

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 246.575 du 9 janvier 2020

A. 219.872/XIII-7747

En cause :

1. **LEBOUTTE** Francis,
 2. **DUPRET** Benoît,
 3. **WILLEMS** Ghislaine,
- ayant tous trois élu domicile chez
M^e Xavier CLOSE, avocat,
avenue de l'Observatoire 10
4000 Liège,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e Pierre MOËRYNCK, avocat,
avenue de Tervueren 34/27
1040 Bruxelles.

Partie intervenante :

**la direction générale opérationnelle des routes
et bâtiments de la Région wallonne (DGO1)
- direction des routes de Liège,**
ayant élu domicile chez
M^e Pierre MOËRYNCK, avocat,
avenue de Tervueren 34/27
1040 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite par la voie électronique le 29 juillet 2016, Francis LEBOUTTE, Benoît DUPRET et Ghislaine WILLEMS demandent l'annulation du permis d'urbanisme délivré le 11 mai 2016 par le fonctionnaire délégué à la direction générale opérationnelle des routes et bâtiments de la Région wallonne (DGO1), relatif à un «bien sis à Esneux (Tilff), N633, ligne ferroviaire 43 et ayant pour objet le remplacement du pont de Tilff, la suppression de 3 passages à niveau, la réalisation d'une voirie de détournement et d'un passage supérieur».

Par une requête introduite le 18 avril 2018, les deux premiers requérants ont également, demandé la suspension de l'exécution du même acte.

II. Procédure

Par une requête introduite le 16 septembre 2016, la direction générale opérationnelle des routes et bâtiments de la Région wallonne (DGO1) - direction des routes de Liège, a demandé à être reçue en qualité de partie intervenante.

Cette intervention a été accueillie par une ordonnance du 27 septembre 2016.

Un arrêt n° 242.716 du 18 octobre 2018 a rejeté la demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué introduite par les deux premiers requérants et réservé les dépens, en ce compris l'indemnité de procédure. Il a été notifié aux parties.

Une demande de poursuite de la procédure a été introduite par la voie électronique le 22 octobre 2018 par les deux premières parties requérantes.

Le dossier administratif a été déposé.

Les mémoires en réponse, en réplique et en intervention ont été régulièrement échangés.

M. Raphaël BORN, auditeur au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

Les parties ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 5 novembre 2019, l'affaire a été fixée à l'audience du 5 décembre 2019 à 9.30 heures.

M. Luc DONNAY, conseiller d'État, a exposé son rapport.

M^e Xavier CLOSE, avocat, comparaisant pour les parties requérantes, M^e Aurélie VANDENBERGHE, *loco* M^e Pierre MOËRYNCK, avocat, comparaisant pour la partie adverse et pour la partie intervenante, ont été entendus en leurs observations.

M. Raphaël BORN, auditeur, a été entendu en son avis conforme.

Il est fait application des dispositions relatives à l'emploi des langues, inscrites au titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

III. Faits

Les faits utiles à l'examen de la cause sont exposés dans l'arrêt n° 242.716 du 18 octobre 2018. Il y a lieu de s'y référer.

IV. Premier moyen

IV.1. Thèse des requérants

A. La requête

Le premier moyen est pris de «l'annulation par voie de conséquence et de la violation :

- de l'article 129^{quater} du CWATUP [Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine];
- de l'article 7 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale».

Ils font valoir que l'arrêté ministériel du 24 décembre 2015 qui déclare recevable mais non fondé le recours introduit par le deuxième requérant, et qui confirme ainsi la délibération du conseil communal du 1^{er} octobre 2015 autorisant la modification de la voirie communale, fait l'objet de deux recours en annulation pendants devant le Conseil d'État (A.218.608/XIII-7594 et A.218.612/XIII-7595).

Ils considèrent que, si cet arrêté ministériel du 24 décembre 2015 est annulé à l'issue de l'un de ces recours, l'acte attaqué devrait également être annulé puisqu'en raison de l'effet rétroactif de l'annulation dudit arrêté, il aurait été octroyé sans qu'une autorisation préalable de modifier la voirie ait été donnée par l'autorité compétente.

B. Le mémoire en réplique

Les requérants soutiennent que la partie adverse ne conteste pas qu'il résulte de la lecture conjointe de l'article 7 du décret du 6 février 2014 relatif à la

voirie communale et de l'article 129^{quater} du CWATUP, et de l'économie générale de la procédure prévue par le décret du 6 février 2014, qu'un permis d'urbanisme nécessitant la modification d'une voirie communale ne peut être délivré que s'il existe préalablement une décision de l'autorité compétente autorisant cette modification.

Ils constatent cependant qu'en cas d'annulation de l'arrêté ministériel du 24 décembre 2015, l'acte attaqué autoriserait des travaux modifiant le tracé de la voirie sans aucune autorisation de l'autorité compétente.

C. Le dernier mémoire

Les requérants réitèrent leurs arguments et soutiennent que le moyen développé par le premier requérant dans l'affaire A.218.612/XIII-7595 doit entraîner l'annulation des deux arrêtés ministériels du 24 décembre 2015 pris sur recours administratifs des deux premiers requérants.

IV.2. Examen

Par un arrêt n° 246.573 du 9 janvier 2020 prononcé dans l'affaire A.218.608/XIII-7594, le Conseil d'État a rejeté la requête en annulation dirigée contre l'arrêté ministériel du 24 décembre 2015 déclarant recevable mais non fondé le recours administratif introduit par le deuxième requérant.

Par un arrêt n° 246.574 du 9 janvier 2020 prononcé dans l'affaire A.218.612/XIII-7595, le Conseil d'État a rejeté la requête en annulation dirigée contre l'arrêté ministériel du 24 décembre 2015 précité et contre l'arrêté ministériel du 24 décembre 2015 déclarant irrecevable le recours administratif introduit par le premier requérant.

Il s'ensuit que le premier moyen n'est pas fondé.

V. Deuxième moyen

V.1. Thèse des requérants

A. La requête

Le deuxième moyen est pris de l'« inexactitude des motifs et de la violation :

- des articles D.1, D.2, D.6, 8°, D.29-2, D.29-14, D.50, D.62, D.64, D.65, D.66, D.67, D.68, D.69 et D.73 du Code de l'environnement;
- des articles R.54, R.57 et R.73, et de l'annexe VII du Code de l'environnement;
- de l'article 6 de la Convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement;
- des principes généraux de bonne administration, en particulier le devoir de minutie;
- du principe général de droit *patere legem quam ipse fecisti*.

Les requérants soutiennent que l'étude d'incidences réalisée ne concernait pas le projet autorisé par l'acte attaqué mais un autre projet dit «rocade *ter*», incluant six «alternatives» et que ce n'est que par la suite qu'elle a abordé la «variante» qui correspond audit projet.

Partant et dans une première branche, les requérants considèrent que l'étude d'incidences manque nécessairement de précision quant à l'examen des incidences du projet autorisé par l'acte attaqué, envisagé comme une variante par l'étude d'incidences.

Ils considèrent que les autorités et le public n'auraient pas été correctement informés sur les incidences du projet autorisé sur l'environnement.

Ils estiment encore que le projet autorisé par l'acte attaqué ne proviendrait pas de suggestions faites par l'auteur de l'étude d'incidences mais d'un membre du cabinet du ministre, en sorte que la motivation de l'acte attaqué serait erronée en fait. Le projet autorisé par l'acte attaqué constituerait même un « changement pur et simple du projet » envisagé dans la demande de permis.

Dans une seconde branche, les requérants mettent en cause l'indépendance et l'impartialité du bureau d'études ARIES, auteur de l'étude d'incidences. À leur estime, l'étude d'incidences présenterait de manière «trompeuse» le projet autorisé par l'acte attaqué comme une suggestion du bureau ARIES.

B. Le mémoire en réplique

S'agissant de la première branche, les requérants considèrent, au sujet de l'article D.73 du Code de l'environnement, que la présentation que fait la partie adverse ne correspond à aucune réalité. Ils relèvent qu'elle ne conteste pas que la suggestion d'un pont-passerelle émane du cabinet ministériel, que cette suggestion

n'était accompagnée d'aucun plan précis décrivant véritablement le «projet» et que l'auteur de l'étude d'incidences n'a dès lors pu faire qu'un examen sommaire de cette solution. Ils en déduisent que la variante du pont-passerelle et de tous ses accessoires n'étaient donc pas un « projet » au sens où l'entendent le Code de l'environnement et la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011, mais, au mieux, une alternative proposée par l'auteur de l'étude d'incidences, «en réalité, une alternative imposée par le ministre».

Ils considèrent encore que les justifications reprises dans les deux notes accompagnant la demande de permis ne correspondent pas à des «suggestions» faites par l'auteur de l'étude d'incidences pour améliorer le projet mais à des différences par rapport aux «vagues schémas» que l'auteur de l'étude d'incidences a dû examiner – au titre de la variante du pont-passerelle – à la demande du cabinet ministériel. Ils ajoutent que ni le principe même de la variante du pont-passerelle, ni les «modifications» visées dans les deux notes jointes à la demande de permis, ne peuvent se revendiquer d'une application correcte de l'article D.73 du Code de l'environnement.

Ils soulignent, par ailleurs et en ce qui concerne les griefs à l'égard de l'étude d'incidences, que la partie adverse affirme à tort qu'ils s'abstiendraient de faire valoir des griefs à l'égard de cette étude. Ils indiquent qu'en démontrant qu'elle n'examine pas véritablement le projet faisant l'objet de la demande de permis, ils formulent une critique fondamentale quant à la pertinence de cette étude, cette irrégularité revenant à vicier toute la procédure administrative contraignant l'autorité à examiner les incidences du projet sur l'environnement; elle implique également, selon eux, que ni l'autorité, ni le public n'ont eu accès à une évaluation des incidences conforme au Code de l'environnement.

Ils répliquent encore qu'en démontrant que l'étude d'incidences est dénuée de pertinence quant au «projet» concrétisé par la demande de permis, ils établissent aussi la violation des dispositions visées au moyen, et donc l'illégalité de l'acte attaqué. Ils ajoutent qu'aucune disposition légale ni aucun principe général de droit ne les obligent à faire réaliser à leurs frais une étude d'incidences concernant le projet qui n'a pas été correctement évalué, aux fins de démontrer positivement que l'étude, telle que réalisée, contient des conclusions inexacts.

Ils peinent à comprendre ce qui permet à la partie adverse d'affirmer, au vu des éléments exposés dans la requête en annulation et qu'ils estiment non contestés par le mémoire en réponse, que l'autorité et le public auraient disposé de tous les éléments permettant de se faire une idée correcte des incidences du projet sur l'environnement. Ils estiment que l'étude d'incidences comporte de nombreuses

inexactitudes quant au «projet» faisant l'objet de la demande de permis et renvoient, à cet égard, aux développements de leur requête en annulation. Ils en déduisent que l'autorité a pu être induite en erreur par de telles inexactitudes tandis qu'il est certain, à leurs yeux, que l'essentiel du public n'a pas pu comprendre les incidences du «projet» faisant l'objet de la demande, au vu d'un dossier examinant les incidences d'un projet très différent.

S'agissant de la seconde branche, les requérants observent que la partie adverse ne conteste pas que l'idée du pont-passerelle émane du cabinet du ministre demandeur de permis, et non de l'auteur de l'étude d'incidences. Ils estiment cependant que son affirmation selon laquelle il importe peu de connaître l'origine de cette idée ne répond pas à leurs arguments et méconnaît l'article D.73 du Code de l'environnement. Ils sont d'avis que le fait que la suggestion émane du demandeur du permis ou de l'auteur de l'étude d'incidences a des conséquences juridiques que la partie adverse feint d'ignorer. Ils ne contestent pas que l'auteur de l'étude d'incidences peut utiliser les renseignements donnés par le demandeur de permis pour fonder son étude. En revanche, ils n'admettent pas que l'auteur de l'étude d'incidences présente une solution imposée par le demandeur de permis comme étant la sienne ni que cette «variante» se serait imposée d'elle-même comme étant la meilleure alternative au projet initial et aux alternatives proposées par la population. Ils jugent cette attitude révélatrice, dans le chef de l'auteur de l'étude d'incidences, d'un manque d'indépendance par rapport à l'administration qui l'a mandaté. Ils estiment que la population, qui doit pouvoir compter sur un examen scientifique des incidences d'un projet sur l'environnement, peut légitimement douter de l'impartialité d'un auteur d'études qui se montre à ce point conciliant avec son mandant.

C. Le dernier mémoire

Les requérants maintiennent leurs arguments en soutenant que les inexactitudes et les imprécisions de l'étude d'incidences ont rendu le dossier de demande de permis difficilement compréhensible, voire même trompeur, pour la majorité de la population et pour les instances consultées.

Ils doutent que l'évaluation des incidences du projet ait été conforme aux exigences européennes et ne partagent pas l'interprétation de la directive 2011/92/CE faite par le Conseil d'État. Ils en déduisent que la Cour de justice aurait dû être interrogée à ce sujet. Ils indiquent néanmoins que «compte tenu de la durée anormale de la présente procédure, des frais qu'ils ont déjà dû engager pour la mener à bien, et du fait que l'annulation du permis est proposée par Monsieur l'Auditeur sur le fondement d'un autre moyen, ils se limitent à s'en référer à leurs écrits de procédure».

V.2. Examen

L'arrêt n° 242.716 du 18 octobre 2018 a jugé le deuxième moyen non sérieux au terme de l'analyse suivante :

« *Sur la recevabilité du moyen*

Il y a lieu d'admettre que le moyen tend à contester la pertinence et la qualité de l'étude d'incidences, ainsi que l'impartialité de son auteur. Il ne met, en revanche, pas en cause les formalités permettant ou favorisant la participation des requérants à l'enquête publique.

En ses deux branches, le moyen est donc recevable.

Sur la première branche

Selon l'article D.6, 8°, du Livre I^{er} du Code de l'environnement, dans sa version applicable au cas d'espèce, l'étude d'incidences sur l'environnement consiste dans "l'étude scientifique réalisée par une personne agréée dont l'objet est d'identifier, décrire et évaluer de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les effets directs et indirects, synergiques ou cumulatifs, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, d'un projet sur l'environnement, et de présenter et évaluer les mesures envisagées pour éviter, réduire les effets négatifs du projet sur l'environnement et, si possible, y remédier".

À l'article D.6, 16°, du même Code, le "projet" qui fait l'objet de cette étude est défini comme étant "toute opération, activité, ouvrage, construction, démolition, transformation, extension ou désaffectation d'installations modifiant l'environnement, dont la réalisation est envisagée par une personne physique ou morale, de droit public ou privé et est subordonnée à autorisation préalable".

L'étude d'incidences, qui doit permettre, d'une part, au public d'être informé de toutes les incidences environnementales d'un projet et, d'autre part, à l'autorité compétente de statuer en toute connaissance de ces incidences, doit nécessairement être complète, en ce sens qu'elle doit constituer une évaluation globale et complète de l'ensemble des incidences environnementales du projet considéré.

L'article D.67, §§ 2 et 3, alinéa 1^{er}, du Livre I^{er} du Code de l'environnement, applicable en l'espèce, dispose à cet égard comme suit :

“ § 2. Le Gouvernement peut arrêter les formes et le contenu minimal de l'étude d'incidences sur l'environnement.

§ 3. La notice d'évaluation des incidences ou l'étude d'incidences comporte au minimum les informations suivantes :

- 1° une description du projet comportant des informations relatives à son site, à sa conception et à ses dimensions;
- 2° les données nécessaires pour identifier et évaluer les effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement;
- 3° une description des mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs importants et, si possible, pour y remédier;
- 4° une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par l'auteur d'étude d'incidences ou par le demandeur et une indication des

principales raisons du choix de ce dernier, eu égard aux effets sur l'environnement;
5° un résumé non technique des points mentionnés ci-dessus”.

Conformément à l'article R.57 du Livre I^{er} du même Code, la forme et le contenu minimum de l'étude d'incidences sont également déterminés à l'annexe VII de ce Livre, laquelle inclut, notamment, les points suivants, s'agissant du “projet étudié” :

“ [...]

3° Description des lieux et des abords (description des éléments susceptibles d'être affectés par le projet proposé, y compris notamment la population, la faune, la flore, le sol, l'eau, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine architectural et archéologique, le paysage ainsi que l'interaction entre les facteurs précités).

[...]

5° Présentation du projet :

- Secteur d'activités;
- Description succincte;
- Description détaillée (liste des installations et activités et des dépôts, nature des énergies utilisées ou produites, durée du permis sollicité, calendrier approximatif de la mise en œuvre du permis, liste des matières entrantes, intermédiaires et sortantes).

6° Description des effets importants directs et indirects que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement (y compris notamment sur la population, la faune, la flore, le sol, l'eau, l'air, les réserves naturelles et les réserves forestières, les sites Natura 2000, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine architectural et archéologique, le paysage ainsi que l'interaction entre les facteurs précités) comportant une indication précise des méthodes de prévision et des hypothèses de base retenues ainsi que des données environnementales pertinentes utilisées.

[...]

Solutions et mesures pour éviter et réduire les effets sur l'environnement :

1° Synthèse des observations formulées dans le cadre de la consultation du public avant l'étude d'incidences, prévue à l'article 78.

2° Esquisse des principales solutions de substitution techniquement réalisables examinées par le maître de l'ouvrage et indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement.

3° Description des mesures envisagées pour éviter, réduire et si possible compenser les effets négatifs importants sur l'environnement.

Commentaires de l'auteur de l'étude :

1° Aperçu des difficultés éventuelles (lacunes techniques ou manques dans les connaissances) rencontrées par l'auteur de l'étude dans la compilation des informations requises.

2° Propositions et recommandations de l'auteur de l'étude.

Résumé non technique des informations reprises aux rubriques ci-dessus :

Cette rubrique 5 est imprimée sur des pages de format A4 et doit être lisible après photocopie éventuelle en noir et blanc à l'exception des expressions cartographiques”.

Les lacunes dans l'étude d'incidences vicient la décision de l'autorité si elles sont importantes, c'est-à-dire si elles ne lui permettent pas, fût-ce approximativement, d'apprécier la nature et les effets de l'exploitation ou des travaux projetés sur l'environnement.

En l'espèce, et sous la réserve expresse de ce qui doit être décidé dans le cadre de l'affaire enrôlée sous le numéro G/A.218.608/XIII-7594, l'étude d'incidences sur l'environnement (E.I.E.) précise que sa réalisation s'est étalée sur près de trois ans, d'octobre 2009 à juillet 2012.

Pour l'essentiel, le “projet” envisagé initialement consiste, d'une part, dans “la création d'une nouvelle voirie à travers le village de Tilff, d'un pont et d'une passerelle piétonne surplombant l'Ourthe, ainsi que de deux passages sous voies de chemin de fer (dont un piéton)” et, d'autre part, dans la création d'une “seconde partie de voirie (...) entre la rue d'Angleur et le boulevard de Colonster, permettant de ne pas traverser la voie de chemin de fer” (E.I.E., p. 6).

L'étude d'incidences examine également plusieurs “alternatives” qui “ont été proposées par des riverains” (E.I.E., p. 63). Ces alternatives sont au nombre de six, outre celle consistant dans l'absence de modification de la zone (“alternative 0”) (E.I.E., p. 63).

L'étude conclut, cependant, après une analyse détaillée de leurs incidences sur l'environnement, que “ni le projet initial, ni les différentes alternatives n'offrent de solution satisfaisante face à la problématique du remplacement du pont de Tilff” (E.I.E., p. 667). Elle observe tout autant que le maintien de la situation n'est pas une solution satisfaisante, “[é]tant donné le doublement des fréquences ferroviaires au niveau de la ligne de chemin de fer” qui entraîne des “remontées de fil observées au niveau du passage à niveau du centre de Tilff” de plus en plus fréquentes (*ibid.*).

Sur la base de ces différents éléments, l'étude d'incidences a, dès lors, examiné la variante dénommée “variante du pont-passerelle”, laquelle a donné lieu, moyennant certaines modifications, au projet litigieux. D'une part, cette variante consiste, “à établir une nouvelle voirie entre, en rive droite, le rond-point Avenue Laboulle/place du Saucy/B602, et en rive gauche, le croisement rue d'Angleur/rue Fond du Moulin. Le passage entre les deux rives serait réalisé à l'aide d'un pont-passerelle, à deux étages, permettant le passage des véhicules à l'étage supérieur, et des modes doux à l'étage inférieur” (E.I.E., p. 669). D'autre part, “(a)u niveau du quartier de Sainval, la suppression des PAN (passages à niveau) de Sainval et de Colonster est conservée, ainsi que la voirie passant dans la colline permettant de supprimer ces infrastructures. La jonction avec le chemin de halage est cependant revue” (E.I.E., p. 672).

Contrairement à ce que soutiennent les requérants, cette “variante” répond bien à la notion de “projet” au sens de l'article D.6, 16°, précité. Il ne s'agit pas d'une “vague idée”, imprécise et abstraite, comme ils l'affirment. Sa description tient en dix-sept pages, tandis que les incidences sur l'environnement y sont examinées aux pages 687 à 727, soit sur quarante pages. Les requérants indiquent eux-mêmes, plus loin dans leur recours, que “(c)ette variante est la seule, dans toute l'étude d'incidences, à bénéficier d'une schématisation avec des vues en trois dimensions”.

Prima facie, cette description comme l'examen des incidences qui s'ensuit s'avèrent, dès lors, suffisamment précis et complets au regard des dispositions précitées, nonobstant le fait que l'étude d'incidences a initialement

porté sur le projet dit “rocade *ter*” et les “alternatives”. L'étude de la “variante du pont-passerelle” ne peut d'ailleurs être dissociée de l'ensemble de l'étude d'incidences qui a porté sur l'examen de la situation actuelle et les avantages et inconvénients du projet initial et des autres alternatives, certains de leurs éléments restant par ailleurs identiques à ceux de la “variante du pont-passerelle”.

Les requérants ne démontrent pas que les indications figurant dans l'étude quant au niveau de détail assez faible de certaines de ces “alternatives” (E.I.E., p. 26) trouvent à s'appliquer à la “variante” litigieuse. Il y a lieu d'observer, au contraire, que si la description de cette dernière occupe dix-sept pages, le même nombre de pages y est consacré au total pour les six alternatives en question. De nombreux photomontages représentent, par ailleurs, les aménagements de la “variante”, à tout le moins en ce qui concerne ceux que les requérants mentionnent dans leur requête en annulation. Ils permettent de se faire une idée précise du projet examiné au niveau du pont-passerelle, sans qu'il ne paraisse nécessaire de disposer de plans détaillés, comme le déplorent les requérants. Au demeurant, tant le public que les autorités compétentes disposaient de plans suffisamment précis joints à la demande de permis.

La partie adverse relève, en outre et à bon droit, que, dans son avis du 23 février 2016, le collège communal d'Esneux a considéré que “le présent projet a fait l'objet d'une étude précise et de qualité”, que “le sérieux des auteurs de projet n'est pas à remettre en cause” et que “de nombreux paramètres ont été pris en compte”, cet avis dût-il préciser au préalable qu'il n'appartient pas à cette instance, “dans le cadre du présent avis, de juger de la pertinence et de la qualité de cette étude d'incidences”.

La partie adverse fait également observer, à juste titre, que les requérants ne remettent pas en cause les conclusions de l'étude d'incidences, ni n'apportent d'élément concret permettant de douter de la validité des résultats de cette étude. Le simple fait que cette étude a évolué en trois ans et a successivement examiné le “projet”, les “alternatives” et la “variante” ne suffit pas à établir qu'elle a manqué de pertinence ou serait insuffisante quant à cette dernière. Il y a lieu aussi de rappeler qu'une étude d'incidences présente nécessairement un certain degré de généralité.

Sans que les requérants ne se voient imposer de faire réaliser à leurs frais une étude destinée à démontrer les inexactitudes de l'étude d'évaluation des incidences ayant examiné en tout ou en partie le projet litigieux, ils ne doivent pas moins établir que cette dernière comporte des lacunes “importantes”, de nature à vicier la décision de l'autorité. Ils doivent ainsi démontrer ou, à tout le moins, apporter des éléments concrets tendant à établir que de telles lacunes ne leur ont pas permis, ainsi qu'à l'autorité, fût-ce approximativement, d'apprécier la nature et les effets des travaux projetés sur l'environnement, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

Les requérants ne peuvent pas davantage tirer argument du fait que le projet autorisé par le permis attaqué a évolué par rapport à celui examiné dans le cadre de la “variante” susmentionnée, pour tenter d'établir que cette dernière n'était pas suffisamment avancée au stade de l'étude d'incidences.

L'article D.73 du Livre I^{er} du Code de l'environnement dispose comme suit :

“ Le projet, objet de la demande de permis, peut comporter des modifications par rapport au projet qui a fait l'objet de l'étude d'incidences lorsque ces modifications trouvent leur fondement dans des suggestions faites par l'auteur de cette étude. Lorsque, nonobstant les suggestions faites par l'auteur de l'étude d'incidences, le demandeur de permis n'entend pas modifier son projet, il en rend compte de manière motivée dans sa demande”.

Cette disposition ne vise que les modifications postérieures à l'étude d'incidences et suppose qu'elles "trouvent leur fondement dans des suggestions faites par l'auteur de cette étude". Si tel est le cas, elles ne peuvent être interprétées comme témoignant d'une imprécision trop grande de la "variante" examinée lors de l'étude d'incidences. Elles n'attestent pas non plus nécessairement d' "inexactitudes" dans cette étude, comme l'affirment erronément les requérants.

Ceux-ci n'établissent au demeurant pas que les modifications relevées en pages 16 et 17 de la "note justificative" jointe à la demande de permis méconnaîtraient l'article D.73 précité.

Ils invoquent, à cet égard, le fait que lesdites modifications ont été suggérées par le cabinet ministériel et non par l'auteur de l'étude comme le prévoit cet article. Ce raisonnement ne peut être suivi, dans la mesure où, s'il ressort effectivement des articles de presse produits par les requérants que l'origine de la "variante" de l'étude d'incidences semble bien être celle qu'ils prétendent, cela ne signifie pas que les modifications ultérieures ne trouveraient pas "leur fondement dans des suggestions faites par l'auteur de cette étude". Celui-ci s'est réapproprié et a examiné ladite "variante" en proposant des modifications, ce qui a permis à l'auteur de la demande de permis d'y voir des "suggestions" de l'auteur de l'étude, au sens de l'article D.73 précité. L'acte attaqué indique d'ailleurs, en ce sens, que "le demandeur motive son projet au regard des recommandations faites par l'auteur de l'étude", et ce dans la "note justificative" précitée.

Pour le surplus, cette disposition ne s'oppose pas à ce que la variante ait été, à l'origine, formulée par un tiers au bureau d'études, tel le cabinet du ministre en charge de cette matière.

Les requérants ne peuvent non plus prétendre que le même article D.73 aurait été méconnu par la circonstance qu' "il ne s'agit pas d'une 'modification' du projet soumis à étude d'incidences telle qu'envisagée par l'article D.73 du Code de l'environnement" mais "d'un changement pur et simple de projet, qui impliquait d'abord une concrétisation technique, puis une véritable évaluation des incidences du projet sur l'environnement (...)".

Il convient, encore une fois, de ne pas confondre, d'une part, l'évolution de la "variante" par rapport au projet initialement soumis à étude d'incidences et, d'autre part, les modifications apportées postérieurement à cette "variante", dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme litigieuse.

Le non-respect de l'article D.73 ne peut s'apprécier qu'au regard de ces dernières modifications, ce que les requérants ne démontrent pas en cherchant tout au plus à établir l'imprécision de ladite "variante", par l'importance de ces modifications.

Au surplus et en toute hypothèse, les exemples que les requérants citent dans leur requête en annulation peuvent trouver un fondement "dans des suggestions faites par l'auteur de cette étude".

Du côté de la rive gauche, il ressort ainsi du point "4.2.1.3. Sécurité automobile", "B. Aspects en défaveur de la sécurité" (E.I.É., p. 693), ce qui suit :

" En sortie du site de la gare, les véhicules devront s'insérer sur la rue d'Angleur. Ce faisant, ils devront couper le flux en provenance du pont et se rendant vers Sainval. A cet endroit, les véhicules rouleront en pente descendante, leur vitesse sera donc élevée. De plus, la visibilité sera relativement faible, les véhicules venant de l'arrière-gauche".

De même, le point “4.2.6. La rue Fond du Moulin”, “B. Aspects en défaveur de la sécurité” (E.I.E., p. 695) indique ce qui suit :

“ Au vu de ce changement de priorité, la vitesse des véhicules dans cette zone risque d'augmenter. (...) Il sera malgré tout nécessaire de contrôler la vitesse des véhicules dans les mois qui suivent la mise en place de la variante afin d'évaluer la nécessité d'aménager des outils dissuasifs (panneaux de signalisation, radars dissuasifs, (...)).
Il est tout de même recommandé d'installer un panneau signalant une succession de virages dangereux (Type A1d) dans le bas de la rue Fond du Moulin, en approche de la rampe du pont”.

La demanderesse de permis a, dès lors, raisonnablement pu prévoir, en lieu et place de ce carrefour, de réaliser un rond-point à cet endroit du projet pour remédier à de telles difficultés. Il est également compréhensible que les projections consacrées à l'aspect de la rive gauche dans l'étude d'incidences diffèrent de ce qu'autorise le permis litigieux. Les expropriations prévues initialement ne peuvent plus coïncider avec le nombre finalement requis. Enfin, s'il n'apparaît pas que la pente du pont dans son ensemble a été modifiée, l'indication de la “note justificative” selon laquelle “la rampe courbe vers le nouveau rond-point est plus accentuée que prévu ($\pm 10\%$)” paraît, encore une fois, liée à la réalisation de ce rond-point qui impose d'atteindre le niveau des deux autres axes plus rapidement.

Il en résulte que les nouveaux aménagements prévus en rive gauche de la “variante”, postérieurement à l'étude d'incidences, paraissent respecter le prescrit de l'article D.73 du Code de l'environnement.

Du côté de la rive droite, la création de l'autre nouveau rond-point et du boulevard urbain qui le sépare du rond-point à réaménager ne paraît pas directement issu de la “variante” examinée dans l'étude d'incidences. Il y a lieu d'observer néanmoins qu'un tel rond-point était prévu dans le projet initialement soumis à évaluation des incidences sur l'environnement “entre l'avenue Laboulle et l'avenue Neef (diamètre externe de 31 m)” (E.I.E., p. 45). Ce rond-point initial devait s'accompagner d'aménagements plus importants encore comme l'expose l'étude d'incidences :

“ La branche menant vers l'autoroute E25 sera décalée d'environ 30° vers le sud, occasionnant un décalage de maximum 13 m de la voirie, sur une longueur de 150 m. Cette même voirie entre ce nouveau rond-point et l'autoroute sera réduite à une largeur de 8 m sur 300 m” (E.I.E., p. 48).

Ledit rond-point a, dès lors, fait l'objet de l'étude approfondie dont les requérants déplorent, à tort comme il a été examiné, l'inexistence pour la “variante”.

Les requérants ne peuvent, de ce fait, invoquer la violation de l'article D.73 du Livre I^{er} du Code de l'environnement qui permet certaines modifications du projet sans qu'une nouvelle étude d'incidences ne doive être réalisée.

Il suit des éléments qui précèdent que le public a été dûment informé de la teneur du projet litigieux, tandis que l'auteur de l'acte attaqué a pu statuer en connaissance de cause, grâce, d'une part, à l'étude d'incidences suffisamment précise et complète et, d'autre part, à la note justificative jointe à la demande de permis d'urbanisme qui a énuméré les adaptations ultérieures au projet.

La première branche du moyen n'est pas sérieuse.

Sur la seconde branche

Les requérants ne démontrent pas que l'auteur de l'étude d'incidences aurait manqué d'indépendance et d'impartialité, par le simple fait de se voir proposer tout ou partie de la "variante" du pont-passerelle examinée dans le cadre de l'étude d'incidences.

Comme il a été examiné ci-avant, s'il paraît établi que l'origine de cette "variante" semble bien provenir du cabinet ministériel, cela n'implique pas que le bureau d'études ait manqué à de telles garanties en examinant les incidences sur l'environnement de ce projet. Cette critique ne peut se vérifier à l'aune de l'origine de cette variante, d'autant que celle-ci se fonde sur des premières conclusions du rapport, selon lesquelles "ni le projet initial, ni les différentes alternatives n'offrent de solution satisfaisante face à la problématique du remplacement du pont de Tilff" (E.I.E., p. 667). Par ailleurs, les requérants n'avancent aucun élément qui démontrerait qu'au-delà de cet aspect, les considérations liées aux incidences sur l'environnement du projet seraient biaisées, eu égard à cette origine.

Le fait que l'origine de la "variante" n'apparaisse pas telle quelle dans l'étude d'incidences ne modifie pas cette analyse. Il peut difficilement être soutenu que le Ministre ait cherché à dissimuler son rôle ou celui de son cabinet dans cette proposition, alors que les extraits de presse déposés par les requérants se font largement l'écho de leurs initiatives. De ce fait, le public lui-même, à supposer que cela présente une importance, a pu être informé de ce processus.

La seconde branche du moyen n'est pas sérieuse.

Par conséquent, *prima facie*, le deuxième moyen n'est pas sérieux ».

L'analyse faite par l'arrêt précité garde toute sa pertinence, d'autant qu'est désormais sans objet la réserve exprimée quant au caractère pendant de l'affaire A. 218.608/XIII-7594.

Le deuxième moyen n'est fondé en aucune de ses branches.

VI. Troisième moyen

VI.1. Thèse des requérants

A. La requête

Le troisième moyen est pris «du défaut de motifs exacts, pertinents et légalement admissibles et de la violation :

- des articles D.1, D.2, D.6, 8°, D. 29-2, D.62, D.64., D.65., D.66, D.67, D.69 du Code de l'environnement;
- des articles R.57 et de l'annexe VII du Code de l'environnement;
- des articles 1^{er} et 285 du CWATUP;

- de l'article 6 de la Convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement;
- des principes généraux de bonne administration, en particulier le devoir de minutie;
- de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs».

Dans les développements de leur moyen, les requérants rappellent, dans un premier temps, que les dossiers de demande de permis doivent permettre à l'autorité d'examiner la qualité de l'intégration d'un projet dans le paysage, que l'article 285 du CWATUP impose à cet effet un ensemble de pièces à joindre à la demande de permis, que, de même, l'étude d'incidences doit, de manière scientifique, identifier, décrire et évaluer l'atteinte potentielle d'un projet sur le paysage et proposer les solutions les plus adaptées pour réduire ou éviter ces atteintes et que ces éléments doivent permettre à l'autorité de statuer en connaissance de cause.

Ils relèvent, ensuite, que le projet litigieux se situe dans un paysage qui mérite d'être préservé et mis en valeur, ce paysage comportant à proximité immédiate le Château et le Parc Brunsode, l'ensemble formé par le Château de Colonster et ses abords, et celui formé par l'Ourthe, avec le bois du Monceau, Famelette, Nomont et Limoges, soit plusieurs sites classés ou formant une zone Natura 2000. Ils font valoir qu'un tel cadre a donné lieu à de nombreuses remarques lors de l'enquête publique et soutiennent que cela n'a pas empêché l'acte attaqué de comporter peu de motifs liés à la préservation du patrimoine et des paysages.

Dans une première branche, les requérants soutiennent que ni le dossier de demande ni l'étude d'incidences n'ont permis à l'auteur de l'acte attaqué d'avoir une représentation exacte de l'impact paysager du projet litigieux. Ils font, en particulier, valoir ce qui suit :

- le reportage photographique joint à la demande de permis porte uniquement sur la situation existante et ne contient aucune projection du projet litigieux, contrairement au prescrit de l'article 285 du CWATUP;
- les plans déposés ne sont que des plans de masse ou de sol et ne permettent pas de se rendre compte de l'impact paysager du projet;
- les projections du projet figurant dans l'étude d'incidences sont inexactes : la figure 420 ne correspond pas au projet autorisé par l'acte attaqué, en ce qu'elle représente un pont plus court et moins en biais, sans rambarde et avec une pile centrale et non deux piles de part et d'autre de l'Ourthe; la figure 422 représente la rive gauche avec un magasin de vélos qui sera exproprié pour réaliser le rond-

point projeté; la figure 424 représente le passage du pont au-dessus de la rue d'Angleur en pointillé rouge, ce qui ne permettrait pas de se faire une représentation exacte de l'impact paysager.

Ils estiment que, alors que ce doit être l'objectif de l'étude d'incidences de procurer l'information la meilleure possible quant aux incidences du projet sur le paysage, le fonctionnaire délégué n'a pas été mis en mesure de statuer en connaissance de cause. De la même manière, le public n'a pu se faire une idée précise des atteintes au paysage.

Dans une seconde branche, les requérants soutiennent que la motivation de l'acte attaqué en ce qui concerne l'impact paysager est stéréotypée.

Ils ne comprennent pas pourquoi le projet litigieux a été retenu par le fonctionnaire délégué alors qu'il n'est que l'une des huit solutions envisagées dans le cadre du remplacement du pont de Tilff, outre les deux solutions techniques émanant du demandeur de permis lui-même.

Ils ne comprennent pas non plus en quoi le projet autorisé aurait un «rôle structurant» alors que le contexte bâti et non bâti aurait plutôt imposé la construction d'un pont qui s'y intègre. Ils ne comprennent pas la portée du caractère «symbolique» que peut avoir l'ouvrage dans l'esprit du fonctionnaire délégué. Ils estiment, encore, que la motivation de l'acte attaqué est insuffisante pour comprendre le caractère admissible du projet au regard de son impact paysager jugé «signifiant» par l'auteur de l'acte attaqué. Ils questionnent enfin les termes de la motivation quant aux «aménagements végétalisés» ou la «finesse de la structure».

B. Le mémoire en réplique

Sur les deux branches réunies du moyen, les requérants répliquent que la partie adverse ne répond pas à leurs arguments ni ne conteste que le reportage photographique joint à la demande de permis ne comprend aucune projection permettant de vérifier l'impact du projet sur le paysage, ou encore que le dossier de demande ne répond pas au prescrit de l'article 285 du CWATUP.

Ils estiment que la partie adverse ne conteste pas davantage que les projections contenues dans l'étude d'incidences sont inexactes à de très nombreux égards. Ils considèrent enfin que, bien qu'elle affirme que la motivation formelle de la décision, au regard des incidences du projet sur le paysage et quant aux remarques de certains réclamants, est adéquate, elle ne tente pas réellement de répondre aux arguments précis contenus dans la requête.

C. Le dernier mémoire

Les requérants s'en réfèrent pour l'essentiel à leurs écrits antérieurs. Ils n'aperçoivent pas comment les figures de l'étude d'incidences, qui sont inexactes, peuvent être utilisées pour affirmer que l'autorité et le public ont pu se faire une idée exacte de la situation.

VI.2. Examen

L'arrêt n° 242.716 du 18 octobre 2018 a jugé le troisième moyen non sérieux au terme de l'analyse suivante :

« *Sur la recevabilité du moyen dans son ensemble*

Il convient à nouveau de constater que le moyen ne met pas réellement en cause les formalités permettant ou favorisant la participation des requérants à l'enquête publique. La critique porte davantage sur l'impossibilité alléguée d'avoir une représentation exacte de l'impact paysager du projet litigieux ou sur le caractère inadéquat de la motivation de l'acte attaqué.

Le moyen est donc recevable.

Sur la première branche

Sur la recevabilité de la première branche

Il y a lieu de constater qu'en habitant sur le quai de l'Ourthe, 23, le second requérant a une vue directe sur le pont de Tilff. Il justifie dès lors d'un intérêt direct et suffisant à critiquer ce qu'il qualifie de mauvaise intégration paysagère du projet litigieux.

Par contre, ni ce requérant, ni le premier requérant ne justifie de l'intérêt requis à critiquer les aspects d'intégration paysagère de la partie "Sainval" du projet. Ils sont, en effet, domiciliés au minimum à plusieurs centaines de mètres de ces aménagements de sorte que de tels aspects ne leur cause aucun grief suffisant. La première branche du moyen est par conséquent irrecevable en ce qu'elle critique l'intégration paysagère du projet dans la partie "Sainval".

Sur le fond s'agissant de la première branche

Les éléments composant un dossier de demande de permis d'urbanisme doivent permettre à l'autorité de se faire une représentation exacte des lieux.

D'éventuelles lacunes dans la composition du dossier de demande ou une éventuelle erreur dans le plan d'implantation ne sont de nature à affecter la légalité du permis accordé que lorsqu'il est établi qu'en raison de ces lacunes ou inexactitudes, l'autorité compétente a été induite en erreur et n'a pu se prononcer en pleine connaissance de cause.

Il revient à celui qui dénonce les lacunes du dossier de demande de permis de montrer que ces défauts ont empêché l'administration d'apprécier convenablement la demande et qu'elles auraient pu la conduire à prendre une décision différente.

En l'espèce, les requérants ne démontrent pas qu'en raison des éventuelles lacunes du dossier, le public et l'auteur de l'acte attaqué n'ont pu se faire une juste représentation des incidences du projet sur le paysage.

L'important reportage photographique joint au dossier de demande permet de se représenter concrètement l'environnement bâti et non bâti existant. Par hypothèse, il ne peut représenter les futurs aménagements non encore réalisés. Néanmoins, en les combinant avec les figures de l'étude d'incidences, telles que celles reprises sous les numéros 391 et 392 (p. 670), 393 (p. 671), 395 (p. 673), 397 (p. 674), 412 (p. 693), 416 (p. 703) et, surtout, 420 (p. 710), 421 (p. 712), 422 (p. 714) et 423 (p. 716), le public et le fonctionnaire délégué ont pu se représenter précisément et concrètement l'intégration paysagère du projet. Ces quatre dernières figures, de même que les figures 392 et 412 précitées, sont en trois dimensions, se rapprochant ainsi des exigences de l'article 285 du CWATUP.

Des différences existent sans doute par rapport au projet visé par la demande de permis litigieuse.

Il convient toutefois de souligner, à cet égard, qu'elles sont dûment mentionnées dans les notes justificatives jointes à la demande de permis - en particulier, la première qui a trait au pont de Tilff.

En outre, l'absence de pile au milieu de la rivière ou la disparition du magasin de vélo à l'issue de la construction du projet ne feront à l'évidence que faciliter l'intégration du projet dans son environnement bâti et non bâti, ce qui ne peut préjudicier à une bonne perception de son intégration paysagère.

En ce qui concerne la longueur et la courbure du pont, s'il est difficile de se les représenter sur la base d'un plan en coupe, les plans en deux dimensions (vues de haut) ou des figures telles que celles portant les n^{os} 391, 393, 395 et 397, permettent d'avoir une vue suffisamment précise du projet.

Les plans en coupe, comme celui portant la référence "E-633-6724 - Situation projetée - Pont - Vue en plan et Elévation.pdf", permettent, pour leur part, de visualiser le pont muni de rambardes, pour les piétons comme pour la circulation automobile.

Il en résulte que les lacunes invoquées par les requérants, à supposer qu'elles soient établies, ne sont pas de nature à avoir induit le public et l'autorité compétente en erreur et de les avoir empêchés de se prononcer en pleine connaissance de cause sur le projet litigieux.

Partant, en sa première branche, le moyen est partiellement irrecevable et n'est, en toute hypothèse, pas sérieux.

Sur la seconde branche

L'acte attaqué justifie à suffisance l'admissibilité du projet litigieux au regard des aspects paysagers et de son intégration dans le cadre environnant.

Ainsi, outre la reproduction de l'avis du D.N.F. qui traite successivement de la "Protection des cours d'eau", des "Arbres remarquables", du "Maintien des espèces protégées", de la "Limitation de la pollution lumineuse" et de la "Gestion des espèces invasives" (acte attaqué, pp. 13 à 15), l'acte attaqué répond, sur ces points, aux réclamations formulées lors de l'enquête publique en soulignant notamment les éléments suivants :

- “ (...)
- l'aspect paysager du projet a été pris en compte par la conception légère de la structure du pont-passerelle et par les aménagements annexes qui visent l'intégration globale du projet dans le contexte bâti et non bâti, et qui comprennent beaucoup de plantations;
 - l'architecture singulière du pont-passerelle vise à accompagner le rôle structurant et symbolique de l'ouvrage qui relie les deux parties du village de Tilff;
 - une grande partie des arbres autour du parking du château de Brunsode sera préservée et le projet prévoit même la 'reforestation' des talus créés et la plantation de massifs arbustifs afin de maintenir le caractère vert des abords du château;
 - les abattages des arbres prévus ont fait l'objet d'une analyse du SPW - DGO3 - Département de la Nature et de la Forêt qui a émis un avis favorable conditionnel (voir ci-avant) seront compensés par de nouvelles plantations;
- (...)
- le projet prévoit la création de cheminements piétons vers le Chemin de Limoges, sur la colline, en liaison avec la gare et le nouveau pont;
- (...)
- le projet permettra d'améliorer la qualité des espaces publics, notamment par l'agrandissement de la place Albert I^{er}, ce qui devrait être bénéfique pour le tourisme quand les travaux seront terminés;
- (...)” (acte attaqué, pp. 22 et 23).

L'acte attaqué conclut, en outre, ce qui suit sur l'impact paysager du projet litigieux (page 24) :

“ (...)

Considérant qu'il ressort des plans et du reportage photographique versés au dossier que l'impact paysager du projet est signifiant, mais que la structure fine du pont-passerelle et les nombreux aménagements végétalisés permettent une intégration qualitative du projet dans le contexte environnant;

Considérant que les travaux projetés ne compromettent pas la destination générale de la zone, ni son caractère architectural;

Considérant qu'au regard des dispositions intégrées au projet déposé et compte tenu des conditions imposées dans la présente décision, on peut raisonnablement affirmer que l'ensemble des interventions recompose les lignes de force du paysage, d'une part, en créant une connexion entre le tissu urbain de la rive gauche et de la rive droite de la rivière, et d'autre part, en permettant une valorisation des espaces publics reconfigurés au profit de la collectivité;

(...)”.

L'acte motive donc adéquatement l'admissibilité du projet au regard des aspects paysagers.

Pour le surplus, l'on ne perçoit pas en quoi il convient de tenir compte du contexte particulier lié à la présence de plusieurs “projets”, “alternatives” ou “variantes” pour apprécier la portée de l'obligation de motivation formelle.

La partie adverse ne devait donc pas exposer, dans la motivation de sa décision, les raisons pour lesquelles la “variante” du pont-passerelle a finalement été retenue au détriment des autres “projets” ou “alternatives”, dès lors que la

demanderesse de permis a opté dans sa demande pour ladite variante du pont-passerelle.

S'agissant du “rôle structurant et symbolique” de ce pont, elle ne devait pas davantage tenir compte des autres possibilités, ce que les requérants suggèrent en indiquant que “la présence de l'Ourthe et de sites classés aux alentours semblent *a priori* imposer la construction d'un pont qui s'y intègre”. Cette affirmation revient à substituer l'appréciation des requérants à celle de l'autorité qui précise pourtant, à juste titre, que “la comparaison entre les différentes alternatives de remplacement du pont sur l'Ourthe a fait l'objet de l'étude d'incidences sur l'environnement qui a été réalisée par un bureau d'étude agréé et indépendant”.

En ce qui concerne ce que l'auteur de l'acte attaqué a voulu indiquer en utilisant les termes “structurant et symbolique”, leur portée peut être appréhendée en les replaçant dans la phrase dont ils sont extraits : “l'architecture singulière du pont-passerelle vise à accompagner le rôle structurant et symbolique de l'ouvrage qui relie les deux parties du village de Tilff”. Il est inexact de qualifier cette motivation de stéréotypée et de “déconnectée des particularités du dossier”. Elle témoigne, au contraire, d'une réappropriation des éléments du dossier et doit se lire dans sa totalité pour être bien comprise, le terme “symbolique” renvoyant à la liaison des “deux parties du village” favorisée par ladite “architecture singulière du pont-passerelle”.

Cette interprétation est confirmée par le motif selon lequel “l'ensemble des interventions recompose les lignes de force du paysage, d'une part, en créant une connexion entre le tissu urbain de la rive gauche et de la rive droite de la rivière, et d'autre part, en permettant une valorisation des espaces publics reconfigurés au profit de la collectivité”.

La critique n'est donc pas sérieuse sur ce point.

En ce qui concerne les motifs relatifs aux “aménagements végétalisés” et à la “finesse” du pont-passerelle, il apparaît qu'ils sont invoqués pour justifier l’“intégration qualitative du projet dans le contexte environnant”.

Cette motivation est adéquate. Si les requérants demandent que la notion de “finesse” soit relativisée, eu égard à l'ampleur du projet - ce que traduit au demeurant la référence à l'impact paysager “signifiant” précité -, ils n'apportent pas d'éléments de nature à démontrer l'inexactitude de ces motifs.

Cette critique revient, dès lors, de nouveau, à demander au Conseil d'État de substituer son appréciation à celle de l'autorité ou, du moins, à demander à cette dernière qu'elle livre les motifs de ses motifs, ce qui n'est pas requis.

La critique n'est donc pas non plus sérieuse sur ce point.

Partant, en sa seconde branche, le moyen n'est pas sérieux.

Par conséquent, *prima facie*, le troisième moyen est partiellement irrecevable et, pour le surplus, n'est pas sérieux ».

L'analyse faite par l'arrêt précité garde toute sa pertinence. Il y a lieu de constater en outre que la troisième partie requérante est également éloignée de la partie «Sainval» du projet, de sorte que la première branche du moyen demeure irrecevable en ce qu'elle critique l'intégration paysagère du projet dans la partie «Sainval».

Le troisième moyen n'est fondé en aucune de ses branches.

VII. Quatrième moyen

VII.1. Thèse des requérants

A. La requête

Le quatrième moyen est pris «de l'absence de motifs exacts, pertinents et légalement admissibles et de la violation :

- de l'article 1^{er} du CWATUP;
- des articles 1^{er}, D.29-2, et 69 du Code de l'environnement; de l'article 6 de la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement;
- du principe général de droit selon lequel l'autorité est tenue de prendre en considération les résultats de l'enquête publique aux fins de statuer en toute connaissance de cause sur une demande de permis;
- de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs».

Dans une première branche, les requérants invoquent le caractère inadéquat de la motivation de l'acte attaqué en ce qui concerne les problèmes de mobilité. Ils soulignent que la suppression du passage à niveau en rive gauche du pont de Tilff va avoir une incidence importante en matière de circulation, comme en témoignent, selon eux, l'étude d'incidences, la note d'intention accompagnant la demande de permis et le plan de mobilité du secteur Ourthe-Amblève-Condroz réalisé en 2003. Ils considèrent, cependant, que, selon la motivation de l'acte attaqué, le fonctionnaire délégué n'a pas tenu compte de la probable augmentation du trafic et des nuisances consécutives pour les riverains.

Dans une seconde branche, les requérants reprochent à l'auteur de l'acte attaqué de ne pas répondre aux remarques formulées dans le cadre l'enquête publique «quant à l'augmentation du trafic de transit au centre de Tilff».

B. Le mémoire en réplique

En ce qui concerne la première branche, les requérants estiment que la partie adverse se limite à rappeler qu'elle a examiné d'autres questions en lien avec la

mobilité, par exemple, la fluidification du trafic vers le Sart-Tilman, alors que, selon eux,

- elle ne conteste pas que la suppression du passage à niveau est de nature à avoir une incidence sur l'importance de la circulation dans le village de Tilff, comme il résulte des pièces mentionnées au point 64 de la requête en annulation;
- elle ne conteste pas non plus qu'aucun des motifs formels de l'acte attaqué ne permet de constater que l'autorité a tenu compte, lorsqu'elle a pris sa décision, de l'accroissement de la circulation dans le village de Tilff en conséquence de la fluidification du trafic;
- elle n'indique pas que la question de l'augmentation du trafic dans Tilff serait dénuée de pertinence dans le cadre de l'examen de la demande de permis, ce qui serait, du reste, contraire à l'article 1^{er} du Code de l'environnement.

Dans ce contexte, ils en déduisent qu'il est manifeste que l'acte attaqué n'est pas adéquatement motivé en la forme quant à la question de l'acceptabilité de l'augmentation du trafic au détriment des habitants du village de Tilff.

En ce qui concerne la seconde branche, les requérants relèvent que la partie adverse se limite à affirmer qu'en statuant sur les questions de mobilité, elle a répondu aux remarques des riverains à cet égard. Ils estiment que, ce faisant, elle ne répond pas aux remarques des riverains, liées à l'augmentation du trafic dans le village de Tilff.

C. Le dernier mémoire

Les requérants se réfèrent à leurs écrits antérieurs.

VII.2. Examen sur les deux branches du moyen réunies

L'arrêt n° 242.716 du 18 octobre 2018 a jugé le quatrième moyen non sérieux au terme de l'analyse suivante :

« Pour satisfaire aux exigences des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, tout acte administratif à portée individuelle doit faire l'objet d'une motivation formelle, laquelle consiste en l'indication, dans l'acte, des considérations de droit et de fait servant de fondement à la décision. Cette motivation doit permettre aux intéressés de comprendre les raisons fondant la décision et de vérifier qu'elle a été précédée d'un examen des circonstances de l'espèce.

La motivation d'un acte de l'administration active ne doit, par ailleurs, pas contenir de réponse à toutes les objections qui ont été émises au cours de la procédure d'enquête publique. Il faut, mais il suffit, que les motifs de l'acte attaqué répondent au moins globalement aux réclamations et indiquent les raisons

de droit et de fait qui ont conduit l'autorité à se prononcer, le degré de précision de la réponse étant fonction de celui de la réclamation. Autrement dit, lorsqu'au cours de l'enquête publique, des observations précises, dont l'exactitude et la pertinence sont corroborées par le dossier, ont été formulées, le permis délivré ne peut être considéré comme adéquatement motivé que s'il permet de comprendre les raisons pour lesquelles l'autorité passe outre, au moins partiellement, à ces observations.

En l'espèce, il n'est pas exact de soutenir que le fonctionnaire délégué n'aurait pas tenu compte des problèmes de mobilité ni, en particulier, ceux liés à l'augmentation du trafic en raison du nouveau pont-passerelle au centre de Tilff. Il n'est pas non plus exact que les réclamations des riverains n'auraient pas été prises en compte sur ce point.

Ainsi, contrairement à ce que soutiennent les requérants, il convient d'avoir égard aux éléments de réponse aux réclamations, selon lesquels, d'une part, “[l]a suppression du passage à niveau de Tilff était un des objectifs que le projet devait rencontrer pour améliorer la sécurité et la mobilité; les alternatives maintenant ce passage à niveau ne répondaient donc pas à l'objectif visé”, et selon lesquels, d'autre part, “la réalisation du pont-passerelle renforcera la sécurité et la mobilité des modes doux, et créera une connexion directe entre le centre de Tilff et la gare”. De manière implicite mais certaine, il en résulte que l'autorité a voulu privilégier cet objectif, en dépit de l'augmentation du trafic qui pourrait en résulter. Il s'agit là d'un choix de priorité auquel ni les requérants ni le Conseil d'Etat ne peuvent substituer leur appréciation, les premiers n'invoquant au demeurant pas l'erreur manifeste d'appréciation à l'appui de leur moyen.

Sont également pertinents, à cet égard, les motifs précités tenant à la mobilité douce, de même que celui selon lequel “la mobilité douce est favorisée comme suit : les accès au RAVeL, depuis et vers la gare, ainsi que depuis et vers la rue Fond du Moulin, sont rendus plus simples et plus sécurisés, les piétons et vélos disposent de véritables options pour traverser l'Ourthe, via une passerelle qui leur sera exclusivement dédiée, les abords de la gare et du pont ont été spécifiquement étudiés pour intégrer les utilisateurs de modes doux,...”.

Privilégier ce type de mobilité constitue, en effet, une manière de réduire l'usage du véhicule et, de la sorte, de rencontrer la problématique de l'augmentation du trafic.

De manière plus directe, cependant, la partie adverse relève les avis du Centre hospitalier universitaire de Liège du 30 juin 2015 et de l'Université de Liège du 3 juillet 2015 faisant part d'éléments de réflexion “visant à favoriser la mobilité et les déplacements doux vers le site du Sart-Tilman”.

Or, l'acte attaqué indique, immédiatement après, “qu'aux remarques de ces 2 instances, il faut relever que le projet prévoit la réalisation d'un rond-point en bas de la rue Fond du Moulin qui relie Tilff au CHU et au domaine universitaire du Sart-Tilman” (p. 10).

Suit également un extrait de l'avis de la zone de police SECOVA du 29 février 2016 qui est reproduit dans l'acte attaqué et qui propose une “approche globale des flux de circulation en provenance de Liège” et “en provenance de la vallée de l'Ourthe”, soit le trafic qui rentre et qui sort de Tilff. Cet avis précise ce qui suit :

“ 1. Approche globale des flux de circulation en provenance de Liège

Les problématiques de l'accès au CHU de manière permanente et d'accès au plateau ‘Boncelles - Sart Tilman’ de manière ponctuelle aux heures de pointes se posent avec une acuité grandissante. Une grande partie de la circulation en

provenance de Liège accède au plateau via l'E25 soit au départ du rond-point d'Angleur, soit au départ du boulevard de l'Ourthe à Chaudfontaine. Pour ce dernier trajet, la circulation sur le boulevard de l'Ourthe a été entièrement revue de manière à clairement délimiter la circulation locale de la circulation qui accède à l'E25.

Les accès via le 'théâtre de verdure' et la RN 680 semblent à saturation tandis que le trajet sur l'axe rive gauche Liège Seraing pour rejoindre la RN 63 à hauteur du Standard est en passe d'être défavorisé avec l'aménagement de la traversée de Liège en mode 'boulevard urbain'.

Il ne faut donc pas s'attendre à une diminution de charge pour les accès au plateau 'Boncelles- Sart Tilman' à partir de la vallée de l'Ourthe pendant et en dehors des heures de pointe.

2. Approche des flux en provenance de la vallée de l'Ourthe

Très régulièrement le boulevard du rectorat est à saturation en raison notamment de la transformation d'une partie importante de celui-ci en parking au profit de la faculté vétérinaire.

La création d'un parking pour régler ce problème ne rendra pas sa capacité maximale au boulevard du rectorat puisqu'il est envisagé de réserver une bande de circulation dans les deux sens aux transports en commun et aux véhicules de secours pour d'une part avantager les transports en commun dans l'espoir de les rendre plus attractifs en terme de durée de déplacement, d'autre part les services de secours afin de rendre l'accès au CHU plus aisé aux ambulances.

Une des conséquences de cet encombrement du boulevard du rectorat et des difficultés d'accès à la rue fond du moulin est l'usage d'un itinéraire de contournement au travers du quartier résidentiel 'sur le mont' via la rue de la charrette. Ce quartier résidentiel est en voie de développement pour fournir au plateau Sart-Tilman-CHU, des logements de proximité favorisant les modes de déplacement doux. La commune a déjà réalisé sur fonds propres une série d'aménagements pour y améliorer la sécurité routière.

L'objectif global classique est de favoriser les trajets sur voiries régionales jusqu'à l'entrée du 'plateau Boncelles - Sart Tilman'.

Tout le monde imagine que la suppression du passage à niveau et la réalisation du nouveau pont favorisera l'utilisation de la rue Fond du Moulin. Comme le contournement des passages à niveau de Colonster et de Sainval ne sera pas réalisé sous peu, cette surcharge se fera principalement à partir de la sortie de l'E25 Tilff'.

Si l'extrait de cet avis suggère, comme le souligne la partie adverse, que le problème de trafic préexiste à la réalisation des nouveaux aménagements litigieux, il n'en confirme pas moins que la construction du nouveau pont engendrera la surcharge de trafic que les requérants évoquent - ce qui témoigne d'une prise de conscience réelle de la problématique en cause. Or, l'acte attaqué y répond en ces termes :

“ (...)

Considérant que les remarques formulées et la problématique de la mobilité sortent du cadre de la présente demande de permis;

Que toutefois, l'attention des autorités compétentes en la matière est attirée sur les mesures à définir dans le cadre d'une étude spécifique à cette zone, ou

simplement dans le cadre de la gestion de la circulation par le suivi des impacts et l'application de mesures de police par les gestionnaires de voirie (SPW et Commune) pour adapter les flux de circulation au contexte, tenant compte du phasage des travaux et de la situation finale; (...)"

L'avis du collège communal d'Esneux du 15 février 2016 qui est reproduit dans l'acte attaqué, peut aussi être rapproché de la réponse qui précède, en ce qu'il préconise ce qui suit :

“Une vision globale de la mobilité et de l'aménagement du territoire au centre de Tilff est, certes, nécessaire mais le périmètre du projet devait être raisonnablement délimité; cela ne signifie pas que les problèmes de mobilité et de sécurité, relevés à l'extérieur du périmètre, ne feront pas l'objet d'un examen attentif, par ailleurs, et de décisions prises en conséquence”.

Contrairement à ce qu'indiquent les requérants, la partie adverse s'est réappropriée cette réponse puisqu'elle est expressément reprise dans les réponses fournies aux réclamations de l'enquête publique.

Enfin, il convient d'avoir égard à la référence de l'acte attaqué à l'avis de la zone de police SECOVA du 9 juin 2015 faisant part “d'éléments de réflexion concernant le phasage des travaux (réalisation préalable du chantier ‘Sainval’ [qui] ‘permettrait d'absorber plus facilement le matin la circulation en direction du Sart-Tilman pendant la fermeture du pont de Tilff’) [...]” (acte attaqué, p. 13).

L'acte attaqué répond directement ce qui suit à cette recommandation :

“(…)
Pour la mobilité [...] pendant et après les travaux;
Attendu que ces recommandations seront prises en compte dans les conditions du présent permis” (p. 13).

Dans les réponses aux réclamations, il y a lieu également d'avoir égard au point 3 de l'avis déjà cité de la zone de police SECOVA du 29 février 2016, à propos de cette suggestion de “phasage” des travaux. Cet extrait indique ce qui suit :

“ 3. Avis en ce qui concerne les conséquences du phasage des travaux.

Il y a donc lieu selon moi de prêter une attention particulière aux conséquences du glissement en phase 2 de la réalisation du boulevard urbain devant le château et du rond-point ‘Rue Neef’ qui protège et facilite accès et sorties du nouveau parking ‘parc Brunsode’.

J'ai la conviction que s'il n'est pas possible pour des raisons budgétaires de réaliser ces travaux en phase I, il est indispensable de réaliser des aménagements ‘provisoire de longue durée’ pour d'une part protéger les ‘entrées/sorties’ du parking Brunsode pour des raisons évidentes de sécurité et d'accessibilité, d'autre part de ‘séquencer’ l'alimentation du rond-point actuel en interdisant l'accès au rond-point actuel aux poids lourds aux heures de pointes et en leur permettant de faire demi-tour pour choisir un autre itinéraire.

Les solutions techniques que je recommanderais sont en premier choix la création d'un rond-point ‘provisoire de longue durée’ à hauteur de la rue Neef, en second choix, un rond-point ‘provisoire de longue durée’ plus haut, à hauteur de la sortie du parking, assortie d'une interdiction de tourner à gauche, entre les deux ronds-points tant à la montée (vers la rue Neef) qu'à la

descente (vers le nouveau parking). Les automobilistes auraient dès lors l'obligation de boucler autour de l'un des deux ronds-points en entrée à gauche rue Neef et parking Brunsode ainsi que la possibilité de revenir vers Tilff et le Sart Tilman en sortie de parking.

Il me semble qu'il serait hautement souhaitable que cette solution temporaire soit imposée dès le départ au maître d'ouvrage”.

L'acte attaqué valide cette analyse, en précisant immédiatement après cet avis ce qui suit :

“ Ainsi, si la réalisation du boulevard urbain et du rond-point à hauteur de l'avenue Neef se font en second phase, il y a lieu de prévoir des aménagements provisoires pour protéger et faciliter les entrées et sorties du parking Brunsode, mais également de séquencer l'alimentation du rond-point existant en interdisant par exemple l'accès à ce rond-point aux poids lourds en heure de pointe et en leur permettant de faire demi-tour pour choisir un autre itinéraire” (acte attaqué, p. 24).

De même, dans le dispositif de l'acte attaqué, se retrouvent les conditions suivantes qui font écho à ces indications :

- “Article 1^{er} : le permis sollicité par le SPW - DGO1 - Direction des Routes de Liège est octroyé aux conditions suivantes :

(...)

- des aménagements provisoires et des marquages seront réalisés sur base de l'annexe 1, dès la première phase des travaux, pour protéger et faciliter les entrées et sorties du parking Brunsode de manière à compenser immédiatement les emplacements de stationnement existants rendus impraticables par la réalisation des travaux et l'établissement des espaces de chantier;

(...)”;

- “Article 2. - Les travaux ou actes permis seront réalisés en 2 phases successives, comme il est précisé ci-après :

- 1^{ère} phase : le remplacement du pont, l'ensemble des travaux en rive gauche, ainsi que l'aménagement de l'accès au pont à partir du rond-point existant et des accès aux parkings Brunsode et du Saucy en rive droite, sous réserve des conditions formulées ci-avant pour les aménagements provisoires d'accès au parking Brunsode;

(...)”.

Il suit des éléments qui précèdent que la partie adverse a bien tenu compte de la problématique de l'augmentation du trafic liée à la construction du pont-passerelle litigieux. De même, elle a, de la sorte, également répondu aux réclamations formulées à ce sujet.

Sa réponse tient dans le constat d'une situation préexistante qui suppose un plan d'ensemble, étant entendu que des mesures doivent, par ailleurs, être prises pour remédier, à court terme et à titre provisoire, aux difficultés susceptibles d'être engendrées par la réalisation des travaux en tant que tels.

En aucune de ses branches, le quatrième moyen n'est, *prima facie*, sérieux ».

L'analyse faite par l'arrêt précité garde toute sa pertinence.

Le quatrième moyen n'est fondé en aucune de ses branches.

VIII. Cinquième moyen

VIII.1. Thèses des parties

A. La requête

Le cinquième moyen est pris de l'erreur manifeste d'appréciation, de la violation de l'article 86 du CWATUP et de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs.

Les requérants déduisent de l'article 86 précité que, sans l'indiquer expressément, le délai de péremption pour chacune des phases est de cinq ans, ce que confirme, selon eux, la doctrine.

Dans une première branche, ils relèvent que l'article 86 précité comporte essentiellement une règle de péremption du permis d'urbanisme qui sanctionne la non-réalisation des travaux dans le délai donné. Ils ajoutent qu'en cas de phasage des travaux autorisé par le permis, le point de départ de ce délai de péremption peut être différé par l'autorité, ce qui ne veut pas dire, à leur estime, que tout type de travaux peut se prêter à une répartition en différentes phases. Ils affirment qu'« un phasage n'est dès lors pas envisageable lorsque la non-réalisation de la totalité du projet serait dommageable pour le bon aménagement des lieux ».

Appliquant leur raisonnement au cas d'espèce, ils estiment que, si la partie «Sainval» du projet est distincte du reste des travaux, les différents aspects des aménagements du pont, de sa rive gauche et de sa rive droite, sont intrinsèquement liés entre eux, étant tous nécessaires au bon aménagement des lieux dans la localité de Tilff. Ils font valoir que l'avis favorable conditionnel du collège communal d'Esneux a précisément fixé, à cet effet, la condition de l'insertion du rond-point de sortie d'autoroute et du boulevard urbain dans la première phase des travaux et n'a été favorable que pour autant que la totalité des aménagements prévus pour Tilff soient réalisés dans la première phase. Ils relèvent que, dans son avis favorable du 30 juin 2015, la C.C.A.T.M. a aussi insisté pour que l'ensemble de ces travaux soient réalisés lors de la première phase, tout comme de nombreux riverains.

Ils en concluent qu'en ne prévoyant la réalisation du boulevard urbain, de l'aménagement des parkings Brunsode et du Saucy et de l'extension de la place Roi

Albert I^{er} que dans la seconde phase des travaux, l'acte attaqué contient un phasage manifestement incohérent au regard de l'application de l'article 86 du CWATUP et du bon aménagement des lieux.

Dans une deuxième branche, ils soutiennent que l'acte attaqué ne justifierait pas les raisons de s'écarter de l'avis du collège communal.

Dans une troisième branche, ils estiment que «le délai prévu pour le début de la deuxième phase de travaux est exagérément long au regard du délai normal de péremption prévu par l'article 86 du CWATUP (cinq ans)», avec la conséquence que les autorités communales vont de ce fait rester liées pendant plus de dix ans par une conception du bon aménagement des lieux qui a prédominé en 2016. Ils en déduisent une violation de l'article 86 précité ou, à tout le moins, une erreur manifeste d'appréciation.

Dans une quatrième branche, ils font grief à l'acte attaqué de ne pas fixer de point de départ précis pour le délai de péremption, critiquant ainsi la mention que les travaux devront débiter «dans un délai de 10 ans maximum de l'exécution de la phase I». Ils en déduisent que le point de départ est indéterminé et même indéterminable, ce qui est contraire à l'article 86 du CWATUP.

B. Le mémoire en réponse

S'agissant des deux premières branches, la partie adverse estime que l'acte attaqué justifie les raisons de s'écarter de l'avis du collège communal en ce qui concerne le phasage. Elle renvoie à cet égard au point 3 déjà cité de l'avis de la zone de police SECOVA du 29 février 2016, reproduit dans l'acte attaqué, ainsi qu'au motif qui suit cet extrait, de même qu'à la condition prévue dans le dispositif, qui impose la réalisation d'aménagements provisoires.

S'agissant des troisième et quatrième branches, la partie adverse rappelle la manière dont l'acte attaqué prévoit la réalisation du projet en deux phases. Elle indique que ce phasage est justifié par des raisons de disponibilités budgétaires. Elle affirme que la question du calcul de ces délais et la question de leur respect, qui correspond à la question du respect de la condition litigieuse, ne ressortissent pas à la légalité du permis mais à son exécution.

C. Le mémoire en intervention

La partie intervenante se réfère au mémoire en réponse de la partie adverse.

D. Le mémoire en réplique

En ce qui concerne la première branche, les requérants ne perçoivent pas en quoi l'avis de la zone de police SECOVA est lié à cette branche du moyen, comme à la deuxième du reste. Ils estiment que cet avis est uniquement lié à la sécurité des voiries, le but de la zone de police étant essentiellement d'éviter les accidents. Ils en déduisent que cet avis ne concerne pas le bon aménagement des lieux, qui comporte, outre les questions de sécurité, des impératifs sur le plan esthétique et celui de la tranquillité des riverains.

Ils ajoutent que, comme indiqué dans la requête, l'avis du collègue communal insistait sur le fait que la création du rond-point de sortie d'autoroute et du boulevard urbain, ainsi que les autres aménagements, représentaient «une réelle plus-value du point de vue de la qualité des espaces». Ils précisent que des riverains et la C.C.A.T.M. ont fait valoir des considérations comparables.

Ils maintiennent qu'en autorisant la création d'un pont visant à la fluidification du trafic et aboutissant à son augmentation, sans imposer, dans la même phase, les divers aménagements pouvant atténuer les effets négatifs pour les riverains, l'auteur de l'acte attaqué a violé l'article 86 du CWATUP et commis une erreur manifeste d'appréciation.

S'agissant de la deuxième branche, ils estiment que l'acte attaqué ne répond pas aux préoccupations que le collègue communal a fait valoir dans son avis favorable conditionnel.

S'agissant de la troisième branche, ils estiment que la partie adverse n'y répond pas alors que cette branche dénonce le délai anormalement long (10 ans suite à l'exécution de la phase 1) accordé pour réaliser la seconde phase des travaux. Ils sont d'avis que la partie adverse ne peut se limiter à affirmer qu'il s'agit d'une question liée à l'exécution du permis. Ils relèvent que le phasage des travaux, tel qu'il est prévu par le permis, constitue une condition du permis, dont la légalité peut être discutée, notamment au regard de l'article 86 du CWATUP.

S'agissant de la quatrième branche, ils estiment que la partie adverse ne conteste pas que, tel qu'il est fixé, le point de départ de la deuxième phase des travaux est indéterminé et même indéterminable.

E. Le dernier mémoire de la partie adverse

La partie adverse soutient, s'agissant de la troisième branche du moyen, qu'en égard aux mentions qui figurent sur les plans afférents à la demande, les travaux de la seconde phase doivent être non seulement entamés mais également achevés dans un délai de dix ans suivant la fin de la première phase. Elle en déduit que le délai total imparti au bénéficiaire du permis pour exécuter les deux phases des travaux est de quinze années maximum ce qui, à son estime, n'est pas déraisonnable.

F. Le dernier mémoire des requérants

Les requérants considèrent que le libellé de la condition relative au phasage des travaux qui figure dans l'acte attaqué est clair et que le délai de 10 ans concerne bien le début des travaux de la seconde phase et non l'achèvement de ceux-ci.

VIII.2. Examen

L'arrêt n° 242.716 du 18 octobre 2018 a jugé le cinquième moyen partiellement sérieux au terme de l'analyse suivante :

« *Sur la recevabilité du moyen*

L'article 86 du CWATUP dispose comme suit :

“ § 1^{er}. Si, dans les deux ans de l'envoi du permis d'urbanisme, le bénéficiaire n'a pas commencé les travaux de manière significative, le permis est périmé.

§ 2. Le permis est périmé pour la partie restante des travaux si ceux-ci n'ont pas été entièrement exécutés dans les cinq ans de son envoi, sauf si leur réalisation a été autorisée par phases. Dans ce cas, le permis détermine le point de départ du délai de péremption pour chaque phase autre que la première.

La péremption du permis s'opère de plein droit.

§ 3. Toutefois, à la demande du bénéficiaire du permis d'urbanisme, celui-ci est prorogé pour une période d'un an. Cette demande est introduite trente jours avant l'expiration du délai de péremption visé au paragraphe 1^{er}.

La prorogation est accordée par le Collège communal. Toutefois, dans le cas visé à l'article 127, la prorogation est accordée par le Gouvernement ou le fonctionnaire délégué”.

Par ailleurs, l'article D.IV.118 du Code de développement territorial (CoDT) a pour effet de rendre immédiatement applicables les articles D.IV.84 à D.IV.87 du même Code aux permis d'urbanisme non périmés à la date du 1^{er} juin 2017, ce qui est le cas de l'acte attaqué.

Il reste que la légalité de l'acte s'apprécie au regard des dispositions en vigueur au moment de son adoption.

Le moyen pose, du reste, bien une question de légalité de l'acte et non celle de la régularité de son exécution. Il porte, en effet, sur la validité de la condition énoncée à l'article 2 du dispositif de l'acte attaqué au regard de l'article 86 précité et non sur les éventuels effets de son non-respect.

Le moyen est donc recevable.

Sur la première branche

Les requérants semblent vouloir donner une portée à l'article 86, § 2, du CWATUP que cette disposition n'a pas. Elle permet uniquement de déroger à la règle de la péremption du permis à l'issue d'un délai total de cinq ans à compter de son envoi, lorsque ce permis autorise un phasage des travaux. Dans ce cas, le permis doit déterminer le point de départ du délai de péremption pour chaque phase autre que la première.

La disposition porte donc sur les modalités de calcul des délais de péremption qui résultent du phasage des travaux et non sur les modalités de ce phasage à proprement parler.

En sa première branche, le moyen manque donc en droit en ce qu'il est pris de la violation de cette disposition.

Par ailleurs, l'avis déjà cité de la zone de police SECOVA du 29 février 2016 permet de comprendre que le "glissement en phase 2 de la réalisation du boulevard urbain devant le château et du rond-point 'Rue Neef' qui protège et facilite accès et sorties du nouveau parking parc Brunsode" procède de "raisons budgétaires". Cette précision est confirmée dans le procès-verbal de la réunion de concertation du 20 août 2015.

Cet avis formule aussi des recommandations afin de remédier aux conséquences négatives d'un tel phasage. On y lit, en effet, ce qui suit :

“ (...) Il est indispensable de réaliser des aménagements 'provisaires de longue durée' pour d'une part protéger les 'entrées/sorties' du parking Brunsode pour des raisons évidentes de sécurité et d'accessibilité, d'autre part de 'séquencer' l'alimentation du rond-point actuel en interdisant l'accès au rond-point actuel aux poids lourds aux heures de pointes et en leur permettant de faire demi-tour pour choisir un autre itinéraire.

Les solutions techniques que je recommanderais sont en premier choix la création d'un rond-point 'provisoire de longue durée' à hauteur de la rue Neef, en second choix, un rond-point 'provisoire de longue durée' plus haut, à hauteur de la sortie du parking, assortie d'une interdiction de tourner à gauche, entre les deux ronds-points tant à la montée (vers la rue Neef) qu'à la descente (vers le nouveau parking). Les automobilistes auraient dès lors l'obligation de boucler autour de l'un des deux ronds-points en entrée à gauche rue Neef et parking Brunsode ainsi que la possibilité de revenir vers Tilff et le Sart Tilman en sortie de parking.

Il me semble qu'il serait hautement souhaitable que cette solution temporaire soit imposée dès le départ au maître d'ouvrage”.

Comme cela a été examiné dans le moyen précédent, l'acte attaqué a validé cette analyse dans le motif qui suit ledit extrait et a imposé, en conséquence, une condition tenant à la réalisation des aménagements provisoires susmentionnés.

Il en résulte que l'acte attaqué justifie les raisons de s'écarter du phasage préconisé par d'autres instances consultatives, tout en proposant des solutions tenant au bon aménagement des lieux, par rapport aux difficultés ainsi engendrées.

Les requérants ne démontrent donc pas que ces raisons, prises dans leur globalité, - c'est-à-dire en tenant compte des préoccupations budgétaires mais aussi des solutions provisoires envisagées pour remédier aux éventuelles conséquences négatives subséquentes -, seraient erronées ou entachées d'une erreur manifeste d'appréciation.

Ils établissent encore moins que l'auteur de l'acte attaqué se serait gardé de prévoir "les divers aménagements pouvant atténuer les effets négatifs pour les riverains" causés par la "création d'un rond-point visant à la fluidification du trafic et aboutissant à son augmentation".

Partant, les requérants ne démontrent, en cela, aucune violation de l'article 86 du CWATUP ou erreur manifeste d'appréciation liée au phasage des travaux.

En sa première branche, le moyen n'est donc pas sérieux.

Sur la deuxième branche

Il ressort des éléments qui précèdent que l'acte attaqué est motivé adéquatement en tant qu'il expose les raisons de ne pas suivre l'avis du collègue communal susmentionné.

En sa deuxième branche, le moyen n'est donc pas sérieux.

Sur la troisième branche

La deuxième condition de l'article 2 relative au phasage des travaux est rédigée comme suit :

“ La 2^{ème} phase débutera dans un délai de 10 ans maximum de l'exécution de la phase 1 : la réalisation du boulevard urbain, l'aménagement des parkings Brunsode et du Saucy, l'extension de la place du Roi Albert et l'ensemble du projet Sainval”.

L'article 86, § 2, du CWATUP, applicable lors de l'adoption de l'acte attaqué, ne donne pas d'indication quant au laps de temps susceptible de s'écouler entre les phases.

Les requérants soutiennent que l'auteur de l'acte attaqué a commis une erreur manifeste d'appréciation, en admettant un délai d'une telle durée entre les deux phases.

Il y a lieu de rappeler, à cet égard, que les règles de péremption des permis d'urbanisme ont notamment pour objectif de tenir compte de l'évolution des règles et conceptions urbanistiques et ainsi protéger cette évolution, de travaux qui ne seraient jamais terminés.

En l'espèce, dans la mesure où, d'une part, il est prévu que le projet litigieux se déroule en deux phases et où, d'autre part, le permis d'urbanisme ne prévoit pas de date de fin d'exécution de la première phase, la durée totale d'exécution de ce projet pouvait être estimée, lors de l'adoption de l'acte attaqué, à vingt ans au maximum, en tenant compte de la période de dix ans séparant chacune des phases et du délai de péremption de cinq ans prévu pour chacune d'elles.

Cela signifie que, si, selon l'article 86, § 1^{er}, du même Code, le point de départ du délai de péremption de la première phase des travaux autorisés a pris cours au moment de l'“envoi” du permis d'urbanisme à son bénéficiaire, - soit, semble-t-il, le 11 mai 2016 -, l'ultime délai pour terminer la seconde phase devait être le 10 mai 2036.

Partant, la partie adverse permet à la partie intervenante de disposer d'un délai total maximal de vingt ans pour réaliser l'ensemble de ses travaux, ce délai équivalant au double de la durée des deux délais de péremption qui, à l'époque, étaient applicables à chacune des phases.

Il est possible que ce délai s'explique par la volonté de laisser à la partie intervenante la faculté d'apprécier le moment le plus opportun, probablement sur le plan budgétaire, pour entreprendre la seconde phase des travaux.

Il reste qu'au vu des délais de péremption prévus dans le CWATUP et des objectifs rappelés ci-avant qui guident les règles applicables en matière de péremption, l'octroi de cette période de dix ans entre les deux phases paraît, *prima facie*, excessive et, dès lors, entachée d'une erreur manifeste d'appréciation.

L'autorité peut, certes, prévoir un “délai tampon” entre les phases de travaux mais elle ne peut donner la possibilité de retarder le début de la seconde phase au point de vider les règles de péremption de leur substance.

En sa troisième branche, le moyen est sérieux.

Sur la quatrième branche

Se pose la question de savoir si le point de départ du délai de péremption de la seconde phase est effectivement “déterminé”, au sens de l'article 86, § 2, du CWATUP, lorsqu'il s'établit “dans un délai de 10 ans maximum de l'exécution de la phase 1”.

La notion d'“exécution” des travaux est la même que celle figurant dans la disposition précitée, de sorte que, *prima facie*, elle peut être considérée comme suffisamment précise au regard de cette disposition.

Il y a lieu de souligner, par ailleurs, que l'exigence de disposer du point de départ du délai de péremption de la seconde phase n'a d'autre finalité que d'en calculer l'échéance et, ainsi, de pouvoir déterminer le délai total maximal dont dispose le bénéficiaire du permis d'urbanisme pour exécuter les différentes phases des travaux.

Or, l'examen de la troisième branche du moyen montre que cette possibilité existe en l'espèce puisqu'il a pu être déterminé que l'échéance ultime que l'auteur de l'acte attaqué devait avoir en vue, en adoptant cet acte, était le 10 mai 2036.

Cela revient certes à identifier le délai maximum d'exécution de la première phase - voire des deux phases - des travaux au délai de péremption correspondant. Mais, *prima facie*, aucune disposition n'empêche de procéder de la sorte. De plus, sous réserve de la longueur excessive de la période maximale de dix ans susmentionnée entre les phases, il ne paraît pas anormal de prévoir une période “tampon” entre les phases, soit un nouveau délai maximal dans lequel il peut être décidé, selon les convenances du bénéficiaire du permis, d'entreprendre la seconde phase des travaux.

Partant, il ne paraît pas contraire à l'article 86, § 2, précité de concevoir le point de départ du délai susmentionné avec une certaine flexibilité en le subordonnant, d'une part, à l'issue de l'exécution des travaux de la première phase et, d'autre part, à la décision à prendre dans les dix ans à compter de cette date, de débiter la seconde phase des travaux.

Ce point de départ du délai paraît suffisamment déterminable, en sorte que le moyen, en sa quatrième branche, n'est pas sérieux.

Par conséquent, *prima facie*, le cinquième moyen n'est sérieux qu'en sa troisième branche ».

L'analyse faite par l'arrêt précité garde toute sa pertinence.

Eu égard aux développements du dernier mémoire de la partie adverse, il y a lieu d'ajouter que l'auteur de l'acte attaqué n'impose nullement que les travaux de la seconde phase soient achevés dans un délai de dix ans suivant l'exécution de la première phase des travaux. L'interprétation suggérée par la partie adverse ne peut dès lors primer sur le libellé clair de l'article 2 de l'acte attaqué, suivant lequel « La 2^{ème} phase débutera dans un délai de 10 ans maximum de l'exécution de la phase 1 ».

En conclusion, le cinquième moyen est fondé en sa troisième branche.

IX. Indemnité de procédure

Les parties requérantes sollicitent une indemnité de procédure de 840 euros. Il y a lieu de faire droit à leur demande.

PAR CES MOTIFS, LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1^{er}.

Est annulé le permis d'urbanisme délivré le 11 mai 2016 par le fonctionnaire délégué à la DGO1 de la Région wallonne, relatif à un «bien sis à Esneux (Tilff), N633, ligne ferroviaire 43 et ayant pour objet le remplacement du pont de Tilff, la suppression de 3 passages à niveau, la réalisation d'une voirie de détournement et d'un passage supérieur».

Article 2.

Une indemnité de procédure de 840 euros est accordée aux parties requérantes à la charge de la partie adverse.

Les dépens relatifs à l'introduction de la demande de suspension par les deux premiers requérants, à savoir les droits de rôle de 400 euros et les contributions de 40 euros, sont mis à la charge de la partie adverse.

Les dépens relatifs au recours en annulation introduit par les trois requérants, à savoir 600 euros, sont mis à la charge de la partie adverse.

La partie intervenante supporte le droit de rôle de 150 euros lié à son intervention.

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

Colette DEBROUX,
Anne-Françoise BOLLY,
Luc DONNAY,
Vanessa WIAME,

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

Le Greffier,

Le Président,

Vanessa WIAME

Colette DEBROUX

Signé électroniquement
par le greffier
‡AJBUKAECH-BEABBGU‡

Signé électroniquement par
le président de chambre
XIII^e 7747 - 35/35