

CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 154.195 du 26 janvier 2006

A.72.874/XIII-116

En cause :

1. **RUSSEL** Philippe,
2. **TILQUIN** Thierry,
3. **SNYDERS** Pascal,
ayant tous élu domicile chez
Me Jean-Paul LAGASSE, avocat,
place de Jamblinne de Meux 41
1030 Bruxelles,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
Me Pierre LAMBERT, avocat,
avenue Defré 19
1180 Bruxelles.

Partie intervenante :

**la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS
DE FER BELGES (S.N.C.B.),**
ayant élu domicile chez
Me Philippe GERARD,
avocat à la Cour de Cassation,
avenue Louise 523
1050 Bruxelles.

LE CONSEIL D'ETAT, XIII^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 17 janvier 1997 par Philippe RUSSEL, Thierry TILQUIN et Pascal SNYDERS qui demandent l'annulation du permis de bâtir délivré le 6 novembre 1996 par le Ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Equipement et

des Transports de la Région wallonne et autorisant la construction de la voie du train à grande vitesse (T.G.V.) pour le tronçon Héléchine-Ans;

Vu l'arrêt n° 67.705 du 13 août 1997 rejetant la demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué, rouvrant les débats en ce qui concerne le recours en annulation et ordonnant la poursuite de la procédure conformément au règlement général de procédure;

Vu la requête introduite le 2 septembre 1997 par laquelle la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES (S.N.C.B.) demande à être reçue en qualité de partie intervenante dans la procédure en annulation;

Vu l'ordonnance du 22 septembre 1997 accueillant cette intervention;

Vu l'arrêt n° 75.722 du 11 septembre 1998 rejetant la demande de récusation introduite par les requérants et renvoyant l'affaire au rôle général;

Vu l'arrêt n° 77.161 du 24 novembre 1998 rouvrant les débats et chargeant le membre de l'auditorat désigné par M. l'auditeur général de poursuivre l'instruction;

Vu l'arrêt n° 124.068 du 9 octobre 2003 rouvrant les débats et chargeant le membre de l'auditorat désigné par M. l'auditeur général de poursuivre l'instruction;

Vu le rapport de M. NEURAY, premier auditeur au Conseil d'Etat, établi sur la base de l'article 13 du règlement général de procédure;

Vu l'ordonnance du 6 novembre 2003 ordonnant le dépôt au greffe du dossier et du rapport;

Vu la notification du rapport aux parties;

Vu l'ordonnance du 27 juillet 2004, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 30 septembre 2004;

Entendu, en son rapport, M. HANOTIAU, président de chambre;

Entendu, en leurs observations, Me J.-P. LAGASSE, avocat, comparaisant pour les requérants, Me B. HENDRICKX, loco Me P. LAMBERT, avocat,

comparaissant pour la partie adverse, et Me Ph. GERARD, avocat à la Cour de cassation, comparaissant pour la partie intervenante;

Entendu, en son avis contraire, M. NEURAY, premier auditeur chef de section;

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 du recours ont été exposés dans l'arrêt n° 67.705 du 13 août 1997;

Considérant que les requérants prennent un premier moyen de l'incompétence de l'auteur de l'acte, plus spécialement de la violation des articles 45 et 196 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine, tels qu'ils étaient en vigueur à l'époque (CWATUPa) et, dans un ordre croissant de subsidiarité, de la violation ou de l'illégalité des articles 13 et 15 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 juillet 1996 portant règlement du fonctionnement du Gouvernement; qu'ils soutiennent que, d'une part, l'acte attaqué ne porte que la signature du Ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Equipeement et des Transports alors que, selon les requérants, il aurait dû faire l'objet d'une délibération du Gouvernement régional ou, à tout le moins, être également signé par le Ministre de l'Environnement; qu'ils ajoutent que le Ministre de l'Aménagement du territoire ne figure pas au nombre des délégués que l'article 196, § 1^{er}, du CWATUPa énumère, le paragraphe 2 du même article excluant la délégation du Gouvernement aux fonctionnaires régionaux pour les "chemins de fer" (b) et les "transports en commun impliquant une infrastructure au sol qui leur est propre" (d); que, d'autre part, à leur estime, ce serait à tort que le préambule de l'acte attaqué vise l'article 13 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 juillet 1996, cette disposition ne mentionnant pas les permis de bâtir délivrés aux personnes de droit public; qu'ils affirment que si elle devait être interprétée comme dérogeant à l'article 45 du CWATUPa, son application devrait être écartée conformément à l'article 159 de la Constitution; que, sur ce point, les requérants se prévalent du rapport que M^{me} l'auditeur Béatrice HAUBERT a déposé dans l'affaire DE LIGNE et autres et suivant lequel, en l'absence d'intervention expresse du législateur, les subdélégations de pouvoirs aux ministres ne peuvent porter que sur des questions de détail et, en aucun cas, porter sur des éléments essentiels de l'habilitation faite à l'Exécutif; qu'en ordre encore plus subsidiaire, ils relèvent que le respect de l'article 15, alinéa 2, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 juillet 1996 aurait nécessité les signatures conjointes des Ministres de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement;

Considérant que l'article 196 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine, en vigueur à l'époque (CWATUPa) est rédigé comme suit :

" § 1^{er}. Pour l'application de l'article 45, les délégués de l'Exécutif sont :

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

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

- a) les voies de communication par terre de l'Etat et des provinces;
- b) les chemins de fer;
- c) les voies de communication par eau;
- d) les transports en commun impliquant une infrastructure au sol qui leur est propre;
- e) les ports et toute infrastructure destinée au transport par eau;
- f) les aéroports et toute infrastructure destinée au transport aérien;
- g) les barrages;
- h) les lacs artificiels;
- i) les canalisations destinées au transport de corps solides, liquides ou gazeux s'étendant sur plus d'une commune;
- j) les réseaux de transport et de distribution d'électricité s'étendant sur plus d'une commune dont l'implantation ou le tracé n'est pas inscrit dans un plan de secteur arrêté par l'Exécutif

ou qui s'écartent de ce tracé ou de cette implantation.

§ 3. Pour l'application des articles 42, 43, 48 et 50 à 55, les délégués de l'Exécutif sont les fonctionnaires désignés au § 1^{er};

Considérant que la disposition précitée ne s'applique qu'au transport et à la distribution d'électricité; qu'à moins de considérer que le train à grande vitesse n'est que l'accessoire de la ligne électrique qui l'alimente, la situation litigieuse relèverait plutôt des b) et d) du même paragraphe, cités par les requérants, qui excluent les travaux en cause de la délégation aux fonctionnaires régionaux;

Considérant que, s'il est vrai que l'article 13 de l'arrêté précité du 25 juillet 1996 ne mentionne pas la délivrance des permis de bâtir, et s'il est exact que son article 1^{er} rappelle la règle de collégialité inscrite à l'article 69 de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, les parties ne s'expliquent pas sur la portée de l'article 15, alinéa 1^{er}, de l'arrêté du 25 juillet 1996 qui porte ce qui suit : "Dans les matières qui leur sont attribuées, les Ministres ont délégation, pour appliquer, sans préjudice des autres dispositions prévues par le présent arrêté, les lois, décrets, arrêtés, règlements et circulaires";

Considérant que le Ministre de l'Aménagement du territoire pouvait valablement statuer sur les recours introduits conformément à l'article 52, § 2, du CWATUPa, qui désigne pourtant l'Exécutif au même titre que l'article 45;

Considérant que le passage invoqué du rapport de M^{me} l'auditeur Béatrice HAUBERT, qui procède à un examen théorique approfondi de la délicate question de la subdélégation de pouvoirs, n'est pas applicable au cas d'espèce puisqu'il ne s'agit pas de déléguer l'exercice d'un pouvoir réglementaire et que l'article 69 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles énonce ce qui suit : "Sans préjudice des délégations qu'il accorde, chaque Exécutif délibère collégalement, selon la procédure du consensus suivie en Conseil des Ministres, de toutes affaires de sa compétence";

Considérant, quant à l'article 15, alinéa 2, de l'arrêté précité du 25 juillet 1996, qu'il porte ce qui suit : "Pour les affaires qui relèvent des attributions de plusieurs Ministres, la concertation s'établit dès le stade de l'élaboration des propositions en vue de leur mise au point en commun et les Ministres concernés cosignent la convention qui éventuellement en résulte"; que cet article ne trouve pas à s'appliquer lorsqu'il s'agit de délivrer un permis de bâtir, ce qui ressortit exclusivement aux attributions du Ministre chargé de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme;

Considérant que le moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un deuxième moyen de l'erreur manifeste d'appréciation et de la violation de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs ainsi que du principe général de droit suivant lequel tout acte de l'administration doit reposer sur des motifs légalement admissibles et fondés sur l'intérêt général, des articles 4 et 12, § 2, du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne et de l'article 27, § 2, de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991 portant exécution du décret précité; qu'ils critiquent la décision du Ministre régional de

l'Environnement du 26 avril 1995 qui a dispensé l'intervenante de l'organisation de la phase de consultation du public préalable à l'étude d'incidences sur l'environnement liée à la délivrance du permis attaqué, illégalité qui déteindrait sur l'objet principal du recours; que, dans une première branche, les requérants estiment que la dérogation aurait dû être accordée par le Gouvernement régional au lieu du Ministre de l'Environnement; que, selon eux, la subdélégation que contenait, sur ce point, l'article 27, § 2, alinéa 4, de l'arrêté de l'Exécutif du 31 octobre 1991, serait illégale, l'article 12, § 2, du décret du 11 septembre 1985 désignant l'Exécutif; qu'ils soutiennent, en une deuxième branche, que la décision contestée du Ministre de l'Environnement serait irrégulière pour s'être basée sur une demande de dérogation dépourvue de motivation, notamment sur la position concurrentielle concrète de l'intervenante qui, seule, pourrait justifier une dérogation à l'obligation d'enquête préalable; que, en une troisième branche, les requérants allèguent que la décision du Ministre de l'Environnement n'est pas légalement motivée si l'on tient compte de l'article 12, § 2, alinéas 2 et 3, du décret du 11 septembre 1985 dont la ratio legis est de permettre au public de formuler des contre-propositions à un stade suffisamment précoce de la procédure pour qu'elles puissent être sérieusement envisagées par les auteurs de l'étude d'incidences, et de la règle qui veut que les exceptions sont d'interprétation restrictive; qu'à cet égard, ils précisent que si la situation de concurrence théorique constitue une condition de recevabilité de la demande de dispense, il appartenait au Ministre de l'Environnement de vérifier, moyennant due motivation, s'il y avait lieu de l'autoriser dans le cas d'espèce, compte tenu des objectifs de la législation sur l'évaluation des incidences; qu'ils ajoutent qu'il aurait fallu dire pourquoi l'accomplissement de la formalité en cause aurait été de nature à compromettre la situation concurrentielle de l'intervenante et le délai écoulé entre la demande de dispense et le permis de bâtir démontrerait que tel n'aurait pas été le cas en l'espèce; qu'ils relèvent qu'au contraire, la situation particulière du village de Lincet par rapport au projet de l'intervenante aurait nécessairement dû conduire l'autorité à refuser la demande de dispense;

Considérant, quant à la première branche, en ce qui concerne la délégation de pouvoir attribuée au Ministre de l'Environnement, qu'il n'y a pas de raison de réserver un sort différent à ce grief par rapport à la critique formulée par le premier moyen; qu'en cette branche, le moyen n'est pas fondé;

Considérant, quant à la deuxième branche, qu'en faisant référence à l'article 27, § 2, de l'arrêté de l'Exécutif du 31 octobre 1991, la demande de dérogation se donnait un objet non équivoque; qu'au reste, il ne ressort d'aucune disposition du décret ou de l'arrêté précités que la demande devait être motivée; qu'en sa deuxième branche, le moyen n'est pas fondé;

Considérant, en ce qui concerne la troisième branche du moyen, que l'article 12 du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne est rédigé comme suit :

- " § 1^{er}. Les frais qui incombent aux autorités publiques du fait de l'application du présent article et des articles 13 à 17, incombent au demandeur de l'autorisation.

L'Exécutif détermine le mode de calcul de ces frais, les modalités et détails de paiement; il peut instituer une procédure de recours relative à la fixation du montant.

§ 2. Pour les projets soumis à autorisation et envisagés par des personnes de droit public, l'étude d'incidences est précédée d'une phase de consultation du public. L'Exécutif détermine les modalités de cette consultation et les mesures destinées à en informer préalablement le public.

Le but de cette phase est de susciter l'application d'alternatives au projet initial. Ces alternatives pourront viser la localisation, la technique d'exécution, les méthodes de résolution du problème, la finalité même du projet. Ces alternatives sont communiquées à la personne chargée de l'étude, selon une procédure que l'Exécutif arrête.

L'Exécutif pourra déroger à cet article à l'égard des entreprises publiques exerçant leur activité en concurrence avec des personnes de droit privé";

Considérant que la situation de concurrence visée à l'article 12 précité est une situation de concurrence in abstracto; qu'il n'entre pas dans les attributions du Ministre de l'Environnement de vérifier si, dans le cas d'espèce, l'accomplissement de la formalité aurait pu affecter la situation concurrentielle de l'intervenante; que, sinon, il faudrait en déduire que l'article 12, § 2, alinéa 3, du décret du 11 septembre 1985 méconnaît l'article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 5, 4^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, qui précise que l'autorité fédérale est seule compétente pour :

- " le droit de la concurrence et le droit des pratiques du commerce, à l'exception de l'attribution des labels de qualité et des appellations d'origine, de caractère régional ou local";

Considérant, en d'autres termes, que le premier critère retenu par l'arrêté pour accorder la dispense litigieuse, arrêté qui ne fait que reproduire, sur ce point, l'article 12, § 3, du décret du 11 septembre 1985, n'est pas fonction d'une situation de fait particulière, mais d'une position générale de concurrence du type d'activité considéré;

Considérant, en l'occurrence, qu'il n'est pas contestable que le T.G.V. entre directement en compétition avec une partie du transport par route et avec les liaisons aériennes "court et moyen courrier"; que, partant, il n'appartient ni à l'auteur de l'acte attaqué ni au juge de l'excès de pouvoir de rechercher si l'absence de dérogation aurait pu, in casu, affecter la situation concurrentielle de la S.N.C.B.;

Considérant que, par ailleurs, se pose la question de savoir si la décision du Ministre de l'Environnement est suffisamment et adéquatement motivée, non pas au regard de la position commerciale de l'intervenante, mais des objectifs du décret du 11 septembre 1985;

Considérant qu'à s'en tenir aux motifs exprimés dans l'acte, il semble que le Ministre a cru que les motifs de sa décision devaient surtout porter sur la situation concurrentielle théorique du T.G.V., qui n'est pas contestée, alors qu'il lui appartenait, pour rester dans son rôle, de justifier la dérogation en fonction des aspects environnementaux et techniques du projet, raison pour laquelle un précédent rapport avait conclu au caractère sérieux du moyen;

Considérant toutefois, sur ce point particulier, que la partie adverse a complété son dossier, par rapport à celui qui avait été déposé dans la procédure antérieure, en produisant l'intégralité des résultats de l'enquête publique qui a précédé la modification partielle du plan de secteur, documents que la brièveté du délai d'instruction de la demande de suspension n'aurait pas permis d'obtenir avant le dépôt du rapport; qu'il apparaît qu'à l'occasion de cette enquête, de très nombreux habitants de l'entité de Lincent, dont certains des requérants devant le Conseil d'Etat, avaient demandé le choix d'un autre itinéraire; que la commission régionale d'aménagement du territoire y a répondu dans les termes suivants, au point 6 des considérations générales :

" Un examen approfondi des implications sur le terrain des tracés de la ligne T.G.V. situés soit au nord, soit au sud de l'autoroute E40 - qui correspondent à l'option retenue par l'Exécutif régional wallon d'une vitesse de 300 km/h - montre qu'elles sont fort comparables tant en ce qui concerne les pertes de superficies agricoles que pour le tissu urbain et rural.

En outre, le jumelage du tracé de la ligne T.G.V. à celui de l'autoroute E40 réduit considérablement les nuisances créées par l'implantation d'une nouvelle infrastructure en site neuf.

Avant de se déterminer en faveur de l'un ou de l'autre tracé, il y a lieu de prendre en considération les éléments suivants :

- les équipements de régulation hydraulique de l'autoroute sont implantés au nord de celle-ci. Il en est de même pour la nouvelle station d'épuration construite à Oreye;
- dans le plan de secteur de Liège, le tracé de la ligne T.G.V. s'écarte de celui de l'autoroute E40 et s'incurve fortement vers le sud pour rejoindre le réseau de chemin de fer existant de l'agglomération liégeoise. Le choix du tracé au nord de l'autoroute nécessiterait la construction d'un viaduc très élevé ou d'un tunnel afin de franchir soit par dessus, soit par dessous, l'échangeur de l'autoroute de Loncin;
- la ville de Waremme s'est prononcée en faveur du tracé situé au sud de l'autoroute E40 en cas de réalisation de la ligne T.G.V..

La CRAT se prononce donc en faveur de la réalisation de la ligne T.G.V. selon le tracé inscrit au sud de l'autoroute E40";

que, plus loin dans l'avis, à propos d'une pétition ayant recueilli 928 signatures à Lincen et 211 à Pellaines, il est écrit ce qui suit :

" Il est pris acte des différentes observations ainsi que de la proposition de faire passer le T.G.V. par la ligne 36. Il y est répondu dans les considérations générales.

Il y a cependant lieu de noter que la commune de Lincen est déjà coupée en deux par l'autoroute E40. Le tracé de la ligne T.G.V. le long de l'autoroute n'apporte pas de coupure supplémentaire";

Considérant que, compte tenu de ces antécédents, la motivation de la décision du Ministre de l'Environnement, même si elle ne présente pas la richesse de celle du permis de bâtir, permet de comprendre pourquoi la dispense a été accordée; que le Ministre a pu, légalement, considérer que les éléments dont il disposait lui permettaient de passer outre la formalité litigieuse;

Considérant qu'en sa troisième branche, le moyen n'est pas fondé;

Considérant que le troisième moyen a été jugé non fondé par l'arrêt n° 77.161 du 24 novembre 1998;

Considérant que les requérants prennent un quatrième moyen de la violation des articles 5, alinéa 2, dernier tiret, 14 et 15 du décret précité du 11 septembre 1985; que, selon eux, le document de 215 pages produit par l'auteur d'étude, renvoyant à plusieurs reprises à l'étude d'incidences, dénaturerait la notion de "résumé non technique";

Considérant que le document contesté se devait d'être un résumé de l'étude d'incidences écrit dans un langage susceptible d'être compris d'un public profane; que la comparaison de l'étude et de son résumé ne permet cependant pas de souscrire à l'argument des requérants; qu'outre qu'ils n'illustrent pas leurs critiques par l'exemple, ils ne tiennent pas compte de ce que l'exercice a porté sur un tronçon d'une quarantaine de kilomètres; que la question particulière du village de Lincen y fait l'objet des pages 87 à 105; que la question litigieuse y est exposée avec rigueur et qu'il est permis de supposer que les requérants n'auraient pas admis que le document néglige la situation de leur village;

Considérant que le moyen manque en fait;

Considérant que les requérants prennent un cinquième moyen de la violation de l'article 1^{er}, 7^o, et des articles 4, 11 et suivants du décret précité du 11 septembre 1985; qu'en une première branche, ils contestent que le contenu et les modalités de l'étude d'incidences auraient été fixés par le Ministre chargé des transports alors qu'ils auraient dû l'être, aux termes de l'article 13 du décret, par "l'autorité compétente", à savoir le ministre compétent pour délivrer l'autorisation au terme de la procédure; qu'en une deuxième branche, ils soutiennent que le GIREA, auteur de l'étude d'incidences, n'aurait pas disposé de l'indépendance requise; qu'en une troisième branche, ils reprochent à l'auteur de l'étude de s'être référé à un document officieux au titre du choix de l'itinéraire et de l'avoir considéré comme acquis alors que son examen aurait pu aboutir à suggérer un autre tracé qui aurait entraîné, le cas échéant, une nouvelle modification du plan de secteur; qu'à ce sujet, ils écrivent ce qui suit :

" En excluant d'emblée de son objet toute réflexion relative au tracé, l'étude s'est dès lors d'évidence placée en marge des objectifs poursuivis par le système d'évaluation des incidences sur l'environnement et ce d'autant plus que l'étude ne cesse de rappeler que s'agissant du village de Lincet, les conséquences du passage de la ligne du T.G.V. à cet endroit sont hautement dommageables ";

qu'en une quatrième branche, ils critiquent l'étude d'incidences en ce qu'elle n'a pas examiné les conséquences de la construction d'une sous-station d'alimentation électrique et des lignes qui en dépendront; que, dans la cinquième branche, ils estiment que l'étude d'incidences aurait été entamée prématurément; que, par la sixième branche, ils soutiennent que la durée de l'accomplissement de l'étude d'incidences, à savoir deux mois, est inconciliable avec la rigueur scientifique exigée pour ce type de travail; que, dans la septième branche, il est reproché à l'auteur de l'étude d'avoir pris en considération des documents produits par l'intervenante - en particulier l'"étude d'impact" de 1989 et des reconnaissances spécifiques réalisées par la filiale TUC-Rail - et d'avoir écarté les objections de riverains au lieu de procéder lui-même aux vérifications requises; qu'ils ajoutent que l'étude ne tiendrait pas assez compte du vent comme facteur d'augmentation du bruit et qu'elle comporterait des contradictions et ne respecterait pas les principes que son auteur a lui-même définis dans une brochure générale réalisée pour la Région wallonne, notamment la règle qui évite de couper des noyaux d'habitat;

Considérant, quant à la première branche, qu'à l'époque des faits, le Ministre des Transports était aussi Ministre de l'Aménagement du territoire; que, pour le surplus, la première branche se confond avec les deux premiers moyens; qu'en sa première branche, le cinquième moyen n'est pas fondé;

Considérant que la deuxième branche se confond avec le troisième moyen, lequel a été reconnu comme non fondé par l'arrêt n° 77.161 du 24 novembre 1998;

Considérant, quant à la troisième branche, d'abord que les requérants n'ont pas attaqué l'arrêté du 6 septembre 1991, publié au Moniteur belge du 19 mars 1992, qui a modifié le plan de secteur de Huy-Waremme en vue d'inscrire le tracé de la ligne à grande vitesse sur le territoire des communes de Berloz, Hannut, Lincent, Remicourt et Waremme; qu'en sa troisième branche, le moyen n'est pas fondé;

Considérant, ensuite, que l'article 12, § 2, du décret précité du 11 septembre 1985 prévoit une "phase de consultation du public" qui précède l'étude d'incidences dont le but est décrit comme suit :

" Le but de cette phase est de susciter l'application d'alternatives au projet initial. Ces alternatives pourront viser la localisation, la technique d'exécution, les méthodes de résolution du problème, la finalité même du projet. Ces alternatives sont communiquées à la personne chargée de l'étude, selon une procédure que l'Exécutif arrête";

Considérant que la S.N.C.B. a été dispensée de cette phase par l'arrêté du 26 avril 1995; qu'il s'ensuit que l'auteur de l'étude d'incidences n'était pas tenu d'examiner des solutions alternatives alors que, déjà précédemment, une étude d'impact qui avait examiné différents tracés alternatifs en tenant compte notamment des contraintes techniques d'une ligne à grande vitesse, avait été réalisée en 1989;

Considérant, au sujet de la quatrième branche, que le directeur général de l'aménagement du territoire a précisé, à l'occasion d'une réunion de la "commission de concertation", que le dossier relatif à la construction de la sous-station électrique devrait faire l'objet d'un permis de bâtir distinct et, le cas échéant, d'une étude d'incidences et d'une nouvelle modification du plan de secteur; que, dès lors, son examen par les auteurs de l'étude querellée aurait été prématuré;

Considérant que les cinquième et sixième branches sont irrecevables à défaut de mentionner les dispositions légales ou réglementaires qui auraient été méconnues et les conséquences que les irrégularités dénoncées auraient eues sur le contenu de l'étude;

Considérant, quant à la septième branche, que les requérants reprochent en réalité à l'étude d'incidences d'avoir suivi une "méthodologie incorrecte"; qu'à cet égard, sauf à prouver une erreur manifeste d'appréciation, ce que ne font pas les requérants, il n'appartient pas au Conseil d'Etat de vérifier le contenu de l'étude d'incidences; qu'ainsi, en sa septième branche, le moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un sixième moyen de la violation de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 6 septembre 1991 qui a arrêté définitivement

la modification partielle du plan de secteur de Huy-Waremme, en particulier en ce qu'il prévoyait que le projet de l'intervenante devait être soumis à une commission de concertation préalablement à l'introduction de la demande de permis de bâtir;

Considérant qu'une commission ad hoc, intitulée "commission de concertation", fut instituée par l'arrêté du 6 septembre 1991 et composée de représentants des directions générales de l'aménagement du territoire et de l'environnement et du Ministère de l'Équipement et des Transports; que son objet était, aux termes de l'arrêté précité, de "... suivre l'élaboration des dossiers de permis de bâtir et vérifier le respect de principes" fixés dans l'arrêté;

Considérant que la composition de la commission indiquerait que l'autorité l'a instituée, non pas pour recueillir les doléances des riverains, mais pour associer les diverses administrations régionales concernées, diriger les procédures administratives et éclairer les autorités chargées de délivrer les autorisations; qu'en interprétant l'article 2, 5°, de l'arrêté du 6 septembre 1991 à la lumière de cet objet, l'exigence suivant laquelle les projets de l'intervenante auraient dû être soumis à la commission avant l'introduction des demandes de permis ne constitue pas une formalité substantielle; que le moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un septième moyen de la violation des articles 2 et 6 du décret du 11 septembre 1985 et de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs; qu'ils relèvent qu'outre l'exigence générale de la loi précitée, le décret du 11 septembre 1985 impose une motivation spécifique, au regard des incidences du projet sur l'environnement; qu'en l'espèce, selon eux, les motifs du permis de bâtir attaqué ne permettraient pas de comprendre pourquoi les 119 objections et réclamations des riverains n'ont pas été prises en compte alors que, du propre aveu des auteurs de l'étude d'incidences, la traversée du village de Lincet constitue l'aspect le plus délicat du dossier; qu'ils estiment qu'au contraire, l'autorisation se fonderait sur l'intangibilité du choix du tracé, que le motif de "concentration des nuisances" ne serait pas pertinent étant donné le caractère aberrant du tracé de l'autoroute, décidé à une époque où l'évaluation des incidences n'existait pas, et que la seule solution logique eut été de mettre une nouvelle fois le plan de secteur en révision; qu'ils ajoutent que ce serait à tort qu'à propos du choix de murs anti-bruits au lieu du "semi-tunnel", l'autorité aurait privilégié l'esthétique au détriment de la réduction des nuisances acoustiques; qu'ils soutiennent que "les quelques mesures particulières visées dans le permis pour la commune de Lincet ne peuvent constituer une motivation appropriée et proportionnée aux nuisances résultant du projet et incontestées par tous les intervenants";

Considérant qu'en réplique, les requérants rappellent l'obligation de motivation spécifique résultant de l'article 6 du décret précité du 11 septembre 1985 qui impose que les décisions prononcées sur les demandes d'autorisation soient motivées en regard des incidences que le projet pourrait avoir sur l'environnement et des objectifs particuliers du décret précisés à son article 2, notamment de garantir aux populations "de jouir durablement d'un cadre et de conditions de vie convenables", ce qui ajoute à l'obligation générale inscrite dans la loi du 29 juillet 1991; qu'en l'occurrence, à leur estime, l'acte attaqué ne répondrait à aucun de ces objectifs;

Considérant que la motivation de l'acte attaqué s'étend sur douze pages, qui sont suivies de soixante-six pages de conditions techniques imposées à l'intervenante; que, compte tenu des antécédents du litige, le permis est particulièrement argumenté sur la situation particulière du village de Lincent et justifie longuement le choix du tracé; qu'il ne se contente pas d'entériner l'option de concentrer les nuisances mais explique pourquoi les autres tracés auraient soit entraîné des coûts trop élevés, soit été irréalistes (notamment la voie ferrée n° 36 qui est trop sinueuse), soit provoqué de plus grands dommages à l'environnement ou à d'autres zones urbanisées; que l'affirmation selon laquelle l'auteur de l'autorisation contestée n'aurait tenu aucun compte de l'impact du projet sur l'environnement et des nuisances causées aux populations riveraines ne correspond pas à la réalité;

Considérant que si les requérants contestent l'opportunité de la décision attaquée, cette question n'est pas de la compétence du Conseil d'Etat;

Considérant que le moyen n'est pas fondé,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en annulation est rejetée.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 421,43 euros, sont mis à la charge des requérants à concurrence de 99,16 euros chacun et à la charge de la partie intervenante à concurrence de 123,95 euros.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le
vingt-six janvier deux mille six par :

M.	HANOTIAU,	président de chambre,
M ^{me}	DAURMONT,	conseiller d'Etat,
M.	DAOUD,	conseiller d'Etat,
M ^{me}	MALCORPS,	greffier.

Le Greffier,

Le Président,

M.-Chr. MALCORPS.

M. HANOTIAU.