

CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 79.736 du 1^{er} avril 1999

A.81.216/XIII-899

En cause : 1. **SALESSE** Jean-Jacques,
2. **BONMASSAR** Alessandro,
ayant élu domicile chez
Me Alain LEBRUN, avocat,
rue du Ruisseau 55
4000 Liège,

contre :

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

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

Vu la demande introduite le 23 novembre 1998 par Jean-Jacques SALESSE et Alessandro BONMASSAR, tendant à la suspension de l'exécution du permis d'urbanisme qui a été délivré le 26 juin 1998 par le Ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Equipeement et des Transports de la Région wallonne, au Ministère wallon de l'Equipeement et des Transports, direction des routes du Brabant wallon, autorisant la construction de la section de la N25 comprise entre le territoire de Genappe et le contournement sud de Nivelles (R24) à hauteur de Thines, sur des

parcelles cadastrées à Nivelles, 7^e division, section A, n^{os} 43n, 53f, 53d, 53h, 184b4, 184h, 183f, 182e, 193c, 193d, 203c, 205b, 205c, 208 et section B, n^o 16;

Vu la requête introduite le même jour par les mêmes requérants qui demandent l'annulation du même acte;

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

Vu le rapport de M^{me} VOGEL, auditeur adjoint au Conseil d'Etat;

Vu l'ordonnance du 4 mars 1999 fixant l'affaire à l'audience du 25 mars 1999 à 9.30 heures;

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

Entendu, en son rapport, M. LEROY, conseiller d'Etat;

Entendu, en leurs observations, le premier requérant, Me D. BRUSSELMANS, loco Me A. LEBRUN, avocat, comparaissant pour les requérants, Me N. WEINSTOCK, loco Me P. LAMBERT, avocat, M. Cl. MONETTE, ingénieur en chef-directeur et M^{me} M. F. GODART, auteur de l'étude d'incidences, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis conforme, M^{me} VOGEL, auditeur adjoint;

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 se présentent comme suit :

La construction d'un tronçon de la route express N25 reliant la partie actuellement construite au ring (R24) de Nivelles a fait l'objet de deux permis de bâtir successifs, attaqués devant le Conseil d'Etat et annulés (arrêts n^{os} 41.826 du 29 janvier 1993 et 44.229 du 24 septembre 1993); un troisième permis afférent à un raccordement provisoire a fait l'objet d'une demande de suspension rejetée par l'arrêt n° 48.823 du 30 août 1994, et le recours en annulation est toujours pendant (A.59.443/III-18.975).

Le 29 novembre 1994, le Ministère de l'Equipement et des Transports (M.E.T.) a introduit une quatrième demande de permis de bâtir pour une route à quatre bandes, située en grande partie en déblai, qui doit constituer le tronçon manquant de la N25 destiné à relier le contournement sud de Nivelles (R24) à l'extrémité de la N25 située à la limite des communes de Genappe et de Nivelles.

Le site dans lequel doit s'inscrire le projet est compris dans le plan de secteur de Nivelles, approuvé par arrêté royal du 1^{er} décembre 1981. Le tracé proposé par le demandeur de permis est presque entièrement situé dans une zone de réservation et de servitude dans ledit plan de secteur (à l'exception d'une zone de trois cents mètres au sud). Ce tracé, d'une longueur de 1,7 kilomètre, comporte «deux carrefours aménagés en rond-point, à l'est du village de Thines». Le tracé passe essentiellement en terres agricoles. A proximité du carrefour R24/N93 (chaussée de Namur), il passe cependant entre deux noyaux d'habitations du village de Thines : à l'est se trouvent une dizaine de maisons situées le long de la rue des Ecoles, qui est perpendiculaire au tracé de la route en projet; sur son flanc ouest, le tracé longe une dizaine de maisons de la chaussée de Wavre (N297) à une distance d'environ cinquante à soixante mètres.

Ce tracé nécessite l'expropriation de 11,75 ha de terrains, dont 9,65 ha de terres agricoles qui ont déjà été expropriés en prévision de la réalisation du tronçon de route. Localement, de petites bandes de terre restent à exproprier. Ce tracé implique également l'expropriation et la démolition de deux habitations.

A la demande de permis qui a abouti à la délivrance de l'acte attaqué était jointe une notice d'évaluation préalable des incidences du projet sur l'environnement. S'agissant d'une route à quatre bandes, le projet était obligatoirement soumis à une étude d'incidences. Le 6 décembre 1994, la directrice générale de la direction générale de l'administration du territoire, du logement et du patrimoine fit parvenir au ministre une note sur le contenu de l'étude d'incidences. Cette note portait notamment ce qui suit :

« En outre, l'auteur d'étude envisagera également de manière parcimonieuse les propositions et alternatives proposées par la population lors de la phase de consultation du public préalable ».

Le 21 décembre 1994, le Ministre de l'Aménagement du territoire, du Patrimoine et des Transports marqua son accord sur cette note et confirma qu'il en notifiait le contenu au demandeur d'autorisation. Le 20 avril 1995, le M.E.T. informa le Ministre de l'Aménagement du territoire, du Patrimoine et des Transports de ce qu'il avait désigné, comme auteur de l'étude d'incidences, le Groupe d'Etudes pour la Valorisation de l'Espace Rural et Urbain (I.G.E.A.T.-G.E.V.E.R.U.), qui est agréé pour ce type d'études. La consultation du public, prescrite pour les projets envisagés par des personnes de droit public, s'est déroulée du 23 novembre 1995 au 22 décembre 1995.

Le 4 décembre 1995, le comité de Thines fit parvenir au collège des bourgmestre et échevins de la ville de Nivelles un exposé d'un «projet alternatif» qu'il propose. Ce projet a une longueur de 2,7 kilomètres, est établi

pour la plus grande partie en déblai et est implanté plus à l'est, à travers champs, contournant le village de Thines à une distance d'environ 150 mètres. La route serait ainsi entièrement située en dehors des zones habitées. Son tracé ne correspond pas à la zone de réservation inscrite au plan de secteur. Il comporte cinq ponts, qui doivent permettre au trafic perpendiculaire au tracé de franchir la N25. Il se raccorde au R24 par un rond-point à l'écart des habitations. Ce projet nécessite, selon l'étude, l'expropriation de 15,3 ha de terres agricoles – superficie contestée par les requérants –, mais non celle de maisons d'habitation.

L'étude d'incidences a été déposée le 8 novembre 1996.

Concernant le «tracé du M.E.T.», l'étude constate que, une dizaine d'années après l'ouverture du tracé à la circulation, des embouteillages importants risqueront de se former aux heures de pointe au rond-point formant le carrefour R24/N93, mais que ces embouteillages ne se formeront pas si une partie des usagers évite ce rond-point pour se rendre au rond-point projeté au carrefour entre la N25 et la chaussée de Wavre (N237).

Les auteurs de l'étude présentent une variante du tracé proposé par le M.E.T., dite «tracé M.E.T. amélioré». L'implantation de ce tracé est identique à celle proposée par le M.E.T. et elle traverse donc le village de Thines; ce projet présente trois différences par rapport à la proposition de tracé du M.E.T. :

- il remplace le rond-point prévu au croisement N25/N237 par un pont sans échangeur, de manière à éviter le risque d'effet «by-pass» (itinéraire alternatif ou trafic parasite) par la chaussée de Wavre;

- il renforce les mesures antibruit par l'installation, le long du flanc ouest du tracé longeant la chaussée de Wavre, de murs de type «green-wall» (comportant des plantations) et d'un merlon antibruit de trois mètres de hauteur au-dessus du mur de soutènement sur toute la longueur de celui-ci;
- il remplace la double bande de circulation par une bande unique du côté ouest, proche des habitations de la chaussée de Wavre.

A propos de ce tracé «M.E.T. amélioré» dont ils préconisent l'adoption, après avoir rappelé ces problèmes d'embouteillages et les risques corrélatifs de trafic parasite par le village de Thines (chaussée de Wavre), les auteurs de l'étude d'incidences examinent deux solutions qui pourraient remédier à ces problèmes, à savoir l'amélioration de la capacité du rond-point 1 (R24/N25/N93) et le remplacement du rond-point 2 (N25/N237) par un pont. Le «projet M.E.T. amélioré» recommande aussi l'installation de dispositifs anti-vitesse (chicanes, dos d'âne, ...) chaussée de Wavre pour dissuader le trafic sur cet axe et favoriser la N25 comme itinéraire pour joindre Genappe à Nivelles. Les auteurs de l'étude proposent encore l'aménagement d'un mur de soutènement de type «green wall» (comportant des plantations) sur le flanc ouest du projet, c'est-à-dire du côté de la chaussée de Wavre, sur la quasi-totalité de la longueur de la zone traversée, d'une hauteur de trois mètres, surmonté d'un merlon antibruit haut également d'environ trois mètres. L'aménagement d'un tel mur de soutènement le long du flanc est, près des habitations de la rue des Ecoles, leur paraît moins indiqué. L'étude d'incidences conclut enfin que la maison d'habitation située au n° 1A de la rue des Ecoles (propriété et domicile du second requérant) devra faire l'objet d'une expropriation, étant donné que la pression acoustique engendrée par le projet serait

inadmissible à cet endroit. Le nombre total de maisons à exproprier serait porté à trois.

Les auteurs de l'étude d'incidences examinent ensuite le «projet alternatif proposé par le comité de Thines». Ils relèvent que l'adoption du «tracé alternatif» nécessiterait une modification partielle du plan de secteur, «procédure relativement longue (généralement de 2 à 3 ans)», dans laquelle «il est d'ores et déjà prévisible que le milieu agricole (notamment) s'opposera farouchement à une telle inscription au plan de secteur, ce qui aura pour conséquence de compliquer et d'allonger la procédure»; qu'ils indiquent qu'«une telle modification des plans réglementaires d'affectation du sol pose également le problème de la sécurité juridique des plans de secteur», et qu'«en effet la zone de réservation de la route express (suivant le tracé du M.E.T.) est connue et inscrite au plan de secteur depuis plus de 15 ans» alors que «rien, par contre, ne laissait envisager un tel projet suivant le tracé proposé par le comité de Thines». L'étude d'incidences relève ensuite que l'emprise totale du projet alternatif est de 15,3 ha de terres agricoles. Trois exploitations agricoles perdraient environ 4 à 5 p.c. de leur surface agricole utilisée, une quatrième exploitation perdrait 46 p.c. de cette surface. L'étude souligne que l'expropriation des terres agricoles visées rendrait nécessaire une réorganisation des parcelles pour leur assurer une taille suffisante et une accessibilité raisonnable. Elle insiste sur l'aspect fortement visible des infrastructures nécessitées par ce tracé, qui comporte cinq ponts dont un avec échangeur complet. Quant aux incidences sur la circulation, l'étude porte ce qui suit :

« Le trafic prévisible est très semblable à celui qui est estimé pour le projet présenté par le M.E.T. Des problèmes de saturation sont donc également à craindre sur ce tracé. Ces difficultés se présenteront au niveau du rond-point R24-N25 si l'essentiel du trafic lourd reste sur la N25. Par contre, si les poids lourds (et les travailleurs du zoning) quittent la N25 à l'échangeur N25-N93, pour avoir un accès plus direct au zoning, des

problèmes sont à prévoir soit directement au niveau de l'échangeur, soit au carrefour N93-R24».

Par ailleurs, le tracé alternatif permettrait de maintenir presque entièrement les itinéraires actuellement empruntés par le charroi agricole.

L'enquête publique s'est déroulée du 29 novembre 1996 au 28 décembre 1996. Les conclusions de l'étude d'incidences ont été contestées par le comité de Thines par une lettre du 16 décembre 1996 qui relevait notamment le choix inadéquat, comme situation de référence, de celle qui est postérieure à l'ouverture du raccordement provisoire, un traitement discriminatoire dans l'examen du tracé alternatif, qui aurait négligé des documents favorables à celui-ci, des inexactitudes et un manque d'objectivité; le comité présentait une analyse comparative des flux de trafic selon les différents projets, une étude comparative des nuisances, et concluait que le tracé alternatif était le seul qui offre des garanties suffisantes de sécurité pour les usagers, le seul qui permette de réaliser un projet globalement plus économique à long terme, même si le coût immédiat est plus élevé, et le seul qui supprime ou limite les nuisances pour la population et pour le milieu agricole.

Le 12 décembre 1996, le conseil wallon de l'environnement pour le développement durable émit un avis favorable sur le «projet M.E.T amélioré». Le 20 décembre 1996, la commission régionale d'aménagement du territoire émit également un avis favorable sur le «projet M.E.T. amélioré», en exprimant des réserves quant au projet de pont prévu au carrefour N25/N237. Le 17 janvier 1997, la commission consultative de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme de Nivelles (C.C.A.T.) a également émis un avis favorable. Cet avis a toutefois été émis après l'expiration du délai de trente jours prévu par l'article 38, § 2, de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991 portant exécution du décret du 11 septembre

1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne et doit donc de toute façon être réputé favorable.

La liste des réclamations émises pendant la consultation publique dépassant le nombre de vingt-cinq, une réunion de concertation a été organisée le 20 janvier 1997.

Le rapport d'incidences a été déposé le 6 octobre 1997. Il a été soumis à la consultation du public du 16 au 31 octobre 1997.

Par une note du 13 mai 1998, le Ministre de l'Aménagement du territoire a invité le M.E.T. à lui communiquer une série de plans nécessaires pour tenir compte des résultats de l'étude d'incidences. Ces plans ont été communiqués le 12 juin 1998. Le permis d'urbanisme attaqué a été délivré le 26 juin 1998.

Sa motivation écarte le «tracé alternatif» proposé par le comité de Thines pour les motifs suivants :

« Il entraîne une emprise totale de 15,3 hectares de terres agricoles, pour la plupart, d'excellente qualité;

Au point de vue paysager, la route sera très visible, surtout en raison de son passage dans des terres de culture;

Il entraîne un surcoût lié aux ouvrages et aux expropriations supplémentaires;

Le tracé alternatif, proposé par le comité de Thines, ne s'inscrit pas dans le tracé prévu au plan de secteur, lequel n'a pourtant pas été contesté en son temps alors que le contexte urbanistique n'a toutefois pas évolué».

L'acte attaqué retient le «projet M.E.T. amélioré» qui a été élaboré par l'auteur de l'étude d'incidences, sur la base des motifs suivants :

« Attendu qu'à la demande des habitants des maisons situées le long de la chaussée de Wavre, un tracé alternatif a été proposé, décrit et étudié par l'étude d'incidences;

Attendu que le changement principal par rapport au projet initial proposé par le demandeur de permis vise la création d'un pont, sans échangeur, sur la route 237, supprimant de la sorte le risque d'effet «by-pass»;

Attendu que cette même étude, dans le cadre de l'analyse de la situation améliorée, formule des propositions judicieuses qu'il convient de retenir en l'espèce;

Attendu qu'en effet, la situation améliorée proposée par l'auteur de l'étude permet de réduire de manière substantielle tant le trafic parasite dans le village de Thines par le biais de l'aménagement du carrefour N25/N237 en passage dénivelé que les nuisances acoustiques et paysagères susceptibles d'être générées par l'infrastructure, notamment par le biais de l'adaptation des profils, l'aménagement de murs de type «green wall» pour former les talus de déblais et l'implantation de dispositifs antibruit performants;

Attendu qu'il réduit la double bande de circulation continue à une bande sur le côté proche des habitations;

Attendu que ce projet alternatif, suscité par l'étude d'incidences, semble être le consensus le plus favorable, à la fois pour les intérêts des agriculteurs et le bien-être des habitants de Thines;

Attendu qu'en effet, ce projet respecte les expropriations réalisées et favorise un accès aisé aux terres agricoles;

Attendu qu'il réduit les nuisances acoustiques par l'installation d'un mur antibruit;

Attendu que ce projet comporte une bande d'arrêt d'urgence et envisage la création de passages piétonniers;

Attendu que ce projet rétablit la route 237 jusqu'à la jonction avec la voie Nivelles-Namur;

Attendu qu'il diminue le trafic et assure une circulation aisée du charroi agricole vers Genappe;

Attendu que ce projet «amélioré» a fait l'objet d'un avis favorable le 12 décembre 1996 par le C.W.E.D.D., et, le 20 décembre 1996, par la C.R.A.T.;

Attendu que ce projet limite l'emprise au sol et l'impact paysager;

Attendu que, pour toutes ces raisons, d'ordre urbanistique et d'impact environnemental, il convient de retenir l'alternative suscitée par l'étude d'incidences;

Attendu que cette alternative répond précisément aux résultats de l'enquête publique et à la réunion de concertation organisée le 20 janvier 1997, lors de laquelle la population a insisté sur l'harmonisation des dispositifs antibruit, l'accès aisé des ouvrages au charroi agricole et la construction d'un pont au croisement avec la N237».

La motivation précise encore ce qui suit, faisant référence aux précédents recours au Conseil d'Etat :

« Attendu que l'alternative retenue en l'espèce répond précisément aux différents moyens invoqués au travers des recours précités, tant en ce qui concerne la procédure que les mesures adoptées pour réduire les impacts environnementaux;

Qu'en effet, le tracé désormais retenu répond :

- aux problèmes de sécurité, par la suppression de la traversée des villages de Promelles et Fonteny;
- aux problèmes de nuisances acoustiques, par l'établissement de la chaussée établie en déblais et son éloignement du village de Thines;

Attendu que l'alternative retenue en l'espèce répond aux impératifs de sécurité et au maintien de la structure des exploitations agricoles existantes à proximité du projet et réduit, de manière considérable, les nuisances acoustiques;

Attendu que le présent projet assure la jonction entre la portion de la N25, déjà réalisée jusqu'à la limite du territoire de Nivelles, et le contournement sud de Nivelles R24, déjà réalisé jusqu'à son intersection avec la N93;

Attendu que la situation améliorée résultant de l'étude d'incidences s'avère comme précisé ci-avant plus favorable au point de vue environnemental, notamment en ce qui concerne la réduction du trafic parasite dans le village de Thines et la protection acoustique de la zone bâtie».

En son dispositif, l'acte attaqué énonce une série de conditions générales et de conditions particulières,

qui sont imposées pour tenir compte des résultats de l'étude d'incidences.

Le 14 juillet 1998, un avis annonçant la délivrance du permis a été affiché à l'administration communale du Nivelles.

Le 4 août 1998, le premier requérant a protesté auprès de l'administration générale de l'aménagement du territoire au motif que trois plans seulement (soit la moitié des plans relatifs au projet) figuraient dans le dossier soumis à la consultation du public (pièce 11 du dossier administratif).

Le dossier ayant été complété par les plans manquants, un nouvel affichage eut lieu pendant trente jours à partir du 23 septembre 1998;

Considérant que les requérants évoquent dans la demande de suspension une cause de suspicion légitime à l'égard du membre du Conseil d'Etat siégeant en la présente affaire, en raison de la teneur d'une intervention qu'il a faite à un colloque, d'un passage de l'arrêt n° 48.823 qu'il a prononcé le 30 août 1994 sur la demande de suspension du permis relatif au raccordement provisoire, et de la connaissance personnelle qu'il aurait des lieux; qu'à l'audience, ils déclarent y renoncer et ne pas introduire de demande de récusation; que l'examen de l'affaire peut se poursuivre avec le siège composé comme il l'est;

Considérant que la partie adverse met en doute l'intérêt du premier requérant à demander la suspension de l'exécution du permis attaqué au motif qu'il est domicilié à plusieurs dizaines, voire centaines de mètres, du tracé de la N25 tel qu'il est autorisé par l'acte attaqué;

Considérant qu'il ressort des débats que le premier requérant habite à environ 60 mètres de la chaussée dont la construction est autorisée par l'acte attaqué, et n'en est séparé que par l'assiette de l'actuelle chaussée de Wavre (N237); qu'en raison de ce voisinage, il a intérêt à la demande de suspension;

Considérant que les requérants prennent un moyen, le troisième de la demande de suspension, dans la seconde branche duquel ils dénoncent une violation des articles 2 et 6 du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne, des articles 2 et 3, particulièrement 3, deuxième alinéa, de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, ainsi qu'une erreur dans les motifs de l'acte attaqué, notamment en ce que celui-ci indique que le tracé alternatif proposé par le comité de Thines ne peut être retenu pour le motif qu'il «ne s'inscrit pas dans le tracé prévu au plan de secteur, lequel n'a pourtant pas été contesté en son temps alors que le contexte urbanistique n'a toutefois pas évolué»;

Considérant que les requérants prennent un moyen, le cinquième de la demande de suspension, de la violation des articles 2, 12, § 2, et 13 du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne, en ce que le Ministre de l'Aménagement du territoire a prescrit à l'auteur de l'étude d'incidences d'envisager «de manière parcimonieuse les propositions et alternatives proposées par la population lors de la phase de consultation du public préalable», alors qu'une telle limitation de l'autonomie de l'auteur de l'étude d'incidences méconnaît l'objectif même de la phase de consultation préalable du public, qui n'a de sens que si les propositions alternatives qui en résultent sont analysées avec le même soin que le projet présenté par le demandeur de permis;

Considérant que la partie adverse répond au passage précité du troisième moyen que le «tracé alternatif» n'a pas été rejeté au seul motif qu'il nécessiterait une modification du plan de secteur, mais aussi en raison de son emprise, de sa visibilité et des expropriations qu'il implique; qu'au sujet du cinquième moyen, elle relève que les auteurs de l'étude d'incidences ont examiné l'alternative du comité de Thines, et qu'environ vingt pages y sont consacrées;

Considérant, sur les deux moyens réunis, que l'article 12, § 2, du décret du 11 septembre 1985 porte que les alternatives suscitées par la phase de consultation du public «pourront viser la localisation (...) du projet»;

Considérant que le dossier établit :

- que les instructions données par le Ministre de l'Aménagement du territoire aux auteurs de l'étude d'incidences prescrivaient à ceux-ci d'envisager «de manière parcimonieuse» les propositions et alternatives proposées par la population;
- que le 4 mai 1995 la directrice générale de l'aménagement du territoire et du logement écrivait au premier requérant que le rejet du tracé du M.E.T. équivaldrait à «enterrer le projet», notamment en raison des délais et des coûts que l'adoption du tracé alternatif impliquerait vu la nécessité de réviser partiellement le plan de secteur;
- qu'au cours de la réunion d'information qui s'est tenue le 7 décembre 1995, le respect du plan de secteur a été présenté comme un obstacle juridique majeur, et que, s'il était possible de le modifier, c'était par une procédure très longue et dont l'issue était aléatoire;

Considérant qu'il peut se déduire de ces indices concordants que l'autorité a manifesté une nette préférence pour un tracé conforme au plan de secteur, pour des raisons de gain de temps et de réduction des coûts, et qu'elle a incité les auteurs de l'étude d'incidences à travailler dans cette perspective; que s'il est vrai que l'étude d'incidences contient une vingtaine de pages consacrées à l'examen du «projet alternatif» du comité de Thines, il ressort du texte même de cette étude que ses auteurs n'ont pas poussé l'analyse de cette alternative aussi loin qu'il eût été possible; qu'en effet, l'étude d'incidences rejette le «tracé alternatif» pour quatre raisons, dont la première est la nécessité d'une révision partielle du plan de secteur; qu'elle indique ensuite que les inconvénients constituant les trois dernières raisons pourraient être réduits considérablement; qu'en déconseillant l'adoption du «tracé alternatif» en raison de quatre inconvénients, tout en admettant que trois d'entre eux peuvent être diminués, voire éliminés, les auteurs de l'étude reconnaissent implicitement que c'est le premier inconvénient, à savoir la nécessité d'une révision partielle du plan de secteur, qui a joué un rôle déterminant dans leur conclusion; qu'en adoptant l'acte attaqué sur la base de cette conclusion, la partie adverse a méconnu l'article 12, § 2, du décret du 11 septembre 1985, visé au cinquième moyen, qui prévoit expressément que les alternatives présentées par la population peuvent «viser la localisation» du projet, ce dont il se déduit nécessairement qu'un projet ne peut être écarté pour le seul motif ou pour le motif déterminant que sa localisation nécessite une révision partielle du plan de secteur; que les moyens sont sérieux;

Considérant, quant au risque de préjudice grave difficilement réparable, que les requérants soulignent que la gravité du préjudice doit s'évaluer par rapport à la situation qui prévalait avant l'ouverture du tronçon provisoire autorisé par le permis du 20 septembre 1994,

l'ouverture de ce tronçon ayant déjà provoqué une augmentation de trafic de 30 p.c.; qu'ils décrivent une série de préjudices que la mise à exécution de l'acte contesté risquerait de leur causer :

- risque d'expropriation de la maison du second requérant, recommandée par les auteurs de l'étude d'incidences;
- augmentation du flux des véhicules et risques d'embouteillages;
- augmentation de la vitesse des véhicules, du moins tant que le tracé ne sature pas;
- pollution sonore : vu la grande proximité du tracé, risque de bruit de fond permanent d'où effets néfastes pour la santé (pertes de sommeil, nervosité accrue, perte de concentration, ...);
- pollution par les gaz d'échappement : cette pollution serait inévitable vu l'augmentation constante du trafic (5 p.c. par an) ainsi que de la vitesse des véhicules;
- risques de vibrations, du moins une fois que la chaussée commencerait à se détériorer;
- scission du village de Thines : la coupure du village par le tracé contesté serait préjudiciable sur le plan psychologique (impression de relégation pour les personnes habitant au sud du tracé) et sur le plan de la sécurité (nécessité de traverser la voie rapide par un passage pour piétons dangereux);
- impact visuel défavorable dû à l'installation des merlons et panneaux antibruit;
- affectation de nombreuses autres personnes par ces divers risques de préjudice;

Considérant que la partie adverse conteste la gravité des préjudices allégués par les requérants; qu'elle soutient que :

- le risque d'expropriation de l'immeuble du premier requérant devrait être mis en balance avec les expropriations des surfaces agricoles nécessitées par le «tracé alternatif»;
- l'augmentation du flux de circulation présente les mêmes inconvénients que si le tracé alternatif était retenu;
- l'augmentation de la vitesse est en contradiction avec le grief précédent, l'augmentation de la circulation étant incompatible avec son accélération;
- le risque de bruit est écarté par l'installation des murs «green wall»;
- la pollution par les gaz d'échappement est peu importante, comme l'ont mesuré les auteurs de l'étude d'incidences;
- le risque de vibrations a été expressément écarté par les auteurs de l'étude d'incidences;
- les inconvénients dûs à la scission du village de Thines sont réduits par l'aménagement de passages pour piétons à plusieurs endroits et par la suppression d'une des deux bandes de circulation sur le côté proche des habitations;
- l'impact visuel des murs antibruit est réduit par l'intégration de plantations, alors que le «tracé alternatif» serait particulièrement dommageable au point de vue paysager puisqu'il passerait principalement dans des terres de culture;

Considérant qu'à l'exception des vibrations, qui ne devraient pas se produire avant plusieurs années, tous les autres risques de préjudice allégués par les requérants sont soit confirmés par l'étude d'incidences (risque d'expropriation, augmentation du flux de circulation, scission du village), soit inhérents à la nature même du projet (augmentation de la vitesse, pollution par le bruit et les gaz d'échappement, impact visuel négatif); que de tels préjudices sont graves parce qu'ils affectent le cadre de vie des requérants et qu'ils sont susceptibles de nuire à la santé de ceux-ci, portant atteinte au droit à la protection d'un environnement sain protégé par l'article 23 de la Constitution;

Considérant que, par nature, ces préjudices sont difficilement réparables;

Considérant que les conditions prévues par l'article 17, § 2, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat pour que la suspension de l'exécution de l'acte attaqué puisse être ordonnée sont réunies,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

Est suspendue l'exécution du permis d'urbanisme qui a été délivré le 26 juin 1998 par le Ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Equipement et des Transports de la Région wallonne, au Ministère wallon de l'Equipement et des Transports, direction des routes du Brabant wallon, autorisant la construction de la section de la N25 comprise entre le territoire de Genappe et le contournement sud de Nivelles (R24) à hauteur de Thines, sur des parcelles cadastrées à Nivelles, 7^e division, section A, n^{os} 43n, 53f, 53d, 53h, 184b4, 184h, 183f, 182e, 193c, 193d, 203c, 205b, 205c, 208 et section B, n^o 16.

Article 2.

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique
de la XIII^e chambre des référés, le premier avril 1900
nonante-neuf par :

M. LEROY,	conseiller d'Etat, président f.f.,
M ^{me} MALCORPS,	greffier.

Le Greffier,

Le Président f.f.,

M.-Chr. MALCORPS.

M. LEROY.