site terminal T.G.V. porte préjudice à l'actuelle gare de voyageurs de Schaerbeek et bloque son avenir;

4. Considérant que l'actuelle gare de voyageurs de Schaerbeek est classée en ce compris ses quais et que le projet de la S.N.C.B. qui découle de la présente demande ramène cette importante gare à une simple station R.E.R. à double quais;

Considérant que le projet tel que présenté ne tient nullement compte du projet exploratoire d'un terminal T.G.V. à l'arrière de la gare de voyageurs de Schaerbeek comme élaboré par la commune de Schaerbeek en juin 1998;

5. Considérant que l'alternative établie par le conseil de la commune de Schaerbeek démontre la faisabilité technique de cette situation et son moindre coût;

6. Considérant que les projets réalisés sous la direction des professeurs de l'école d'architecture Saint-Luc, rue d'Irlande, démontrent que le choix de la localisation du terminal mérite d'être réétudié;

7. Considérant que l'objet de la demande implique des investissements importants qui sont préparatoires à la construction d'un terminal T.G.V. et d'une gare de voyageurs pour le service national pour lesquels aucune étude d'incidences ni mesures particulières de publicité n'ont eu lieu;

8. Considérant les changements majeurs apportés dans ce coin de ville par le terminal T.G.V. et la gare pour le service national tant au point de vue des affectations que des circulations".

14. Le permis d'urbanisme attaqué est délivré le 30 juin 1999 par le fonctionnaire délégué moyennant une série de conditions déjà émises dans le certificat d'urbanisme auquel le présent permis fait largement référence. Parmi les motifs avancés, on retiendra pour la présente affaire la motivation suivante :

" 4. Le rapprochement de l'éventuel site du terminal T.G.V. du pont Albert, faisant l'objet de la condition n° 5 [émise dans le certificat d'urbanisme] ne concerne pas les infrastructures de la bifurcation prévues dans le présent projet, car les aiguillages sont déjà proches du pont Albert; les autres éléments du terminal T.G.V. feront l'objet d'études particulières dans le cadre de l'étude des incidences sur l'environnement de ce terminal";

Considérant que, par requête introduite le 23 décembre 1999, la Société nationale des chemins de fer belges, en abrégé "S.N.C.B.", demande à intervenir dans la procédure en référé; qu'il y a lieu d'accueillir cette requête;

Considérant que selon l'article 8, alinéa 2, 5°, de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'Etat, la demande de suspension contient "un exposé des faits de nature à établir que l'exécution immédiate de l'acte ou du règlement attaqué risque de causer au demandeur un préjudice grave difficilement réparable";

Considérant qu'en l'espèce, la requérante affirme que l'ouvrage de croisement des lignes à grande vitesse L36N et L25/1 constitue l'ouvrage de base d'un deuxième terminal parce que, soutient-elle, l'ouvrage a été visiblement conçu pour y être incorporé; que, selon elle, ce nouveau terminal ne pourra s'implanter sur le site de la gare de Schaerbeek-Formation qu'à l'endroit précis de cet ouvrage; que la requérante fonde ses allégations sur un projet établi en ce sens par la S.N.C.B. de même que sur un passage du permis d'urbanisme, lequel précise que "les autres éléments du terminal" devront faire l'objet d'études particulières dans le cadre de l'étude d'incidences sur l'environnement de ce terminal; qu'elle estime qu'en tant que le permis attaqué autorise la construction de cet ouvrage de base d'un deuxième terminal, le permis lui cause un préjudice difficilement réparable dans la mesure où son exécution conduit à l'irréversibilité de la situation; qu'elle considère que ce préjudice est grave compte tenu des "enjeux que représente, au point de vue de l'aménagement urbain au sens large et de ses conséquences, la création d'un deuxième terminal T.G.V., et ce tant sur un plan urbanistique que socio-économique";

Considérant que le préjudice grave difficilement réparable, tel que le redoute la commune, est essentiellement imputable au futur terminal et non aux ouvrages autorisés par le permis d'urbanisme attaqué; qu'il est purement hypothétique et n'est pas la conséquence directe de l'exécution immédiate du permis; qu'en effet, le permis d'urbanisme, qui certes n'écarte pas cette hypothèse,

laisse la question ouverte; qu'aucune décision n'a encore été prise sur le principe même d'un deuxième terminal et a fortiori sur son emplacement; qu'à supposer que celui-ci soit un jour concrètement projeté à l'endroit prédit par la requérante, sa construction nécessitera la délivrance d'autres autorisations, au terme de procédures qui lui permettront de faire entendre son point de vue et de proposer des solutions alternatives, comme elle l'a déjà fait;

Considérant qu'en outre, à supposer que l'on suive la requérante quand elle affirme que la réalisation des infrastructures de croisement créerait une situation irréversible, elle ne fournit cependant pas de précisions sur les aspects du préjudice qui seraient en rapport avec la construction et l'emplacement de la nouvelle gare, ou avec son exploitation;

Considérant qu'une des conditions requises par l'article 17, §2, alinéa 1er, des lois coordonnées pour que le Conseil d'Etat puisse ordonner la suspension de l'exécution de l'acte attaqué fait défaut; que la demande de suspension ne peut être accueillie,

D E C I D E :

Article 1er.

La requête en intervention introduite par la Société nationale des Chemins de fer belges, en abrégé "S.N.C.B.", dans la procédure en référé est accueillie.

Article 2.

La demande de suspension est rejetée.

Article 3.

Les dépens relatifs à la requête en intervention introduite par la Société nationale des Chemins de fer belges, en abrégé "S.N.C.B.", liquidés à la somme de 5.000 francs, sont mis à charge de cette dernière.

Les dépens sont réservés pour le surplus.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^{e} chambre des référés, le onze juillet deux mille par :

M^{me}	GUFFENS,	conseiller d'Etat, président f.f.,
M.	SCOHY,	greffier assumé.

Le Greffier ass., Le Président f.f.,

G. SCOHY. S. GUFFENS.