

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 181.590 du 31 mars 2008

A.185.445/XIII-4730

En cause :

POISSON Thierry,

ayant élu domicile chez
Mes Bernard PAQUES, et
Sylviane LEPRINCE, avocats,
boulevard de la Meuse 114
5100 Jambes,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,

ayant élu domicile chez
Me Pierre MOËRYNCK , avocat,
avenue des Gaulois 33
1040 Bruxelles.

Partie intervenante :

la Société en commandite par actions
CUVELIER Frères,

ayant élu domicile chez
Me Philippe CASTIAUX, avocat,
cour du Curé Letellier 2b
7000 Mons.

--

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

Vu la requête unique introduite le 8 octobre 2007 par Thierry POISSON, qui demande l'annulation et la suspension de l'exécution de l'arrêté du Ministre des Transports, du Logement et du Développement territorial du 1^{er} août 2007 accordant un permis unique à la S.C.A. CUVELIER Frères en vue de la réaffectation d'une partie d'un entrepôt de 4 800 m² actuellement utilisé à destination d'une activité de caisserie en installation de "karting indoor" d'une capacité de 20 karts comprenant également un atelier d'entretien, un dépôt de liquide inflammable, deux petits vestiaires et une cafétéria, sur un terrain sis dans le zoning industriel de Frasnes, cadastré

Les Bons Villers, section B, n° 235d, d'une part, et, d'autre part, infirmant le refus de permis décidé en première instance par les fonctionnaires technique et délégué;

Vu la requête introduite le 31 octobre 2007 par laquelle la société en commandite par actions CUVELIER Frères demande à être reçue en qualité de partie intervenante;

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

Vu le rapport de M^{me} LEYSEN, auditeur au Conseil d'Etat, rédigé sur la base de l'article 93 du règlement général de procédure et de l'article 12, alinéa 2, de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé;

Vu la notification du rapport aux parties;

Vu l'ordonnance du 19 février 2008, notifiée aux parties, convoquant celles-ci à comparaître à l'audience publique du 4 mars 2008 à 9.30 heures;

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

Entendu, en leurs observations, Me Grégory WINAND, loco Mes Bernard PAQUES et Sylviane LEPRINCE, avocat, comparaissant pour la partie requérante, Me Sacha GRUBER, loco Me Pierre MOËRYNCK, avocat, comparaissant pour la partie adverse et Me Benjamin REULIAUX, loco Me Philippe CASTIAUX, avocat comparaissant pour la partie intervenante;

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

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

Considérant que les faits utiles à l'examen du recours se présentent comme suit :

1. Le 12 octobre 2006, la S.C.A. CUVELIER Frères introduit une demande de permis unique ayant pour objet l'aménagement et l'exploitation d'un circuit de "karting indoor" avec cafétéria et parking sur un terrain sis sur le territoire de la commune Les Bons Villers, 1^{ère} division, section B, 235d.

A cette demande est jointe une étude d'incidences sur l'environnement.

Le projet, situé en zone d'activité économique industrielle, déroge au plan de secteur de Charleroi, adopté par arrêté royal du 10 septembre 1979.

Le Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD) décrit le projet comme suit :

" Annexe - Brève description du projet.

Le projet consiste en la réaffectation partielle d'un site à caractère industriel en un complexe récréatif comprenant une piste de karting indoor et un Club House. Ces nouvelles installations seront mises en place dans un ensemble de deux halls industriels existants, localisé à Frasnes-les-Gosselies, en province du Hainaut, sur le territoire de la commune de Les Bons Villers. Cette commune se situe à proximité de deux grandes connexions autoroutières wallonnes : la A54 et l'E42 et est traversée par la N 5 dédoublée depuis peu par le contournement de Frasnes.

Une petite zone d'habitat (rue de Sart-Dames-Avelines) se situe à quelques centaines de mètres du projet. Elle subit les nuisances dues au trafic du contournement et au trafic lié au zoning.

A l'heure actuelle, le demandeur exerce deux types d'activités sur son site, à savoir la fabrication de caisses et palettes et la sous-traitance «verrière» pour le secteur automobile. Le projet remplacera la sous-traitance pour le secteur automobile; l'activité «caisserie» continuera à fonctionner. L'essentiel de l'emploi perdu au niveau du secteur de la verrerie serait maintenu par le projet de karting.

Le projet prévoit certaines modifications des halls industriels existants, à savoir :

- A l'extérieur: la modification d'une baie existante et l'ouverture d'une seconde baie sur la façade avant;
- A l'intérieur: l'obturation de deux portes existantes et la suppression de deux murs existants.

L'activité du demandeur consistera en la location de karts de loisirs munis de silencieux d'échappement. Parallèlement, le demandeur a l'intention d'aménager un Club House d'environ 360 m². Ce dernier comprendra une cafétéria (maximum 100 places) et une salle de réunion afin d'y accueillir des sociétés (70 personnes).

Les aménagements annexes à ces activités comprendront des bureaux (déjà existants), un atelier-garage et des vestiaires-WC.

Le projet inclut également l'implantation d'un parking d'une capacité de 90 voitures, 2 autocars et une quinzaine d'emplacements deux-roues.

La piste de 400 à 450 mètres de long sur 6 mètres de large sera modifiable afin de renouveler le plus souvent possible l'intérêt de la clientèle. L'ensemble du parc des karts sera entreposé à proximité directe de l'aire de départ. Les karts y seront ravitaillés au moyen d'un réservoir mobile avec pompe manuelle. Le parc sera constitué de 20 karts pour adultes et 6 karts pour enfants. Un maximum de 15 karts pourra circuler simultanément.

Six nouveaux ventilateurs seront installés dans le hall du karting. Ces ventilateurs sont couplés à des détecteurs de CO₂ de manière à pouvoir s'enclencher automatiquement en cas d'incendie. Le système de ventilation sera, de plus, couplé à un réseau de détecteurs de CO. Ce système permettra d'ajuster directement les flux de ventilation en fonction de la teneur en CO dans l'air ambiant.

Une nouvelle citerne d'essence de 2.000 litres sera enterrée et reliée à une pompe mécanique permettant de remplir un réservoir mobile (135 litres) pour le remplissage des karts. Une aire étanche de 4 mètres sur 6 sera aménagée autour de l'orifice de remplissage de manière à recueillir les égouttures et les épanchements accidentels d'hydrocarbures. Une citerne de 12.000 litres de mazout déjà présente sur le site sera utilisée pour chauffer l'ensemble des bâtiments.

Le site étant établi au sein d'une zone d'activité économique industrielle, l'implantation d'un karting indoor nécessite l'octroi d'une dérogation au plan de secteur".

Selon l'étude d'incidences, le projet ne remplacera pas la sous-traitance pour le secteur automobile puisque cette activité, certes réduite en raison de facteurs socio-économiques, sera néanmoins maintenue (p. 25 du résumé non technique et p.30 et 32 du rapport de l'étude d'incidences).

2. La demande est déclarée recevable et complète le 22 décembre 2006.

3. Une enquête publique est organisée par la commune de Les Bons Villers du 16 janvier au 16 février 2007 et suscite de nombreuses réclamations. L'enquête publique organisée par la commune de Villers-la-Ville du 16 janvier au 16 février 2007 ne suscite aucune réclamation.

4. Le 24 janvier 2007, la direction des Autoroutes de Charleroi du Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) émet un avis défavorable à la création d'un nouveau rond-point sur le N5 et à la création d'une nouvelle bretelle; elle émet un avis favorable à l'élargissement d'un chemin agricole.

5. Le 12 février 2007, le CWEDD émet un avis favorable conditionnel sur la demande tout en attirant l'attention "sur la problématique de la liaison entre le contournement de la N5 et le zoning de Frasnes. En effet, le rond-point est curieusement configuré de manière à ce que toute la circulation du zoning doive passer devant 7 habitations de la rue Sart-Dames-Avelines. Indépendamment du présent projet, le Conseil soutient la recommandation de l'auteur de réunir le MET, les autorités communales et l'intercommunale IGRETEC afin d'envisager l'aménagement d'un nouvel accès au zoning".

6. Le 26 février 2007, le collège communal de Les Bons Villers émet un avis favorable conditionnel sur la demande.

7. Le 27 février 2007, la commission régionale de l'aménagement du territoire (CRAT) émet un avis favorable sur le projet en insistant "(...) sur la nécessité d'assurer le plus rapidement possible un nouvel accès à la zone d'activité de manière à éviter le passage du trafic par la rue Sart-Dames-Avelines, le nouveau rond-point s'avérant mal positionné et de prévoir des zones de parcage suffisantes si des événements étaient organisés dans le cadre de l'activité du karting" et "(...) tout en ne pouvant pas donner de réponse sur la possibilité légale d'inscrire ou non une activité de karting dans un périmètre reconnu par la législation sur l'expansion économique".

8. Le 13 mars 2007, le fonctionnaire délégué émet un avis défavorable de principe sur la réalisation d'un rond-point.

9. Le 7 mai 2007, le fonctionnaire délégué refuse la dérogation sollicitée et émet un avis défavorable sur la demande pour les motifs suivants :

" (...)

Considérant, à cet égard, que la demande n'est pas conforme à la destination de la zone d'activité économique industrielle telle que fixée par l'article 30 du Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine; que l'article 127 § 3 dudit Code prévoit, pour les actes et travaux visés au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, 2^o, 4^o, 5^o (7^o et 8^o - Décret du 1^{er} juin 2006, art. 4, al. 3), la possibilité de s'écarter des prescriptions du plan de secteur pour autant que le projet soit soumis à enquête publique et qu'il respecte, structure ou recompose les lignes de force du paysage; que, comme visé en préambule, la demande est relative à des actes et travaux visés à l'article 127 § 1^{er}, 6^o du Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, lequel n'entre donc pas en ligne de compte pour permettre le bénéfice d'une dérogation;

Considérant qu'en ne permettant pas de déroger à l'affectation économique fixée par le plan de secteur dans les zonings reconnus sur la base des lois d'expansion économique, le législateur a entendu privilégier dans ces zones des fonctions à vocation économique, sans possibilité d'y déroger; qu'en égard à la relative rareté de ces zones à vocation économique, il importe avant, d'en envisager leur extension par révision du plan de secteur, d'utiliser le potentiel existant dans un souci de gestion parcimonieuse du sol; et que le bâtiment industriel conçu comme tel doit donc être utilisé préférentiellement à des fins économiques;

Considérant, par ailleurs, que compte tenu de la position tranchée du MET en matière de création d'un nouvel accès via la RN 5, la seule possibilité d'accéder au site consiste en l'utilisation de la rue Sart-Dames-Avelines, petite voirie communale qui dessert également sept habitations, et que, par voie de conséquence le projet sera susceptible d'y engendrer un accroissement important du trafic; que celui-ci sera forcément générateur de nuisances pour les riverains; que si des ébauches de solutions sous la forme de recommandation sont présentes dans l'étude d'incidences,

elles ne sont en aucune manière effectives ni concomitantes, en terme de mise en oeuvre, à la présente demande;

Considérant que mon avis de principe du 15 septembre 2006 attirait déjà l'attention sur ces difficultés, sur le caractère exceptionnel de la dérogation et, sur ses strictes conditions d'application, lesquelles, de l'examen approfondi de la demande de permis, ne sont pas rencontrées;

Considérant, au vu de ce qui précède, que le dispositif légal ne permet pas d'envisager qu'il soit dérogé à la destination générale de la zone, et que dans ces conditions, l'utilisation du bâtiment concerné par la demande doit conserver un usage exclusivement économique".

10. Le 11 mai 2007, les fonctionnaires technique et délégué refusent le permis unique sollicité.

11. Le 24 mai 2007, la S.C.A. CUVELIER Frères introduit un recours contre cette décision auprès du Gouvernement wallon, réceptionné le 29 mai 2007.

12. Le 12 juin 2007, le comité des riverains du zoning de Frasnes transmet à la direction des Recours le courrier du 16 février 2007 adressé au collège communal de Les Bons Villers dans le cadre de l'enquête publique.

13. Le 4 juillet 2007, la directrice générale de la direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine (D.G.A.T.L.P.) propose de refuser le permis unique sollicité.

14. Le 13 juillet 2007, la cellule bruit de la direction de la coordination de la prévention des pollutions émet un avis favorable conditionnel sur la demande.

15. Le 23 juillet 2007, les fonctionnaires technique et délégué transmettent au ministre leur rapport de synthèse du même jour, concluant à la confirmation de la décision prise en première instance et donc au refus du permis unique.

16. Le 1^{er} août 2007, le Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial délivre le permis unique sollicité.

Il s'agit de l'acte attaqué motivé comme suit :

" (...)

Vu la demande introduite, en date du 12 octobre 2006, auprès du Collège communal de LES BONNS VILLERS, par laquelle la S.C.A. CUVELIER Frères, zoning industriel n° 4 à 6210 FRASNES-LEZ-GOSSELJES/LES BONNS VILLERS, sollicite un permis unique visant à la réaffectation, à la même adresse, d'une partie d'un

entrepôt de 4.800 m² actuellement utilisé à destination d'une activité de caisserie, en installation de karting indoor d'une capacité de 20 karts comprenant également un atelier d'entretien, un dépôt de liquide inflammable, deux petits vestiaires et une cafétéria (club house);

(...)

Considérant que la demanderesse précise dans son recours que le projet porte sur la reconversion d'une activité «verrière» pour le secteur automobile subissant les répercussions des récentes délocalisations; qu'elle souligne le caractère mineur des modifications architecturales apportées aux halls industriels existants; qu'elle relève que les avis émis dans le cadre de la procédure en première instance sont favorables au projet; qu'elle estime que le projet, qui rencontre le principe de gestion parcimonieuse du sol, peut bénéficier de l'article 111 du CWATUP, notamment du fait que seule une partie du site sera affectée au projet (4.800 m² sur 8.000 m²); que l'exploitant prendra les mesures requises de façon à limiter les nuisances; que seul un projet de ce type existe dans la zone TOURNAI-LIEGE-BOUILLON; que la position géographique du site est favorable en terme d'accessibilité et que la parcelle présente un espace suffisant pour créer les emplacements de parking nécessaires;

Considérant que le projet déroge à la destination de la zone d'activité économique industrielle telle que fixée par l'article 30, alinéa 2, du CWATUP;

Considérant que l'article 127, § 3, du CWATUP n'est pas applicable au cas d'espèce, dans la mesure où il ne rentre dans aucune des hypothèses y énoncées; qu'en effet, le permis n'est pas sollicité par une personne de droit public; qu'il ne concerne ni des actes et travaux publics, ni des constructions et équipements de service public ou communautaires; qu'il ne s'implante pas en zone de service public et d'équipements communautaires ou dans un domaine d'infrastructure ferroviaire ou aéroportuaire ou encore dans un port autonome; qu'il ne se situe pas non plus dans un site à réaménager ou dans un périmètre de remembrement urbain;

Considérant cependant que l'article 111, alinéa 1^{er} du même Code énonce ce qui suit: «Les constructions, les installations ou les bâtiments existant avant l'entrée en vigueur du plan de secteur ou qui ont été autorisés, dont l'affectation actuelle ou future ne correspond pas aux prescriptions du plan de secteur peuvent faire l'objet de travaux de transformation, d'agrandissement ou de reconstruction»;

Considérant que rien n'empêche formellement l'application de ce mécanisme de dérogation au sein d'un périmètre de zoning; que compte tenu de la volonté du législateur de conserver des terrains disponibles pour les activités économiques, il y a lieu de faire application de ce mécanisme avec la plus grande prudence;

Considérant que l'article 114 du CWATUP rappelle à ce propos que la dérogation au plan de secteur, notamment par le biais de l'article 111, ne peut être admise qu'à titre exceptionnel;

Considérant que sur le fond, le projet implique la modification d'une baie existante, l'ouverture d'une seconde baie en façade avant, l'obturation de deux portes existantes et la suppression de deux murs existants; qu'au vu de ces éléments, il y a lieu de considérer que les modifications architecturales sont mineures; qu'aucune modification de la volumétrie du bâtiment n'est envisagée;

Considérant que la demande de dérogation porte sur le changement partiel d'affectation du bâtiment et sur les modifications architecturales décrites ci-avant;

Considérant que les deux halls industriels de la demanderesse ont été autorisés par deux permis d'urbanisme distincts respectivement délivrés les 11 mai 1992 et 4 mars 1996;

Considérant qu'au vu des modifications architecturales mineures, le projet est parfaitement susceptible de s'intégrer au cadre bâti et non bâti; qu'en effet, les modifications apportées au bâtiment industriel seront à peine perceptibles; que l'étude d'incidences confirme l'intégration paysagère du projet;

Considérant qu'actuellement, le demandeur exerce deux activités sur le site, à savoir la fabrication de caisses et de palettes et la «sous-traitance» verrerie pour le secteur automobile;

Considérant que suite à la conjoncture actuelle dans le secteur automobile (fermeture de Renault Vilvorde, licenciement chez VW FOREST, OPEL et FORD, difficultés chez AGC Automotive à Fleurus), le demandeur est obligé de cesser l'activité de sous-traitance pour le secteur automobile;

Considérant que la création du karting permettrait de garder l'essentiel de l'emploi perdu au niveau du secteur de la verrerie;

Considérant qu'au vu du contexte économique particulier de l'entreprise et, singulièrement, sur le volet «sous-traitance» verrerie pour le secteur automobile, ainsi que de l'objectif de sauvegarde des emplois, le caractère exceptionnel de la dérogation au plan de secteur est pleinement rencontré en l'espèce;

Considérant, quant à la question de l'accessibilité au site, que le MET - Direction des Routes de Charleroi a émis un avis défavorable à la création d'un nouveau rond-point sur la N 5, ainsi qu'à la création d'une nouvelle bretelle d'accès à la N 5; que par contre, le MET est favorable à l'élargissement éventuel d'un chemin agricole existant; que tant le CWEDD que la CRAT relèvent la problématique de l'accessibilité au site par la rue de Sart-Dames-Avelines; que l'activité en cause va générer, selon l'étude d'incidences, un charroi de l'ordre de 1.200 à 1.900 véhicules légers par semaine, de 5 à 20 cars en soirée et durant les week-ends et de 6 à 10 camions par semaine en journée;

Considérant qu'au vu de l'avis du MET, l'accès au site ne peut raisonnablement être envisagé que par la rue de Sart-Dames-Avelines; que les occupants des 7 habitations riveraines de cette voirie ne peuvent ignorer la présence d'une zone d'activité économique industrielle à proximité immédiate; que le charroi généré par les activités se déroulant dans une telle zone induit généralement des nuisances; que toutefois, les nuisances engendrées par le présent projet ne peuvent être considérées comme inadmissibles à cet endroit dès lors que l'augmentation du charroi de véhicules légers est largement compensée par la diminution du charroi de poids lourds lié à l'exploitation industrielle amenée à disparaître;

Considérant qu'en ce qui concerne le bruit en provenance du karting proprement dit, celui-ci devrait être limité pour les riverains étant donné que le bruit serait dû principalement aux karts et aux ventilateurs d'extraction; que l'exploitant utiliserait des karts de la nouvelle génération munis d'un moteur quatre temps et de silencieux d'échappement; que le nombre de karts circulant simultanément sur la piste serait limité à quinze; que les portes de l'établissement resteraient fermées à tout moment; qu'en ce qui concerne les pulsateurs d'air et les ventilateurs d'extraction, les pulsateurs seraient placés côté voisin car ceux-ci absorbent de l'air pour le réinjecter dans le bâtiment et sont très peu bruyants; que les ventilateurs - extracteurs d'air seraient quant à eux placés côté zoning car ils sont nettement plus bruyants et seraient de la sorte séparés des habitations voisines par le bâtiment qui a une largeur suffisante pour éviter que le bruit ne se propage vers les habitations; que l'analyse sonométrique réalisée lors de l'étude d'incidences a conclu que le niveau de bruit

particulier de l'exploitation du karting devrait respecter les valeurs limites les plus contraignantes fixées par la réglementation wallonne;

Considérant qu'en ce qui concerne le club house, il n'y aura qu'une musique d'ambiance; que la location de la salle pour toutes festivités telles que mariages, communions, repas seraient interdites;

Considérant qu'en matière de bruit, les normes acoustiques des conditions générales ne sont pas directement applicables, puisqu'il s'agit de véhicules en circulation; qu'elles constituent cependant une bonne référence;

Considérant qu'il y a lieu de considérer qu'il s'agit d'une nouvelle activité, en zone industrielle; que les valeurs de niveau sonore pour le voisinage seraient donc :

- le jour :	55 dBA;
- en période de transition :	50 dBA;
- la nuit:	45 dBA;

Considérant que ce sont les valeurs sur lesquelles l'auteur de l'étude d'incidences se base;

Considérant que l'auteur d'étude effectue une analyse acoustique prévisionnelle se basant à la fois sur des mesures in situ lors de l'essai de 2 karts et en outre sur une modélisation acoustique; que les mesures montrent que le niveau de bruit dû aux karts devient faible et indiscernable du bruit de fond dès que la distance dépasse 50 mètres; que les modélisations basées sur une circulation de 15 karts modernes prévoient un niveau de bruit particulier toujours inférieur à 45 dBA dès que l'on s'éloigne de plus de 100 mètres du hall, en tenant compte également du bruit de la ventilation; que moyennant des précautions simples, à savoir l'utilisation de silencieux sur les karts et la pose d'équipements anti-bruit au niveau des entrées-sorties du système de ventilation, la norme la plus sévère de 45 dBA serait toujours respectée;

Considérant qu'il conviendrait d'appliquer les valeurs limites du tableau 1 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement;

(...)

Considérant que les riverains craignent une pollution atmosphérique due aux émissions de gaz d'échappement, etc.; qu'il conviendrait, par conséquent, d'imposer des conditions particulières d'exploitation adéquates relatives à la pollution atmosphérique;

Considérant que les maisons les plus proches se situent à environ 200 mètres du projet; que la préoccupation première est le bruit dû au trafic qui serait généré par le projet ainsi que les incivilités telles que musique, coups de klaxon, etc.;

Considérant que pour essayer de contrer ce genre d'incivilité, l'exploitant a décidé que pour pouvoir accéder au karting, les clients devraient être membres; que lors de leur affiliation, les membres recevront un règlement d'ordre intérieur, visant le respect du code civil, du code de la route, etc., et dans lequel leur attention serait attirée sur les faits mentionnés ci-dessus;

Considérant que le demandeur propose d'intégrer dans les 6 écrans géants qui seraient installés, des messages destinés aux utilisateurs afin d'attirer leur attention

sur le règlement d'ordre intérieur et notamment sur la nécessité de respecter la tranquillité des riverains après la sortie du site;

Considérant que la présence d'un service de sécurité sur le site veillerait au respect du règlement d'ordre intérieur;

Considérant que le permis unique n'est pas «l'instrument» pour empêcher ces phénomènes bien qu'ils soient partiellement liés à la présence de cet établissement; que ces problèmes relèvent de la police et des autorités locales;

Considérant que les problèmes de stationnement et de mobilité dans le quartier, des risques d'accident ne relèvent pas de la police des établissements classés; qu'il en va de même des pertes locatives, de la dévaluation des biens et des terrains avoisinants, de la viabilité financière du projet, des aspects économiques, aspects qui ne ressortissent pas à la police des établissements classés;

Considérant qu'il appartient au fonctionnaire chargé de la surveillance de vérifier le respect des conditions contenues dans l'autorisation et d'initier les dispositions prévues par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement et l'arrêté portant conditions générales en cas d'infraction dûment constatée;

Considérant que moyennant le respect des prescriptions légales et réglementaires, des conditions générales applicables aux établissements classés, des conditions sectorielles et intégrales concernées par le projet ainsi que des conditions particulières adaptées, dont notamment celles indiquées par les instances d'avis et par le Collège communal de LES BONS VILLERS dans son avis, le permis unique sollicité pourrait être octroyé et serait de nature à rendre l'établissement compatible avec l'homme et son environnement;

Considérant qu'au vu des éléments qui précèdent, la dérogation au plan de secteur et le permis unique sollicité peuvent être accordés";

Considérant que, par requête introduite le 31 octobre 2007, la S.C.A. CUVELIER Frères, bénéficiaire du permis, demande à intervenir dans la procédure; qu'il y a lieu d'accueillir la requête en intervention qui, en vertu de l'article 21bis des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, vaut tant pour la demande de suspension que pour le recours en annulation;

Considérant que le requérant prend un moyen, le deuxième de la requête, de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de l'erreur et la contradiction dans les motifs ainsi que de l'erreur manifeste d'appréciation, en ce que l'acte attaqué expose que le projet d'implantation d'un "karting indoor" dans le zoning des Frasnes-les-Gosselies est acceptable dans la mesure où les nuisances générées par le charroi lié à son exploitation "ne peuvent être considérées comme inadmissibles à cet endroit dès lors que l'augmentation du charroi des véhicules légers est largement compensée par la diminution du charroi de poids lourds liés à l'exploitation industrielle amenée à disparaître", alors que tant l'étude des incidences du projet sur l'environnement que les fonctionnaires technique et délégué font état de ce que le projet engendrera une

augmentation du charroi de l'ordre de 1240 à 1860 voitures, de 6 à 10 camions et de 5 à 20 cars par semaine, ceci principalement les mercredi et vendredi de 13h00 à 23h30 ainsi que les samedi et dimanche de 9h30 à 23h00; que, partant, selon le requérant, il apparaît clairement que le charroi supplémentaire ne sera pas compensé par une diminution du trafic actuellement existant (50 à 60 camions par semaine) et que cet accroissement concernera des plages horaires à ce jour exemptes de passage; qu'il relève qu'en l'espèce, il est établi, selon le résumé non technique, que "le trafic généré par le projet de karting constitue le point sensible du projet" parce que tout le charroi, soit près de 2.000 véhicules par semaine, devra emprunter la rue de Sart-Dames-Avelines le long de laquelle se trouvent 7 habitations, dont la sienne; qu'il souligne qu'à de multiples reprises, l'auteur de l'étude d'incidences a attiré l'attention sur ce problème et a recommandé la création d'un nouvel accès au zoning de Frasnes afin d'éviter le passage devant les 7 habitations de la rue de Sart-Dames-Avelines; qu'il précise que ce problème d'accès est également abordé dans les réclamations des riverains ainsi que dans l'avis du CWEDD et, surtout, est le principal motif du refus décidé en première instance; qu'il estime qu'il importait donc à l'autorité statuant sur recours d'être tout particulièrement attentive à cet aspect du dossier; qu'il soutient que l'acte attaqué repose à cet égard sur une erreur manifeste d'appréciation parce qu'il ne peut raisonnablement être soutenu que le charroi généré par le projet sera supportable pour les riverains en raison de ce qu'ils sont les voisins d'une zone d'activité économique industrielle et que l'accroissement du trafic routier induit par le projet sera "largement" compensé par la réduction de l'activité industrielle de la société CUVELIER Frères; que, selon lui, il est "risible" de considérer qu'une entreprise de traitement de pare-brises automobiles provoque le passage de 1.200 à 1.900 voitures ainsi que de 5 à 20 cars et 6 à 10 camions par semaine, alors que, selon le résumé non technique, elle génère tout au plus le passage de 50 à 60 camions par semaine; qu'il estime ensuite, ainsi que le relève l'auteur de l'étude d'incidences, qu'en plus de l'accroissement du passage dans la rue de Sart-Dames-Avelines, il y a lieu de tenir compte de ce que le karting sera principalement ouvert à "horaires décalés" et que le problème repose donc, non seulement dans l'augmentation du nombre de véhicules, mais également dans les horaires de fréquentation du karting; qu'il affirme que les nuisances qui en résultent ne constituent nullement des inconvénients admissibles pour les riverains du zoning de Frasnes puisque l'activité de celui-ci cesse dès 18h00 en semaine et est inexistante le week-end; qu'il soutient que l'autorité ne pouvait ignorer cet état de fait puisque l'auteur de l'étude d'incidences et les riverains ont insisté sur ce point et qu'il est patent que le projet, dans la mesure où il engendrera des nuisances liées à l'augmentation du charroi tellement importante pour les riverains, ne pouvait être autorisé sans qu'un nouvel accès au zoning soit créé; qu'il relève enfin que la réponse apportée par la partie adverse aux critiques des riverains et des fonctionnaires

technique et délégué sur la question des problèmes de mobilité et de sécurité engendrés par le projet est inadéquate et insuffisante; qu'il estime qu'en n'examinant pas l'impact du charroi engendré par le projet sur la mobilité et la sécurité dans la rue Sart-Dames-Avelines au motif que "les problèmes de stationnement et de mobilité dans le quartier, des risque d'accident ne relèvent pas de la police des établissements classés", la partie adverse a négligé un aspect de la demande qui a, sans conteste, une grande incidence sur les riverains; que, selon lui, il importait en réalité à l'auteur de l'acte attaqué d'analyser l'impact du projet en termes de mobilité et de sécurité dans le quartier et, le cas échéant, d'apporter, par le biais de conditions par exemple, des solutions aux problèmes posés par le projet;

Considérant que la partie adverse répond qu'il ressort de la motivation de l'acte attaqué et des conditions dont il est assorti, qu'elle a clairement envisagé l'accroissement et les impacts éventuels du trafic que le projet était susceptible d'engendrer; qu'elle rappelle que la police des établissements classés vise, non pas à supprimer, mais à endiguer les charges excessives pour le voisinage et estime qu'elle a exercé son pouvoir d'appréciation, sans commettre d'erreur d'appréciation; qu'elle estime qu'il n'est pas déraisonnable de considérer que "l'augmentation du charroi de véhicules légers est largement compensée par la diminution du charroi de poids lourds lié à l'exploitation industrielle amenée à disparaître" dans la mesure où la zone industrielle est destinée à des activités du secteur primaire qui se caractérisent le plus souvent par un charroi lourd, du fait de l'apport des matières premières et l'enlèvement des produits (semi) finis; qu'elle soutient que ces activités ne sont pas nécessairement confinées à des plages horaires déterminées et qu'il s'agit de processus de production en flux continus ou d'activités saisonnières imposant le travail jour et nuit; qu'en réalité, selon elle, le requérant paraît se plaindre non pas tant de l'acte attaqué que de la mise en oeuvre de la zone, fût-ce à titre dérogatoire; qu'elle affirme qu'elle a pu raisonnablement considérer que, moyennant le respect de certaines conditions, le charroi lié à l'activité n'était pas problématique et que l'activité pouvait donc être autorisée;

Considérant que l'intervenante relève que ni l'étude d'incidences ni la CRAT ni le CWEDD n'ont fait dépendre leurs avis favorables d'un nouvel aménagement de la desserte du site et que c'est dès lors à tort que le requérant considère que le projet ne pouvait être autorisé sans que ne soit créé un nouvel accès au zoning; qu'elle fait valoir que l'acte attaqué considère que l'augmentation de trafic dans la rue de Sart-Dames-Avelines ne constitue pas une nuisance inadmissible puisque les conclusions de l'étude d'incidences permettent d'exclure tout risque de congestion du trafic et que le projet s'insère dans un contexte existant déjà largement bruyant en

raison de la proximité de la RN5; qu'elle estime que cette nuisance est d'autant moins aiguë qu'elle correspond à la disparition des camions liés à l'activité verrerie et qu'il n'est pas déraisonnable de considérer dans un tel contexte, que la disparition des camions, bruyants et davantage susceptibles d'endommager la voirie, compensera l'augmentation du bruit lié à la fréquentation du karting dès lors que la présence de bruit liée à la RN5, fréquentée par plusieurs milliers de véhicules, existe manifestement; qu'elle relève en outre que les conditions particulières d'exploitation imposent l'établissement d'un règlement d'ordre intérieur pour le respect du cadre (interdiction d'attroupements extérieurs, radio, cris et bruits de moteurs et incivilités diverses) et qu'elles interdisent l'usage du projet pour d'autres activités telles les fêtes privées ou les manifestations publiques; qu'elle précise que les conditions imposent également la création d'un parking d'appoint en cas de grosses manifestations, parking à réserver dans la zone de stockage de la caisserie et qu'en cela la condition est conforme aux recommandations de l'étude d'incidences; qu'elle souligne que l'acte attaqué réduit les horaires d'exploitation de manière à prendre en compte cette problématique et que la fréquentation sollicitée tous les jours jusqu'à minuit est ainsi autorisée de 16 heures 30 à 23 heures du lundi au samedi, de 12 heures 30 à 23 heures le mercredi et seulement jusque 22 heures le dimanche; qu'elle soutient qu'une telle condition est de nature à réduire la fréquentation du site, à tous le moins dans le temps; qu'elle affirme que les conditions précises assortissant le permis font partie intégrante de celui-ci et tiennent lieu de considérations fondant sa décision; qu'elle estime que dès lors que l'étude d'incidences précise qu' "en matière de stationnement, la capacité du parking prévue par le demandeur (90 emplacements pour voitures, 2 emplacements pour autocars et une quinzaine d'emplacements pour deux roues) devrait s'avérer suffisante pour accueillir l'ensemble des clients", il n'est pas déraisonnable de considérer que les nuisances générées par le trafic lié au projet ne sont pas inadmissibles à cet endroit; qu'elle affirme que l'acte attaqué a donc correctement examiné l'impact du charroi engendré par le projet sur la mobilité et la sécurité dans la rue Sart-Dames-Avelines, qu'il est fondé sur des faits matériellement exacts et de nature à le justifier et qu'aucune erreur manifeste d'appréciation ne peut être reprochée à son auteur;

Considérant que, 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, au sens de l'article 1^{er}, 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; que la motivation d'une décision doit être claire, complète, précise et adéquate afin de permettre aux intéressés de vérifier qu'elle a été précédée d'un examen des circonstances de l'espèce et de comprendre pourquoi celle-ci s'écarte

des observations formulées lors de l'instruction de la demande de permis par les instances d'avis ou dans le cadre de l'enquête publique;

Considérant, par ailleurs, qu'il n'appartient pas au juge de l'excès de pouvoir de substituer son appréciation des faits à celle de l'autorité administrative; qu'il lui revient seulement de censurer, sur recours, l'erreur manifeste d'appréciation que pourrait avoir commise cette autorité;

Considérant qu'en l'espèce, le projet est implanté au sein du parc d'activités économiques de Frasnes-lez-Gosselies; que ce zoning accueille actuellement des ateliers de menuiserie et du travail du bois, une entreprise de production de supports promotionnels photographiques, une entreprise d'autos-démolition, un garage, une société de livraison de mazout et, jusqu'il y a peu, une entreprise générale de construction (Sintra Construct); que l'unique entrée du parc d'activités économiques oblige le passage devant sept habitations de la rue Sart-Dames-Avelines, dont la maison du requérant;

Considérant que le résumé non technique de l'étude d'incidences sur l'environnement du projet de "karting indoor" expose ce qui suit (pp. 19 et 20) :

" (...)

3.6. Circulation et stationnement

3.6.1. Analyse de la situation existante

(...)

Des lignes d'autobus raccordent quasiment tous les villages aux pôles d'attraction et aux noeuds de transport en commun les plus importants de la région mais ne permettent pas d'accéder facilement au zoning de Frasnes-lez-Gosselies.

L'accès à ce dernier depuis le contournement de la RN5 n'est, en outre, pas sécurisé pour les cyclistes et les piétons.

De manière générale, cet accès est, d'ailleurs, assez problématique car il oblige le passage de la totalité du charroi (employés, fournisseurs, clients des garages, ...) à passer devant 7 habitations de la rue Sart-Dames-Avelines. Lors de la réunion de consultation du public, les riverains s'en sont plaints.

3.6.2. Analyse des incidences de l'exploitation des installations du Demandeur

Circulation

Par son caractère récréatif, le projet engendrera, en plus des mouvements du personnel et des fournisseurs, une fréquentation publique qui constituera l'essentiel de son trafic de desserte. Les riverains de la rue Sart-Dames-Avelines craignent que

ce trafic n'entraîne des nuisances supplémentaires, de surcroît en horaires décalés par rapport aux présentes activités du zoning.

A l'heure actuelle, les activités du Demandeur engendrent un charroi de 15 à 20 camions par jour, auxquels s'ajoutent les allées et venues d'une trentaine d'employés. Bien qu'il soit assez difficile de déterminer avec précision le charroi qu'engendreront les futures activités du karting, sur base des chiffres de fréquentation espérés par le Demandeur, on peut globalement estimer que le projet générera un charroi supplémentaire hebdomadaire de :

- 6 à 10 passages de camions (en journée);
- 1240 à 1860 passages de voitures (en soirée ainsi que le mercredi après-midi et le week-end);
- 5 à 20 passages de cars (en soirée ainsi que le mercredi après-midi et le week-end);

entrants et sortants du parc d'activités économiques.

Ce charroi n'entraînera pas de problème de congestion au sein du zoning ou sur les routes avoisinantes. Les horaires des activités de karting sont, en effet, décalés par rapport aux activités actuelles du zoning et aux périodes de pointes du trafic routier.

Par contre, bien plus que quantitatif, l'accès au zoning pose davantage un problème qualitatif puisque, comme indiqué ci-dessus, l'ensemble du trafic est amené à passer devant 7 habitations de la rue Sart-Dames-Avelines.

Stationnement (voir paragraphe 2.4.9. ci-dessus)

Le Règlement d'Ordre Intérieur du karting spécifiera l'obligation pour les participants de se garer au sein du parking prévu à cet effet et non sur les voiries avoisinantes.

3.6.3. Recommandations

Au vu des nuisances actuellement générées par le charroi du zoning pour les habitants de la rue Sart-Dames-Avelines, du développement des activités à venir (même hors projet de karting) et de l'impact supplémentaire qu'entraînerait le projet de karting indoor (avec des horaires décalés par rapport aux autres activités du zoning), le Chargé d'Etude recommande fortement que la Région wallonne (MET), les autorités communales et l'intercommunale IGRETEC se concertent pour envisager l'aménagement d'un nouvel accès au zoning.

Sans entrer dans une analyse technique détaillée qui sortirait du cadre de la présente étude d'incidences, l'aménagement d'une liaison avec le contournement de la RN5 à hauteur du chemin situé à la limite Est du zoning actuel apparaît comme réalisable, avec pour contrainte, néanmoins, une déclivité importante du terrain. Cet accès aurait en outre pour avantage d'éviter toute zone d'habitat et de se situer au centre de la potentielle future zone d'activités économiques (extension du zoning vers l'Est après modification du plan de secteur).

Une concertation avec les services du TEC permettrait, en outre, d'aménager les horaires et tracé des lignes de bus actuelles de manière à faciliter l'accès au zoning, que ce soit pour les travailleurs ou pour les clients du parking, des garages, etc. En effet, à l'heure actuelle, aucun arrêt de bus ne se situe à proximité du zoning et la

seule ligne de bus passant par la rue Sart-Dames-Avelines n'effectue que deux à trois trajets, exclusivement selon les horaires scolaires. Cette recommandation va de pair avec l'aménagement de cheminements piéton et cycliste sécurisés sur les voies d'accès au zoning.

(...)" ;

Considérant que le résumé non technique de l'étude d'incidences poursuit en ces termes (p. 32) :

" (...) Le constat établi ci-dessus montre que, compte tenu des mesures mises en place par le Demandeur, les riverains les plus concernés par le projet occupent 7 habitations de la rue Sart-Dames-Avelines de par leur position le long de l'unique voie d'accès au parc d'activités économiques. Ces riverains craignent, à juste titre, de subir, en plus du charroi actuel du zoning, un charroi de visiteurs, de surcroît en soirée et durant les week-ends. C'est pourquoi le Chargé d'Etude recommande fortement l'aménagement d'un nouvel accès au zoning permettant d'éviter toute zone d'habitat tant dans le cadre du projet de karting, que dans le cadre des éventuelles extensions du zoning, ou même déjà dans le cadre des activités actuelles du zoning. En dehors des événements spéciaux, le Chargé d'Etude estime également qu'il serait préférable de limiter quelque peu l'horaire des activités prévues par le projet afin de fermer le site à 23h, à l'exception des vendredi et samedi soirs ...)" ;

Considérant que, dans son avis du 24 janvier 2007, le MET émet un avis défavorable sur la création d'un nouveau rond-point sur la N5 et la création d'une nouvelle bretelle; que, dans son avis défavorable du 7 mai 2007, le fonctionnaire délégué relève que "(...) compte tenu de la position tranchée du MET en matière de création d'un nouvel accès via la RN5, la seule possibilité d'accéder au site consiste en l'utilisation de la rue Sart-Dames-Avelines, petite voirie communale qui dessert également sept habitations, et que, par voie de conséquence, le projet sera générateur de nuisances pour les riverains; que si des ébauches de solutions sous la forme de recommandation sont présentes dans l'étude d'incidences, elles ne sont en aucune manière effectives ni concomitantes, en terme de mise en oeuvre, à la présente demande (...)" ; que, dans son avis du 12 février 2007, le CWEDD attire l'attention sur le fait que toute la circulation du zoning doit passer devant les 7 habitations de la rue Sart-Dames-Avelines et soutient, indépendamment du présent projet de karting, la recommandation de l'auteur de l'étude d'incidences de réunir le MET, les autorités communales et l'intercommunale IGRETEC afin d'envisager l'aménagement d'un nouvel accès au zoning; que, dans son avis du 27 février 2007, la CRAT insiste sur la nécessité d'assurer le plus rapidement possible un nouvel accès à la zone d'activité de manière à éviter le passage du trafic par la rue Sart-Dames-Avelines;

Considérant que la partie adverse estime pouvoir accorder le permis unique sollicité par la demanderesse, notamment pour les motifs suivants :

" (...)

Considérant que suite à la conjoncture actuelle dans le secteur automobile (fermeture de Renault Vilvorde, licenciement chez VW FOREST, OPEL et FORD, difficultés chez AGC Automotive à Fleurus), le demandeur est obligé de cesser l'activité de sous-traitance pour le secteur automobile;

(...)

Considérant, quant à la question de l'accessibilité au site, que le MET- Direction des Routes de Charleroi a émis un avis défavorable à la création d'un nouveau rond-point sur la N5, ainsi qu'à la création d'une nouvelle bretelle d'accès à la N5; que par contre, le MET est favorable à l'élargissement éventuel d'un chemin agricole existant; que tant le CWEDD que la CRAT relèvent la problématique de l'accessibilité au site par la rue de Sart-Dames-Avelines; que l'activité en cause va générer, selon l'étude d'incidences, un charroi de 1.200 à 1.900 véhicules légers par semaine, de 5 à 20 cars en soirée et durant les week-ends et de 6 à 10 camions par semaine en journée;

Considérant qu'au vu de l'avis du MET, l'accès au site ne peut raisonnablement être envisagé que par la rue de Sart-Dames-Avelines; que les occupants des 7 habitations riveraines de cette voirie ne peuvent ignorer la présence d'une zone d'activité économique industrielle à proximité immédiate; que le charroi généré par les activités se déroulant dans une telle zone induit généralement des nuisances; que toutefois, les nuisances engendrées par le présent projet ne peuvent être considérées comme inadmissibles à cet endroit dès lors que l'augmentation de charroi de véhicules légers est largement compensée par la diminution du charroi de poids lourds lié à l'exploitation industrielle amenée à disparaître";

Considérant qu'il y a lieu d'observer que la partie adverse ne tient absolument pas compte du charroi occasionné par les autres activités actuellement présentes sur le site; qu'en effet, si aucune pièce du dossier administratif ne permet de quantifier le charroi engendré par l'ensemble des activités actuellement présentes sur le site ni même d'en déterminer la nature exacte, le charroi existant dans la rue Sart-Dames-Avelines est déjà très important puisque l'auteur de l'étude d'incidences recommande fortement l'aménagement d'un nouvel accès au zoning, même dans le cadre des activités actuelles et donc, indépendamment des activités de karting en projet, soutenu en cela par le CWEDD;

Considérant que, par ailleurs, s'il est exact que les habitants de la rue Sart-Dames-Avelines ne peuvent ignorer la présence de la zone d'activité économique industrielle voisine et que le charroi généré par les activités se déroulant dans une telle zone induit généralement des nuisances, il n'en demeure pas moins que ces motifs ne sont pas de nature à justifier, in concreto, le surplus de nuisances occasionnées par le projet, dès lors que le charroi existant, résultant de l'ensemble des activités présentes sur le site, est déjà très important à cet endroit, et qu'il s'agit en l'espèce de la seule et unique voie d'accès au site économique considéré;

Considérant que le charroi de poids lourds des activités jusqu'alors exercées sur le site a été évalué à 15 à 20 camions par jour; qu'il existe un doute sur le maintien de l'activité "verrerie"; qu'en effet, l'intervenante soutient que cette activité disparaît, ce qui ressort de sa demande de permis et de son recours, alors que l'étude d'incidences établie sur la base des informations fournies par l'intervenante indique que cette activité n'est pas supprimée mais drastiquement diminuée en importance; que ni l'étude d'incidences ni aucune autre pièce du dossier administratif ne permet de déterminer le charroi exact qui était généré par cette seule activité, à ce point en baisse qu'elle a justifié une réorganisation des activités du demandeur, avec les conséquences qui en découlaient déjà en terme de charroi; que, dès lors, le motif selon lequel "l'augmentation de charroi de véhicules légers est largement compensée par la diminution du charroi de poids lourds lié à l'exploitation industrielle amenée à disparaître" ne repose sur aucun document qui aurait permis d'évaluer exactement le charroi lié à la caisserie et celui qui découle de l'activité de sous-traitance "verrerie"; qu'il n'est dès lors ni pertinent ni adéquat;

Considérant, par ailleurs, que l'on peut raisonnablement supposer qu'en cas de suppression de l'activité "verrerie", déjà réduite en raison de facteurs économiques, le charroi de poids lourds, qui était de 15 à 20 camions par jour, sera à peine diminué; que le projet générera cependant en outre un charroi supplémentaire hebdomadaire de 1200 à 1900 véhicules légers par semaine, de 5 à 20 cars en soirée (16h30-23h) et le week-end (9h30-23h), outre le mercredi après-midi, soit à des heures généralement consacrées à la détente et au repos; que ces importantes nuisances supplémentaires avaient été soulignées par l'étude d'incidences; qu'à cet égard, contrairement à ce que semble soutenir la partie adverse dans sa note d'observations, il n'est pas établi en l'espèce que les activités présentes sur le site, soit des ateliers de menuiserie et du travail du bois, une entreprise de production de supports promotionnels photographiques, une entreprise d'autos-démolition, un garage et une société de livraison de mazout, se caractérisent par un charroi lourd qui n'est pas confiné à des plages horaires déterminées et qu'elles nécessitent un travail jour et nuit; que l'étude d'incidences précise au contraire que les horaires des activités de karting sont décalés par rapport aux activités actuelles du zoning et aux périodes de pointes du trafic routier; que, par conséquent, l'on ne perçoit pas comment la partie adverse a raisonnablement pu considérer que l'augmentation de charroi de véhicules légers serait "largement compensée" par la diminution du charroi de poids lourds lié à l'exploitation de la verrerie, et que dès lors, les nuisances engendrées par le projet seraient admissibles dans la rue de Sart-Dames-Avelines, sous réserve d'ailleurs de la possibilité d'une dérogation pour une activité qui ne correspond pas à la destination de la zone

(article 127, § 3, du CWATUP); que, par conséquent, l'acte attaqué est entaché d'une erreur manifeste d'appréciation;

Considérant qu'en outre, l'acte attaqué n'est pas autrement motivé quant aux nuisances concrètes découlant du charroi occasionné par le projet dans la rue Sart-Dames-Avelines (bruit, horaires d'exploitation et sécurité); que sa motivation ne permet pas de comprendre les raisons pour lesquelles le ministre est passé outre l'avis défavorable du fonctionnaire délégué, les résultats de l'enquête publique, les conclusions de l'auteur de l'étude d'incidences et les avis de la CRAT et du CWEDD qui insistaient sur la nécessité d'envisager un nouvel accès au site économique et les raisons pour lesquelles il a considéré que les nuisances engendrées par le projet de karting étaient admissibles à cet endroit; qu'enfin, l'acte attaqué n'est pas motivé et ne contient aucune condition particulière de nature à assurer la sécurité sur la voirie considérée alors que l'auteur de l'étude d'incidences recommandait expressément l'aménagement de cheminements piéton et cycliste sécurisés sur les voies d'accès au zoning;

Considérant que le moyen est fondé;

Considérant que, compte tenu de l'annulation immédiate de l'arrêté attaqué, la demande de suspension devient sans objet,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en intervention introduite par la société en commandite par actions CUVELIER Frères est accueillie.

Article 2.

Est annulé l'arrêté du Ministre des Transports, du Logement et du Développement territorial du 1^{er} août 2007 accordant un permis unique à la S.C.A. CUVELIER Frères en vue de la réaffectation d'une partie d'un entrepôt de 4 800 m² actuellement utilisé à destination d'une activité de caisserie en installation de "karting indoor" d'une capacité de 20 karts comprenant également un atelier d'entretien, un

dépôt de liquide inflammable, deux petits vestiaires et une cafétéria, sur un terrain sis dans le zoning industriel de Frasnes, cadastré Les Bons Villers, section B, n° 235d, d'une part, et, d'autre part, infirmant le refus de permis décidé en première instance par les fonctionnaires technique et délégué.

Article 3.

Il n'y a plus lieu de statuer sur la demande de suspension.

Article 4.

Les dépens, liquidés à la somme de 300 euros, sont mis à la charge de la partie adverse, à concurrence de 175 euros, et à la charge de la partie intervenante, à concurrence de 125 euros.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le trente et un mars deux mille huit par :

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

Le Greffier assumé,

Le Président f.f.,

Fr. QUINTIN.

S. GUFFENS.