

CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 98.088 du 31 juillet 2001

A. 81.216/XIII-899

En cause :

1. **SALESSE** Jean-Jacques,
  2. **BONMASSAR** Alessandro,
- ayant tous deux 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.

Parties intervenantes :

1. **la Ville de Nivelles**,  
ayant élu domicile chez  
Me Pierre LAMBERT, avocat,  
avenue Defré 19  
1150 Bruxelles,
  2. **l'Association de fait ALLIANCE AGRICOLE  
DU BRABANT WALLON**,
  3. **DEPUYDT** Bernard,
  4. **DUVIVIER** Xavier,
- ayant tous trois élu domicile chez  
Me Benoît HAVET , avocat,  
place Abbé Renard 6  
1420 Braine l'Alleud.

## **LE CONSEIL D'ETAT, VI<sup>e</sup> CHAMBRE DES VACATIONS,**

Vu la requête introduite le 23 novembre 1998 par Jean-Jacques SALESSE et Alessandro BONMASSAR qui demandent l'annulation 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<sup>e</sup> division, section A, n<sup>os</sup> 43n, 53f, 53d, 53h, 184b4, 184h, 183f, 182e, 193c, 193d, 203c, 205b, 205c, 208 et section B, n<sup>o</sup> 16;

Vu l'arrêt n<sup>o</sup> 79.736 du 1<sup>er</sup> avril 1999 suspendant l'exécution dudit permis;

Vu la notification de l'arrêt aux parties;

Vu la demande de poursuite de la procédure de la partie adverse;

Vu la requête introduite le 8 juin 1999 par laquelle la ville de Nivelles demande à être reçue en qualité de partie intervenante;

Vu l'ordonnance du 10 août 1999 accueillant cette intervention;

Vu la requête introduite le 9 septembre 1999 par laquelle l'association de fait ALLIANCE AGRICOLE DU BRABANT WALLON, Bernard DEPUYDT et Xavier DUVIVIER demandent à être reçus en qualité de parties intervenantes;

Vu l'ordonnance du 16 septembre 1999 accueillant cette intervention;

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu le rapport de M<sup>me</sup> VOGEL, auditeur au Conseil d'Etat;

Vu l'ordonnance du 10 janvier 2001 ordonnant le dépôt au greffe du dossier et du rapport;

Vu la notification du rapport aux parties et le dernier mémoire de la partie adverse;

Vu l'ordonnance du 25 juin 2001, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 25 juillet 2001;

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

Entendu, en leurs observations, Me D. BRUSSELMANS, loco Me A. LEBRUN, avocat, comparaissant pour les requérants, Me B. HENDRICKX, loco Me P. LAMBERT, avocat, comparaissant pour la partie adverse et la première partie intervenante, et Me B. HAVET, avocat, comparaissant pour les deuxième, troisième et quatrième parties intervenantes;

Entendu, en son avis conforme, M<sup>me</sup> VOGEL, auditeur;

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

Considérant que les faits de la cause se présentent comme suit :

a) Le projet en cause

Le projet porte sur la construction d'un tronçon de la route rapide RN25 destinée à relier Wavre au contournement sud de Nivelles. Actuellement, cette route s'interrompt à l'est à Grez-Doiceau. A l'ouest, elle s'arrête à Promelles, à la limite des ville de Genappe et de Nivelles. A cet endroit, une jonction provisoire permet de rejoindre la RN237 puis le R24 (contournement sud de Nivelles).

La configuration actuelle de la RN25 (arrêt à la limite de Genappe et de Nivelles, création d'une jonction provisoire avec la RN237) est le résultat de plusieurs arrêts que le Conseil d'Etat a déjà rendus au sujet de trois permis de bâtir antérieurs relatifs au même projet. Ces arrêts ont tous été rendus à la requête d'habitants du village de Thines, qui ont contesté les projets de tracé présentés par le Ministère de l'Equipement et des Transports (M.E.T.) et qui ont proposé, dès 1990, un tracé alternatif.

L'évolution du projet litigieux peut être retracée comme suit :

b) Premier permis de bâtir (19 mars 1991)

Au moment où le permis de bâtir du 19 mars 1991 a été délivré, la RN25 était en service jusqu'à Promelles (hameau situé près de Genappe). A l'époque, le trafic venant de Wavre en direction de Nivelles quittait la RN25 à Promelles et se dirigeait, dans sa majeure partie, vers le sud. Ce trafic rejoignait la RN237 à Vieux-Genappe, bifurquait vers l'ouest, traversait les villages de Fonteny et de Thines et rejoignait, à hauteur de cette dernière entité, le contournement sud de Nivelles (R24).

Le permis du 19 mars 1991 autorisait la construction de la voie express à quatre bandes (RN25) à travers le village de Thines. L'exécution de ce permis a été suspendue par les arrêts du Conseil d'Etat DE L'ARBRE et consorts, n° 39.211 du 13 avril 1992 et n° 39.395 du 15 mai 1992. Le permis a ensuite été annulé par l'arrêt n° 41.826 du 29 janvier 1993. Le motif retenu était l'absence d'étude d'incidences.

L'arrêt d'annulation n° 41.826 contient notamment le considérant suivant :

" Considérant qu'il importe peu que les requérants n'aient pas contesté le plan de secteur de Nivelles qui prévoit un tracé dans lequel ne rentre pas leur variante; qu'en effet, si un plan de secteur doit obligatoirement comporter les mesures d'aménagement du réseau des principales voies de communication, leur prévision n'implique aucune obligation de les réaliser; qu'au surplus, le législateur a organisé des mécanismes de révision totale ou partielle des plans qui permettent de les adapter, notamment aux exigences de la protection de l'environnement".

L'arrêt a annulé le permis de bâtir sur le tronçon Promelles-RN237 du profil 387 jusqu'au profil 407, soit sur le territoire de la ville de Nivelles. Ainsi s'explique le fait que la RN25 se termine, dans sa partie ouest actuelle, à la limite de Nivelles et de Genappe.

c) Deuxième permis de bâtir (10 août 1992)

A la suite des deux arrêts de suspension ci-dessus, le Ministre de l'Équipement et des Transports a introduit une demande portant sur la construction d'un raccordement provisoire de la RN25 à la RN237. Ce raccordement devait prendre la forme d'une route à deux bandes de circulation empruntant le tracé de la route à quatre bandes prévue par le permis du 19 mars 1991.

Le permis relatif à la construction de cette route à deux bandes a été délivré le 10 août 1992.

L'exécution de ce permis a également été suspendue, puis celui-ci a été annulé, par le Conseil d'Etat (arrêts DE L'ARBRE et consorts, n° 41.112, du 20 novembre 1992, et n° 44.229, du 24 septembre 1993). Le Conseil d'Etat a estimé qu'il y avait violation de l'autorité de chose jugée des arrêts qui avaient sanctionné le permis du 19 mars 1991, étant donné que les travaux autorisés par le permis du 10 août 1992 correspondaient à la chaussée nord de la voie express qui faisait l'objet du permis de bâtir du 19 mars 1991.

L'arrêt d'annulation n° 44.229 est notamment motivé comme suit :

" Considérant que les travaux autorisés par le permis attaqué correspondent exactement à la réalisation de la chaussée nord de la voie express qui fait l'objet du permis du 19 mars 1991 dont l'exécution a été suspendue par le Conseil d'Etat, à la seule exception du carrefour avec la route N237, maintenant aménagé en surface; que selon le tracé alternatif que les requérants ont proposé pour la construction de la voie express, aucun raccordement avec la N237 n'est prévu; que le raccordement autorisé par le permis attaqué doit être revêtu de béton asphaltique, matériau qui, s'il s'enlève plus facilement que du béton armé, facilitant une éventuelle remise en état des lieux, n'en a pas moins une durée de vie de vingt ans et a été utilisé pour la construction de certains tronçons d'autoroute; que la partie adverse n'exclut pas, au cas où le tracé qu'elle défend serait retenu, pouvoir utiliser le raccordement provisoire comme chaussée nord de la voie express définitive; que les travaux autorisés par le permis attaqué apparaissent, quelle que soit la dénomination qui leur est donnée, comme la réalisation de la moitié du permis de bâtir du 19 mars 1991; que les arguments avancés par la partie adverse pour mettre en lumière les inconvénients du détournement passant par le village de Fonteny ou du détournement par les routes N25 et N93 ne sont pas de nature à remettre en cause l'hypothèse selon laquelle la réalisation des travaux autorisés par le permis attaqué pèserait d'un poids considérable au moment où la partie adverse devra comparer les mérites respectifs du tracé qu'elle avait initialement retenu, et qui serait réalisé pour moitié, et du tracé alternatif proposé par les requérants; que, de plus, elle ne sera pas liée par les conclusions de l'étude d'incidences, ainsi qu'elle le reconnaît; que les arrêts suspendant l'exécution du permis du 19 mars 1991 avaient pour effet d'obliger la partie adverse soit de s'abstenir de toute décision nouvelle avant la prononciation de l'arrêt sur le fond soit d'apprécier à nouveau la situation, sans que le poids des faits accomplis n'infléchissent cette appréciation; que le permis attaqué constitue une donnée nouvelle que la partie adverse ne pourra ignorer au moment où elle arrêtera le tracé définitif de la voie express; que les moyens sont fondés".

#### d) Troisième permis de bâtir (14 juillet 1994)

Le Ministère de l'Equipement et des Transports a ensuite introduit une nouvelle demande de permis portant sur la construction d'un raccordement provisoire entre le tronçon existant de la RN25 et de la RN237. Le raccordement prévu consiste

cette fois en un tronçon de quelque quatre cents mètres qui, venant de Wavre, quitte le tracé de la RN25 projeté précédemment, tourne à angle droit vers le sud et se raccorde par un rond-point à la RN237 au lieu-dit Bourdia.

Le permis relatif à ce raccordement provisoire a été délivré le 14 juillet 1994. Il était limité à une durée de six ans en application de l'article 41, § 3, 2°, ancien du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP). Le raccordement provisoire devait "soulager les entités de Promelles et de Fonteny d'une part importante du trafic de transit qui les traverse actuellement, en attendant la réalisation du dernier tronçon de la RN25 pour lequel une étude d'incidences est requise" (permis de bâtir du 14 juillet 1994).

Ce permis a fait l'objet d'une demande de suspension d'extrême urgence et d'une demande d'annulation.

Dans l'arrêt DE L'ARBRE et consorts, n° 48.823 du 30 août 1994, rendu selon la procédure d'extrême urgence, le Conseil d'Etat a retenu comme sérieux le moyen tiré de ce que la notice d'évaluation préalable jointe à la demande de permis minimisait, voire passait sous silence, les inconvénients du projet pour le village de Thines. Cet arrêt a également considéré comme remplie la condition relative à l'existence d'un risque de préjudice grave difficilement réparable, compte tenu de l'augmentation prévisible du trafic à travers le village de Thines.

L'arrêt a néanmoins refusé d'ordonner la suspension du permis de bâtir contesté pour les motifs suivants :

" Considérant toutefois que la suspension de l'acte critiqué aurait pour effet de contraindre, comme par le passé, le trafic qui emprunte la N25 à traverser les villages de Promelles et Fonteny, par des itinéraires peu adaptés à ce charroi, et dans des conditions de sécurité et d'incommodité gravement préjudiciables à leurs habitants; qu'il ressort du dossier que les mesures de restriction ou de déviation du trafic évoquées dans l'arrêt n° 41.112 du 20 novembre 1992 ne peuvent pallier de manière satisfaisante les inconvénients qui en résultent; qu'au contraire du préjudice retenu comme grave et difficilement réparable par le Conseil d'Etat dans les arrêts n° 39.211 du 13 avril 1992, n° 39.395 du 15 mai 1992 et n° 41.112 du 20 novembre 1992, le projet autorisé par l'acte critiqué dans la présente affaire ne préjuge pas du tracé définitif qui sera adopté pour l'achèvement de la N25 en direction de Nivelles, de sorte que les troubles qu'il engendre pour le village de Thines, tout en constituant un préjudice grave difficilement réparable, sont limités dans le temps; que ce trouble, que le Conseil d'Etat n'entend pas sous-estimer, présente un degré de gravité moindre que lors des recours précédents; que la partie adverse a entamé la procédure en vue de remédier à un des aspects les plus graves de ce trouble, par la rectification du virage où 218 accidents se sont produits; qu'il n'apparaît pas que ce préjudice, quelque réel qu'il soit, justifie qu'une situation tout aussi préjudiciable soit maintenue dans les villages de Promelles et Fonteny alors qu'elle leur serait épargnée

par l'exécution de l'acte critiqué; qu'en conséquence, il n'y a pas lieu de faire usage de la possibilité que l'article 17 des lois coordonnées ouvre au Conseil d'Etat d'ordonner la suspension de l'acte critiqué; que la demande d'astreinte doit suivre le même sort".

Le recours en annulation dirigé contre ce permis a été rejeté par arrêt n° 98.087 de ce jour au motif que les requérants n'y avaient plus un intérêt actuel.

e) Quatrième permis d'urbanisme (26 juin 1998 - acte faisant l'objet du présent recours en annulation)

Le 29 novembre 1994, le Ministère de l'Equipeement et des Transports a introduit une nouvelle demande de permis pour un projet de route à quatre bandes, situé en grande partie en déblai, qui doit constituer le tronçon manquant de la RN25 destiné à relier le contournement sud de Nivelles (R24) à l'extrémité de la RN25 située à la limite 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<sup>er</sup> décembre 1981.

1. 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/RN93 (chaussée de Namur), le tracé 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 (RN237) à une distance d'environ dix à quinze mètres.

Ce tracé nécessite l'expropriation de 11,75 hectares de terrains, dont 9,65 hectares de terres agricoles. Ces 9,65 hectares de terres agricoles ont déjà été expropriés par le M.E.T. en prévision de la réalisation du tronçon de route. Localement, de petites bandes de terre restent à exproprier pour permettre la réalisation du projet tel que présenté. Le tracé du M.E.T. implique également l'expropriation et la démolition de deux habitations (le n° 1B de la rue des Ecoles et le n° 1A de la chaussée de Wavre).

2. Un tracé alternatif a été proposé par le comité de défense des intérêts des habitants de Thines (le Comité de Thines). Ce tracé alternatif a une longueur de 2,7 kilomètres. Il 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. Le tracé envisagé diffère tout à fait de celui inscrit en zone de réservation au plan de secteur. Sa réalisation nécessiterait donc une modification du plan de secteur.

Ce projet alternatif comporte cinq ponts, qui doivent permettre au trafic perpendiculaire au tracé de franchir la RN25 sans devoir s'insérer dans le trafic de celle-ci. Le projet se raccorde au R24 par un rond-point, situé plus au sud que le rond-point 1 du projet décrit ci-dessus et à l'écart des habitations. Ce projet alternatif nécessite l'expropriation de 15,3 hectares de terres agricoles. En revanche, il ne nécessite aucune expropriation de maisons d'habitation.

3. L'auteur de l'étude d'incidences a proposé une troisième version du projet (désignée dans le dossier comme "le tracé amélioré du M.E.T."). Le tracé proposé dans cette troisième version est identique à celui proposé par le M.E.T. et traverse donc le village de Thines de la manière décrite ci-dessus. Ce projet comporte essentiellement les trois différences suivantes par rapport à la proposition de tracé du M.E.T. :

- il remplace le rond-point 2 (croisement RN25/RN237) 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 anti-bruit 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 un merlon anti-bruit de trois mètres de hauteur au-dessus du mur de soutènement sur toute la longueur de celui-ci;
- il réduit la double bande de circulation à une seule bande du côté proche des habitations (c'est-à-dire du côté proche de la chaussée de Wavre).

L'acte présentement attaqué a écarté le "tracé alternatif" proposé par le Comité de Thines pour les motifs suivants :

- " Attendu que ce tracé alternatif ne peut être retenu 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 a en revanche retenu 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 anti-bruit;

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 anti-bruit, l'accès aisé des ouvrages au charroi agricole et la construction d'un pont au croisement avec la RN237".

Selon l'acte attaqué, ce "tracé amélioré" tient compte des divers griefs retenus comme fondés par le Conseil d'Etat à l'occasion des recours successifs qui ont été dirigés contre les permis antérieurs, et répond aux impératifs de sécurité et de protection de l'environnement :

" 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 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".

L'acte attaqué énonce enfin dans son dispositif une série de conditions générales (mesures de protection) et de conditions particulières, qui sont imposées pour tenir compte des résultats de l'étude d'incidences.

#### f) La procédure ayant abouti à la délivrance du permis d'urbanisme contesté

Le 29 novembre 1994, le M.E.T. a introduit la demande de permis qui a abouti à la délivrance de l'acte contesté. A cette demande 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 mentionnait, sous le point 4, 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 notifiât le contenu au demandeur d'autorisation (le M.E.T.) (annexe II du rapport d'incidences; voy. également l'étude d'incidences, page 17).

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, l'I.G.E.A.T.-G.E.V.E.R.U. (Groupe d'Etudes pour la Valorisation de l'Espace Rural et Urbain), qui est agréé pour ce type d'études (annexe III du rapport d'incidences).

La consultation du public, prescrite pour les projets envisagés par des personnes de droit public par l'article 27 de l'Arrêté de l'Exécutif régional wallon (A.E.R.W.) du 31 octobre 1991 portant exécution du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne, 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 Nivelles un exposé du "projet alternatif" évoqué ci-dessus.

L'étude d'incidences fut déposée le 8 novembre 1996. Les auteurs de l'étude proposent l'adoption du "projet M.E.T. amélioré" qui a été décrit en substance ci-dessus. Le contenu de l'étude d'incidences sera analysé plus en détail ci-après, sous le point g.

L'enquête publique prescrite par les articles 41 et suivants de l'A.E.R.W. du 31 octobre 1991 s'est déroulée du 29 novembre 1996 au 28 décembre 1996 ( voy. rapport d'incidences, p. 4).

Le rapport d'incidences visé aux articles 52 et suivants de l'A.E.R.W. du 31 octobre 1991 a été déposé le 6 octobre 1997. Il a été soumis à la consultation du public du 16 au 31 octobre 1997.

Le 12 décembre 1996, le Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (C.W.E.D.D.) émit un avis favorable sur le "projet M.E.T amélioré" (annexe VIII du rapport d'incidences).

Le 20 décembre 1996, la Commission régionale d'aménagement du territoire (C.R.A.T.) émit également un avis favorable sur le "projet M.E.T. amélioré", en exprimant toutefois des réserves quant au projet de pont prévu au carrefour RN25/RN237 (annexe X du rapport d'incidences).

Le 17 janvier 1997, la Commission consultative de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme (C.C.A.T.) de Nivelles a également émis un avis favorable. Cet avis a toutefois été donné après l'expiration du délai de trente jours prévu par l'article 38, § 2, de l'A.E.R.W. du 31 octobre 1991 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 ainsi qu'il est prescrit par l'article 45 de l'A.E.R.W. du 31 octobre 1991. Cette réunion eut lieu le 20 janvier 1997 (voy. le procès-verbal de cette réunion figurant en annexe VIII du rapport d'incidences).

Le 13 janvier 1998, le collège des bourgmestre et échevins de Nivelles a émis l'avis prévu par l'article 45 ancien du CWATUP. Cet avis, qui était favorable, était motivé comme suit :

" LE COLLEGE,

- Vu la notice d'évaluation préalable amendée en date du 2 décembre 1994;
- Vu la décision du Ministre du 6 décembre 1994 imposant au M.W.E.T. la réalisation d'une étude d'incidences;
- Attendu que le dossier a été soumis à la consultation du public du 23 novembre 1995 au 22 décembre 1995;
- Vu le procès-verbal de la réunion d'information organisée par la Commune de Nivelles le 7 décembre 1995 au cours de laquelle une alternative au projet a été déposée par le Comité de Thines représenté par Messieurs SALESSE et DE L'ARBRE;
- Attendu que cette alternative consistait en la modification du tracé initial avec la création de viaducs;

- Vu le dépôt de l'étude d'incidences auprès du délégué du Gouvernement en date du 8 novembre 1996;
- Attendu que l'enquête publique a eu lieu du 29 novembre 1996 au 28 décembre 1996;
- Vu le nombre de réclamations qui nous sont parvenues durant l'enquête proposant le tracé alternatif, ou la création du tunnel en lieu et place du tracé élaboré par le MET;
- Attendu que le procès-verbal de clôture fait état de 25 réclamations et plus reçues au cours de l'enquête;
- Vu le procès-verbal de la réunion de concertation du 20 janvier 1997 duquel il résulte que le Comité de Thines et les différents réclamants maintiennent leur projet alternatif en justifiant du fait qu'il est susceptible de réduire les nuisances;
- Vu l'avis du CWEDD en date du 12 décembre 1996;
- Vu l'avis de la CCAT de Nivelles en date du 20 janvier 1997;
- Vu l'avis de la CRAT en date du 20 décembre 1996;
- Attendu que la publicité du rapport d'incidences sur l'environnement a été réalisée et que le rapport a été soumis à la consultation du 16 octobre au 31 octobre 1997;
- Considérant que l'alternative propose une solution aux problèmes des riverains mais est de nature à provoquer sur l'environnement agricole des lésions et des dégradations irréversibles;
- Considérant que le projet initial aura un impact visuel limité;
- Considérant que les propositions des riverains sont de nature à réduire la capacité d'accueil des entreprises situées dans le parc industriel;
- Considérant que le projet initial permettra de délester la chaussée de Wavre en reportant son trafic sur un tracé plus approprié, favorisant la sécurité des riverains directement concernés;
- Considérant que les nuisances du tracé alternatif sont sous-estimées et que la situation actuelle vécue par les riverains engendrent des nuisances bien pires;
- Considérant que la proposition des riverains ne prévoit pas le charroi agricole et que celui-ci est directement concerné par le tracé;
- Considérant que la création d'un rond-point et d'une voirie de desserte (chaussée de Wavre) sont susceptibles d'optimiser la sécurité à cet endroit;
- Considérant que l'intégration au cadre bâti et non bâti est réalisée par la création de remblais et de déblais en vue de camoufler l'ouvrage d'art, ainsi que par la création d'une butte de terre «anti-bruit» entre la N.25 et la N.237;
- Considérant que le niveau sonore sera diminué pour les raisons suivantes :
  - la N.25, qui reprend le trafic de transit, est écarté par rapport à la N.237, de plus de 20m;
  - la N.25 est en déblais;
  - la couche de roulement de la N.25 sera réalisé(e) en «enrobé drainant» qui est fortement «anti-bruit»;
  - entre la N.237 (zone habitée) et la N.25, une butte de terre de 3m sera érigée;
- Considérant que l'isolation acoustique est maximisée".

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 faisant l'objet du présent recours en annulation a été délivré le 26 juin 1998.

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.

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

Le présent recours en annulation a été introduit le 23 novembre 1998.

L'arrêt n° 79.736 du 1<sup>er</sup> avril 1999 a suspendu l'exécution du permis d'urbanisme contesté.

#### g) L'étude d'incidences

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

Les auteurs de l'étude ont analysé successivement le tracé proposé par le demandeur de permis ("tracé du M.E.T."), le tracé qu'ils proposent eux-mêmes ("tracé du M.E.T. amélioré") et le tracé proposé par le Comité de Thines ("tracé alternatif").

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 1 (carrefour R24/RN93) mais que ces embouteillages ne se formeront pas si une partie des usagers évitent le rond-point 1 pour se rendre au rond-point 2 en empruntant la chaussée de Wavre ou RN237 (étude d'incidences, p. 105) :

" A l'indice 200 du trafic (en 2009-2010), soit lorsque la circulation aura doublé par rapport à la situation actuelle, des embouteillages se formeront, essentiellement à la sortie de la N25, aux heures de pointe du matin et du soir, et à la sortie de Nivelles, sur la N93, le soir. Certaines files d'attente pourraient ainsi atteindre (si l'on exclut l'utilisation de l'itinéraire alternatif par la chaussée de Wavre) près de 800 véhicules. Ce qui pourrait impliquer des délais d'attente de plus de 40 minutes dans les cas extrêmes.

Cependant, comme signalé plus haut, les deux axes les plus embouteillés bénéficient, pour 35 à 55 % des usagers, de l'itinéraire alternatif via la chaussée de Wavre et le rond-point 2 pour raccorder Nivelles et la N25. La capacité de cet itinéraire sera, malgré les aménagements dissuasifs (rétrécissement et localement un revêtement différencié), de plusieurs centaines d'UVP/h dans chaque sens.

Un équilibre se fera donc entre les flux de véhicules sur les deux itinéraires de sorte que les files d'attente seront pratiquement inexistantes, aussi bien pour les entrées

du rond-point directement concernées que pour les autres qui verront leur capacité augmenter. Rappelons également que dans ce cas, la chaussée de Wavre perdra son rôle de voirie de desserte locale. Cette solution impliquera cependant d'importants désagréments aux riverains de la chaussée de Wavre".

Les auteurs de l'étude présentent ensuite le "tracé M.E.T. amélioré" dont ils préconisent l'adoption.

Après avoir rappelé les problèmes d'embouteillages que comporte le projet du M.E.T., et les risques corrélatifs de trafic parasite par le village de Thines (chaussée de Wavre), les auteurs de l'étude d'incidences écrivent ce qui suit (étude d'incidences, p. 117) :

- " Deux solutions peuvent être prises conjointement ou séparément pour remédier, en grande partie, à ces problèmes. Il s'agit d'une part de l'amélioration de la capacité du rond-point 1 et d'autre part de la suppression du rond-point 2, qui serait alors remplacé par un pont".

La solution consistant dans le remplacement du rond-point 2 par un pont est étudiée aux pages 118 à 123 de l'étude d'incidences.

La solution consistant dans l'amélioration de la capacité du rond-point 1 est examinée à la page 135 de l'étude d'incidences, où les auteurs de l'étude écrivent ce qui suit :

- " Parmi les modifications de la géométrie du rond-point capables d'améliorer la fluidité du trafic, l'augmentation du nombre de bandes de circulation aux entrées du carrefour giratoire est une solution qui permet d'éviter, à long terme, les risques d'encombrement aux ronds-points du projet.

(...)

Remarquons toutefois que l'établissement d'une double bande aux entrées du rond-point affecterait le niveau de sécurité de l'ouvrage, surtout aux heures creuses. (...) Il semblerait qu'il soit préférable, à l'heure actuelle, de prévoir les accès au rond-point à une seule bande en prévoyant toutefois l'emprise nécessaire à la création d'une seconde bande d'accès, de manière à absorber, à long terme, le trafic croissant".

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 RN25 comme itinéraire pour joindre Genappe à Nivelles (étude d'incidences, p. 135).

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. Ce mur de soutènement serait encore surmonté d'un merlon antibruit haut également d'environ trois mètres (étude d'incidences, p. 128). Par contre, l'aménagement d'un tel mur de soutènement le long du flanc est, près des habitations de la rue des Ecoles, paraît moins indiqué aux auteurs de l'étude (idem, p. 129).

L'étude d'incidences conclut enfin que la maison d'habitation située au n° 1A de la rue des Ecoles (propriété et domicile du deuxième 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 de maisons à exproprier serait ainsi porté à trois.

Les auteurs de l'étude d'incidences examinent ensuite, sur près de vingt pages, le "projet alternatif proposé par le Comité de Thines" (pp. 141-159 de l'étude d'incidences).

Ils relèvent comme suit que l'adoption du "tracé alternatif" nécessiterait une modification partielle du plan de secteur (pp. 146-147) :

" Le tracé alternatif proposé par les riverains n'est pas repris au plan de secteur (carte 11). La réalisation du projet impliquera donc, préalablement, une modification partielle du plan de secteur avec l'inscription d'une zone de réservation pour l'aménagement d'une voie express.

Notons qu'une telle modification est une procédure relativement longue (généralement de 2 à 3 ans) et est soumise à enquête publique. 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.

Une telle modification des plans réglementaires d'affectation du sol pose également le problème de la sécurité juridique des plans de secteur. 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. 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 (p. 148). 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 (étude, pp. 152-153).

L'étude insiste sur l'aspect fortement visible des infrastructures nécessitées par le "tracé alternatif", qui comporte cinq ponts dont un avec échangeur complet (pp. 154-158).

Quant aux incidences sur la circulation, le G.E.V.E.R.U. écrit ce qui suit (p.158) :

- " Le tracé 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 l(a) 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.

#### h) Critiques formulées par le Comité de Thines à l'égard de l'étude d'incidences

Les conclusions de l'étude d'incidences ont été contestées par le Comité de Thines dans le cadre de l'enquête publique, par une lettre du 16 décembre 1996. Le contenu de cette lettre (annexée au rapport d'incidences) est le suivant :

- " Après avoir pris connaissance de l'étude d'incidence, nous tenons à confirmer notre totale opposition au projet du MET malgré les propositions d'amélioration proposées par L'IGEAT. Ce tracé reste incompatible avec l'objectif du décret de 85 : «assurer à la population un environnement sain, sûr et agréable».

Vous trouverez en annexe, le document explicitant nos griefs principaux que nous vous résumons ci-dessous :

- Situation de référence :  
Il est abusif et tendancieux d'utiliser la situation après l'ouverture de la jonction provisoire (+ 30 % de trafic) comme base de comparaison pour déterminer l'impact du projet sur l'environnement.
- Traitement discriminatoire des 2 tracés :  
De nombreux documents favorables au tracé alternatif ont été ignorés et l'auteur de l'étude s'est bien gardé de mettre en évidence les points positifs de celui-ci alors qu'il en avait connaissance.
- Nombreuses inexactitudes/inobjectivités.  
De nombreuses «erreurs» principalement concentrées sur l'analyse des tracés et du trafic décrédibilise le caractère scientifique et objectif de l'étude.  
Ceci concerne :
  - le bilan des signataires des pétitions, l'absence d'analyse de leur intérêt à la cause, la déduction abusive de l'opinion des signataires favorables au tracé alternatif;
  - l'absence d'analyse sérieuse des aspects juridiques liés à la révision partielle du plan de secteur :

- . le fait de négliger des documents pertinents, en possession de l'auteur d'étude, imposait d'en justifier la décision;
- . sur quelle base l'auteur de l'étude s'oppose-t-il à un arrêt du Conseil d'Etat ?
- l'interprétation des mesures de trafic appliquées au tracé alternatif est tout à fait fantaisiste.

Lorsque ce jugement émane d'un scientifique, l'on ne peut plus parler d'erreur mais d'intention délibérée.

Faut-il ajouter que ces points avaient été longuement argumentés au cours de l'enquête publique et avaient été confirmés par divers courriers ou réunions.

D'autre part, nous estimons que ce long travail pêche par l'absence d'une synthèse comparative des impacts des 2 tracés. Les éléments d'analyse sont parfois confus (Ex. : Surfaces expropriées) et rendent la décision de l'autorité difficile (voire même hasardeuse).

Nous avons donc complété nos critiques :

- par une analyse comparative des flux sur les 2 projets;
- par une analyse comparative des nuisances mentionnées dans l'étude.

Ce travail de synthèse (qui aurait dû être réalisé dans l'étude par l'auteur) démontre clairement que :

- seul le tracé alternatif offre des garanties suffisantes de sécurité pour les usagers, piétons, riverains, agriculteurs;
- seul le tracé alternatif permet par ses caractéristiques de fluidité et de capacité de réaliser un projet globalement plus économique à long terme même si le coût immédiat est plus élevé.
- seul le tracé alternatif supprime/limite largement les nuisances pour la population mais également pour le milieu agricole :
  - moindre détour du charroi pour l'accès aux terres;
  - plus d'obligation d'emprunter la RN25;
  - l'accès dangereux de l'avenue de VAILLAMPONT au ring R24 et au rond-point 1 est supprimé.

Vu les inacceptables nuisances du tracé du MET (même amélioré), vu ses dangers pour les usagers (insécurité) et les inconvénients multiples (absence de fluidité, saturation à court terme, ...), il n'est pas sérieux de s'accrocher à ce projet pour les motifs qu'il est moins consommateur de terres et plus court d'un kilomètre.

Prétendre que la modification préalable du plan de secteur pour réaliser le tracé alternatif conduit à des délais supplémentaires n'a pas de pertinence, puisque le tracé du MET sort également de la zone de réservation prévue au plan de secteur et implique donc également une révision partielle".

#### i) Cinquième permis d'urbanisme (14 juillet 2000)

Comme le permis de bâtir délivré le 14 juillet 1994 et relatif à la jonction provisoire arrivait à l'expiration de son terme de six ans, le Ministre a octroyé, pour ladite jonction, un nouveau permis de six ans. L'exécution de celui-ci a été suspendue et l'obligation d'y interdire la circulation sous peine d'astreinte a été ordonnée par l'arrêt n° 93.341 du 16 février 2001. Ce permis a été annulé par l'arrêt n° 95.284 du 10 mai 2001.

j) Sixième permis d'urbanisme (18 mai 2001)

A la suite de l'arrêt précité n° 93.341 du 16 février 2001, le Ministre délivra un nouveau permis, d'une durée de neuf mois, concernant la jonction provisoire. Toujours sur requête d'habitants de Thines, l'exécution dudit permis a été suspendue et obligation est faite à la partie adverse d'interdire, sous astreinte, la circulation sur la jonction litigieuse par l'arrêt n° 96.545 du 15 juin 2001;

Considérant, d'office, que la requête en intervention de l'Alliance agricole du Brabant wallon doit être déclarée irrecevable, cette organisation n'ayant pas la personnalité juridique;

Considérant que Bernard DEPUYDT et Xavier DUVIVIER contestent l'existence d'un intérêt à agir dans le chef des requérants; que, se référant à la jurisprudence du Conseil d'Etat en matière de suspension, ils soulignent que le permis d'urbanisme attaqué ne fait que mettre en oeuvre le plan de secteur, que les requérants n'ont jamais contesté; que, selon eux, l'acte attaqué ne causant pas directement grief aux requérants, leur recours devrait être déclaré irrecevable;

Considérant, en ce qui concerne plus particulièrement le requérant Jean-Jacques SALESSE, que les intervenants soutiennent que celui-ci ne peut se prévaloir d'un intérêt légitime au recours; que lorsque l'intéressé s'est domicilié à Thines, le 3 janvier 1986, le plan de secteur prévoyant la construction du tronçon de route litigieux aurait en effet déjà existé; qu'à leur estime, Jean-Jacques SALESSE aurait pu et dû être au courant de cette situation et aurait accepté celle-ci de sorte qu'il ne pourrait dès lors se prévaloir d'un préjudice légitime, ni, par conséquent, d'un intérêt suffisant au recours;

Considérant que toute personne a intérêt au bon aménagement de son quartier; qu'il ressort des débats que le premier requérant habite à environ soixante 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 au recours en annulation;

Considérant, quant au second requérant, qu'il est domicilié à proximité quasi immédiate du rond-point 1 prévu par le projet litigieux; qu'il est exposé à tel point aux inconvénients de ce rond-point que l'expropriation de son immeuble paraît inévitable aux auteurs de l'étude d'incidences (p. 139 de l'étude);

Considérant qu'il importe peu que les requérants n'aient pas contesté le plan de secteur de Nivelles qui prévoit un tracé dans lequel ne rentre pas leur variante; qu'en effet, si un plan de secteur doit obligatoirement comporter les mesures d'aménagement du réseau des principales voies de communication, leur prévision n'implique aucune obligation de les réaliser; qu'au surplus, le législateur a organisé des mécanismes de révision totale ou partielle des plans qui permettent de les adapter, notamment aux exigences de la protection de l'environnement;

Considérant que l'exception ne peut être retenue;

Considérant que les requérants prennent un troisième moyen, seconde branche, de la 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 que d'une erreur dans les motifs de droit de l'acte attaqué; qu'ils relèvent notamment un point sur lequel la motivation de l'acte attaqué serait erronée et inadéquate à savoir que à la page 4, cinquième alinéa, quatrième tiret, l'acte attaqué indique que le tracé alternatif proposé par le Comité de Thines ne peut être retenu pour le motif suivant :

" 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 pas évolué";

qu'ils soutiennent que le fait que le tracé alternatif proposé par le Comité de Thines s'écarte du tracé porté par le plan de secteur n'aurait donc pas suffi à l'écarter; que, selon eux, la solution contraire enlèverait toute portée à l'article 12, § 2, du décret du 11 septembre 1985, qui indique expressément que "ces alternatives pourront viser la localisation (...) du projet";

Considérant que, en réponse, la partie adverse rappelle d'abord que le "tracé alternatif" proposé par le Comité de Thines n'a pas été rejeté pour le seul motif qu'il nécessitait une modification du plan de secteur, mais aussi en raison de son emprise, de sa visibilité et des expropriations qu'il implique; qu'elle constate que quatre motifs seraient en effet avancés dans l'acte attaqué pour justifier le rejet du "tracé alternatif", à savoir :

" - 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";

Considérant que, selon la partie adverse, chacun de ces motifs aurait été déterminant dans la décision d'écarter le "tracé alternatif" :

- l'autorité administrative ne pouvait ignorer la nécessité d'exproprier de nombreux hectares de terres agricoles et se devait de tenir compte du principe de la gestion parcimonieuse du sol, conformément à l'article 1<sup>er</sup> ancien du CWATUP;
- le "tracé alternatif" proposé par les requérants, qui passait au milieu de terres de cultures et se situait en déblai à une hauteur de 5 à 6 mètres (ce qui correspondrait à une maison d'un étage), aurait eu un impact paysager beaucoup plus important que le tracé "M.E.T. amélioré", qui s'implanterait en contrebas;
- le surcoût engendré par les ouvrages nécessaires à la réalisation du "tracé alternatif" n'aurait pu être ignoré;
- enfin, le motif tiré de la nécessité de modifier le plan de secteur ne pourrait être interprété comme traduisant la volonté de l'administration de réaliser un gain de coût et de temps; au contraire, il serait pour le moins déraisonnable de remettre totalement en cause un tracé inscrit au plan de secteur qui a été approuvé en son temps, eu égard à un contexte urbanistique défini; précisément, ce contexte urbanistique serait resté le même et, partant, eu égard au bon aménagement des lieux, il serait déraisonnable de remettre en cause le tracé inscrit au plan de secteur;

Considérant que la partie adverse déduit de la lecture de ces quatre motifs, qu'il ne pourrait en tout cas être soutenu que le "tracé alternatif" proposé par le Comité de Thines a été écarté pour le seul motif qu'il aurait nécessité une modification du plan de secteur;

Considérant que la partie adverse conclut que le troisième moyen, en sa seconde branche, est dénué de fondement;

Considérant 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 non-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 que, dans son mémoire en réponse, la partie adverse admet que le motif tenant au plan de secteur était déterminant; que ce motif est contraire à l'article 12, § 2, du décret précité du 11 septembre 1985; que l'illégalité de ce seul motif suffit à affecter la légalité de la décision attaquée; qu'en sa seconde branche, le troisième moyen est fondé;

Considérant que la demande d'audition des auteurs de l'étude d'incidences suggérée par Bernard DEPUYDT et Xavier DUVIVIER est dès lors superflue,

## **D E C I D E :**

### **Article 1<sup>er</sup>.**

La requête en intervention introduite par l'association de fait ALLIANCE AGRICOLE DU BRABANT WALLON est rejetée.

## **Article 2.**

Est annulé le 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<sup>e</sup> division, section A, n<sup>os</sup> 43n, 53f, 53d, 53h, 184b4, 184h, 183f, 182e, 193c, 193d, 203c, 205b, 205c, 208 et section B, n<sup>o</sup> 16.

## **Article 3.**

Les dépens, liquidés à la somme de 34.000 francs, sont mis à charge de la partie adverse à concurrence de 14.000 francs et à charge des parties intervenantes à concurrence de 5.000 francs chacune.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la VI<sup>e</sup> chambre des vacations, le trente et un juillet deux mille un par :

|                |                       |
|----------------|-----------------------|
| MM. HANOTIAU,  | président de chambre, |
| HANSE,         | conseiller d'Etat,    |
| VANHAEVERBEEK, | conseiller d'Etat,    |
| SCOHY,         | greffier.             |

Le Greffier,

Le Président,

G. SCOHY.

M. HANOTIAU.