

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 187.565 du 31 octobre 2008

G/A.188.701/XIII-5015

En cause : **SALVIATO** Jean-Yves,
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 FRERES,
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 23 juin 2008 par Jean-Yves SALVIATO qui demande l'annulation et la suspension de l'exécution de "la décision prise par le Ministre en charge des Transports, du Logement et du Développement Territorial, le 23 avril 2008, d'accorder un permis unique à la S.C.A. CUVELIER FRERES 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 (Club House), sur un terrain sis dans le zoning industriel de Frasnes (parcelle cadastrée Les Bons Villers, section B, n° 235d), d'une part, et, d'autre part, d'infirmier le refus de permis décidé en première instance par les fonctionnaires technique et délégué";

Vu la requête introduite le 16 juillet 2008 par laquelle la société en commandite par actions CUVELIER FRERES 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} MICHIELS, auditeur adjoint au Conseil d'Etat, rédigé sur la base de l'article 93 du règlement général de procédure;

Vu la notification du rapport aux parties;

Vu l'ordonnance du 22 septembre 2008, notifiée aux parties, convoquant celles-ci à comparaître à l'audience publique du 21 octobre 2008 à 10.00 heures;

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

Entendu, en leurs observations, Me G. WINAND, loco Mes B. PAQUES et S. LEPRINCE, avocat, comparaisant pour le requérant, Me S. GRUBER, loco Me P. MOËRYNCK, avocat, comparaisant pour la partie adverse, et Me Ph. CASTIAUX, avocat, comparaisant pour la partie intervenante;

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

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

Considérant que les éléments utiles à l'examen de la requête peuvent être résumés comme suit :

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

2. Le requérant est propriétaire et habitant d'une maison sise à Frasnes-lez-Gosselies, rue de Sart-Dames-Avelines, 54. Il n'est pas contesté qu'il réside à 200 mètres à vol d'oiseau du projet de karting.

3. 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 :

- " 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-lez-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 N5 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 «verrerie » 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 mètres. 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 CO₂. Ce système permettra d'ajuster directement les flux de ventilation en fonction de la teneur en CO₂ 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".

4. Le 7 novembre 2006, les fonctionnaires délégué et technique signalent à la S.C.A. CUVELIER FRERES que la demande de permis unique est incomplète au sens de l'article 85, alinéa 1^{er}, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement. Le 22 décembre 2006, les fonctionnaires délégué et technique lui signalent que la demande de permis unique est recevable et complète.

5. Le 5 janvier 2007, la direction générale de l'agriculture (D.G.A.) émet un avis d'implantation favorable sur la demande. Le 12 janvier 2007, la division nature et forêts émet également un avis favorable sur le projet.

6. Une enquête publique est organisée par la commune de Les Bons Villers du 16 janvier au 16 février 2007. Elle suscite de nombreuses réclamations.

7. L'enquête publique organisée par la commune de Villers-la-Ville du 16 janvier au 16 février 2007, en revanche, ne suscite aucune réclamation.

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

9. Le 12 février 2007, le CWEDD émet un avis 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 sept habitations de la rue Sart-Dame-Avelines. Indépendamment du présent projet, le Conseil soutient la recommandation de l'auteur de réunir le MET, les autorités communales et l'intercommunale pour la gestion et la réalisation d'études techniques et économiques (IGRETEC) afin d'envisager l'aménagement d'un nouvel accès au zoning".

10. Le 15 février 2007, la division de l'eau émet un avis favorable conditionnel sur la demande.

11. Le 21 février 2007, l'IGRETEC émet un avis sur la demande.

12. Le 26 février 2007, le service régional d'incendie émet un avis favorable conditionnel sur la demande.

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

14. Le 27 février 2007, la commission régionale d'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-Dame-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 de 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".

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

16. Le 7 mai 2007, le fonctionnaire délégué refuse la dérogation sollicitée et émet un avis défavorable sur la demande.

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

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

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

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

21. 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.

22. 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 au refus de permis unique.

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

24. Le 8 octobre 2007, Thierry POISSON sollicite la suspension et l'annulation de ce permis auprès du Conseil d'Etat.

25. Le 31 octobre 2007, l'exploitation du karting indoor débute.

26. A la suite de plaintes de certains riverains, la police locale de Bruneau dresse un procès-verbal d'infraction pour non respect des normes de bruit par l'exploitant, le 17 décembre 2007. Ce PV est transmis au Parquet de Charleroi.

27. Le 31 mars 2008, le Conseil d'Etat, par un arrêt n/ 181.590, annule le permis unique délivré le 1^{er} août 2007.

28. Le 21 avril 2008, le Procureur du Roi de Charleroi fait saisir le matériel de l'exploitation (karts et casques), en raison du caractère infractionnel de l'exploitation.

29. Le 23 avril 2008, le Ministre du Développement territorial, des Transports et du Logement du Gouvernement de la Région wallonne délivre un nouveau permis unique à la S.C.A. CUVELIER FRERES. 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 BONS VILLERS, par laquelle la S.C.A. CUVELIER FRERES, zoning industriel n/4 à 6210 FRASNES-LEZ-GOSSELIES/LES BONS 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);

(...)

Vu la décision du Ministre du 1^{er} août 2007 accordant un permis unique à la S.C.A. CUVELIER FRERES 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;

Vu la décision (lire : l'arrêt) du Conseil d'Etat du 31 mars 2008 annulant ladite décision, notifiée le 11 avril 2008;

(...)

Considérant que le bien en question est repris en zone d'activité économique industrielle au plan de secteur de CHARLEROI adopté par arrêté du 10 septembre 1979 et se situe dans un zoning d'activité économique reconnu au sens de l'article 127, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 6/ du CWATUP;

Considérant que la demanderesse précise dans son recours administratif 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'application 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; que la parcelle présente un espace suffisant pour créer les emplacements de parking nécessaires;

Considérant, en ce qui concerne l'aménagement du territoire et l'urbanisme, que le projet n'est pas conforme à la destination générale de la zone d'activité économique industrielle telle que fixée par l'article 30, alinéa 2, du CWATUP; qu'il appartient cependant à l'autorité de vérifier si le projet peut, le cas échéant, bénéficier de l'application d'un ou plusieurs mécanismes dérogatoires prévus par le CWATUP et qui sont applicables à la présente procédure de demande de permis en vertu de l'article 97 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement;

Considérant, à cet égard, 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 qui y sont 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 le périmètre d'un site à réaménager ou de remembrement urbain;

Considérant, en revanche, que l'article 111, alinéa 1^{er}, du CWATUP peut trouver à s'appliquer; que celui-ci énonce en effet que «Les constructions, les installations ou les bâtiments existant avant l'entrée en vigueur du plan de secteur ou qui ont été autorisé, 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 ce mécanisme de dérogation aux prescriptions du plan de secteur vise les constructions dûment autorisées; qu'aucune disposition du CWATUP n'interdit l'application de ce mécanisme dans le périmètre d'un zoning;

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; que ceux-ci sont donc dûment autorisés au sens de l'article 111 du CWATUP; 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, n'est admise qu'à titre exceptionnel;

Considérant que cette restriction impose à l'autorité non seulement un usage modéré de la dérogation mais aussi une motivation dans l'acte qui fasse apparaître, outre le respect des conditions propres au mécanisme dérogatoire appliqué, les raisons de recourir, dans l'espèce donnée, au mécanisme de la dérogation; qu'en l'espèce, il y a cependant lieu de faire application de celui-ci avec modération compte tenu de la volonté du législateur de conserver des terrains disponibles pour les activités économiques;

Considérant que la dérogation ne peut être admise que si l'autorité l'autorité qui l'octroie appréhende de manière précise les différentes prescriptions auxquelles il est dérogé, afin de pouvoir motiver adéquatement l'octroi de ces dérogations;

Considérant qu'en l'espèce, 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'aucune modification de la volumétrie des bâtiments n'est ainsi envisagée; qu'au vu de ces éléments, il y a lieu de considérer que ces modifications architecturales sont mineures; que celles-ci sont, de surcroît, compatibles avec la typologie générale des bâtiments existants, notamment en raison du choix des matériaux; que, contrairement à ce qu'affirment certains réclamants, il n'y a donc pas d'atteinte à l'image rurale du village;

Considérant, pour le surplus, que le projet ainsi défini limite au maximum les impacts paysagers qu'un tel bâtiment est susceptible de créer; que ceci rencontre les objectifs définis par le S.D.E.R. (étude d'incidences, p. 39);

Considérant qu'au vu des modifications architecturales mineures, le projet peut parfaitement s'intégrer au cadre bâti et non bâti existant; qu'en effet, les modifications apportées aux bâtiments industriels visés par la présente demande de permis sont peu perceptibles et, en tous les cas, conformes aux options architecturales présentes dans le voisinage immédiat du projet; que l'étude d'incidences confirme d'ailleurs l'intégration paysagère du projet tout en recommandant que certains aménagements soient effectués à l'entrée du site (étude d'incidences, p. 105); qu'il serait effectivement opportun, d'un point de vue paysager, de prévoir certains aménagements à l'entrée du site avec des essences indigènes et la création d'une haie longeant la clôture du site;

Considérant qu'il convient d'imposer une condition particulière sur ce point;

Considérant, par ailleurs, que la demande de dérogation porte sur le changement partiel d'affectation du bâtiment; qu'ainsi, comme le relève l'étude d'incidences en page 20, une partie importante du bâtiment conserve une affectation strictement industrielle;

Considérant que le demandeur exerçait, jusqu'en juillet 2007, deux activités sur le site, à savoir la fabrication de caisses et de palettes et la «sous-traitance» d'activités de verrerie pour le secteur automobile;

Considérant que, suite à la conjoncture actuelle du secteur automobile (fermeture de Renault Vilvorde, licenciement chez VW FOREST, OPEL et FORD, difficultés chez AGC Automotive à Fleurus, etc.), le demandeur a été contraint de cesser son activité de sous-traitance pour le secteur automobile; que ceci est clairement indiqué dans son recours; qu'il n'est pas permis d'en douter;

Considérant que la création du karting ainsi envisagée permet de conserver l'essentiel de l'emploi perdu au niveau du secteur de la verrerie;

Considérant que l'étude d'incidences rappelait déjà que le projet du demandeur permettra le maintien de l'emploi suite à la réduction des activités de sous-traitance «verrerie» pour le secteur automobile (résumé non technique, p. 25); que cette affirmation est d'autant plus vraie que ces activités ont en effet désormais totalement cessé sur le site;

Considérant que, dans le présent cas d'espèce, le contexte économique particulier de l'entreprise et, singulièrement, celui relatif au volet «sous-traitance» verrerie pour le secteur automobile, ainsi que de l'objectif de sauvegarde des emplois, rencontrent de manière durable les besoins sociaux et économiques tout en garantissant l'utilisation parcimonieuse du sol, objectifs définis par l'article 1^{er} du CWATUP; qu'en outre, les activités dont question doivent, en raison des nuisances qu'elles sont susceptibles de générer, être écartées des zones d'habitat et autres milieux sensibles; qu'en l'espèce, la localisation du karting au sein du parc d'activités économiques présente bon nombre d'avantages du point de vue paysager et environnemental;

Considérant que la typologie des bâtiments nécessaires à l'exercice de l'activité sollicitée est indéniablement semblable à celle des constructions présentes dans une zone d'activité économique industrielle; qu'en effet, ce type d'activités nécessite des halls spacieux pour accueillir la piste de kart et ainsi permettre une gestion adéquate des nuisances liées à l'utilisation de ce type d'engins dans un local (espace dégagé

dont la volumétrie est importante); qu'une offre de parking suffisante est également indispensable; qu'en d'autres termes, ce type d'installation nécessite une implantation, des constructions et des aménagements dont la typologie est identique à celles des constructions existantes dans la zone d'activité économique industrielle; Considérant que l'étude d'incidences rappelle que l'implantation d'une activité de sports moteurs, telle que celle envisagée par le demandeur, est «par nature bruyante» (résumé non technique, p. 25); que, dès lors, l'implantation de celle-ci dans un zoning relativement à l'écart des habitations apparaît comme préférable à son implantation au sein d'une zone de loisirs (résumé non technique, p. 25); Considérant d'ailleurs que le S.D.E.R. précise, à cet égard, qu'il faut veiller à utiliser au maximum le tissu urbain existant (étude d'incidences, p. 39); Considérant, pour le surplus, que l'octroi de la dérogation visée à l'article 111 du CWATUP permettra de donner, avec une possibilité de réversibilité dans le futur compte tenu du caractère temporaire de l'autorisation sollicitée, la garantie que le bâtiment ne sera pas laissé à l'abandon avec le risque qu'il ne tombe en ruine; Considérant enfin qu'au plan de secteur de CHARLEROI, aucune zone de loisirs n'est inscrite sur le territoire de la commune de LES BONS VILLERS, ni même à proximité immédiate de celle-ci; que seule une zone de loisirs, vierge de toute activité, existe sur le territoire de la commune de Villers-la-Ville ; que, toutefois, celle-ci est enclavée au coeur de la zone d'habitat à caractère rural du village de Marbaix et, de surcroît, jouxte une zone d'espaces verts d'intérêt paysager, contrairement à la présente zone; que l'absence de zone de loisirs susceptible d'accueillir ce type d'activité justifie qu'il soit fait appel au mécanisme dérogatoire prévu à l'article 111 du CWATUP; Considérant, en conclusion, que le caractère exceptionnel du recours à la dérogation au plan de secteur, visé à l'article 114 du CWATUP, est donc pleinement rencontré; Considérant, quant à la question de l'accessibilité au site, que l'auteur de l'étude d'incidences a étudié la situation des réseaux routiers existants, les itinéraires empruntés pour accéder au site, le charroi engendré par le zoning ainsi que celui relatif aux activités actuelles du demandeur et celui relatif à l'exploitation du karting; Considérant cependant que l'auteur de l'étude d'incidences ne disposait d'aucune donnée de recensement de la circulation existante entre le récent contournement de la RN5 et le parc d'activités économiques de Frasnès-lez-Gosselies; qu'en outre, celui-ci n'a pas jugé nécessaire de réaliser de tels comptages journaliers dans la mesure où le site du plus gros employeur du zoning est fermé et que de nouvelles entreprises devraient bientôt s'installer dans le zoning telles que deux sociétés foraines et une société de rénovation de carrosserie (étude d'incidences, p. 107); que, dès lors, les résultats d'un recensement, même précis, auraient été très peu représentatifs de la situation; qu'en outre, l'auteur de l'étude d'incidences estime que le problème d'accès au zoning est surtout d'ordre qualitatif; qu'en effet, les riverains de la rue de Sart-Dames-Avelines subissent actuellement une certaine nuisance liée au trafic, principalement durant les heures de pointe; Considérant qu'en 2006, le charroi lié aux activités du zoning tournait aux alentours de 400 à 450 allers et venues; que ces chiffres ont vraisemblablement doublé depuis lors en raison de la venue de nouvelles entreprises qui se sont installées sur les terrains à l'époque inoccupés; Considérant que l'activité de karting occasionnera un charroi supplémentaire et des nuisances supplémentaires dans le chef des riverains de la rue de Sart-Dames-Aveline; Considérant 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 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; que ce charroi s'ajoute au charroi existant, estimé à environ 900 véhicules par semaine;

Considérant que les occupants des sept habitations riveraines de la rue de Sart-Dames-Avelines 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 de ce type;

Considérant que, dans le cadre du présent projet, ces nuisances seront décalées par rapport au charroi actuel du site de sorte qu'elles n'occasionneront pas de problème d'un point de vue de la mobilité par rapport à la situation actuelle;

Considérant qu'il convient de se départir des avis émis par le fonctionnaire délégué, le CWEDD et la CRAT; que ceux-ci préconisent en effet, à l'instar de l'auteur de l'étude d'incidences, de créer un nouvel accès de nature à supprimer toute nuisance liée au trafic du zoning pour les riverains de la rue de Sart-Dame-Avelines;

Considérant que la fluidité du trafic est bonne; que l'impact du projet sur le charroi n'est pas défini par l'étude d'incidences comme impliquant des problèmes de mobilité, ni de fluidité du trafic; qu'en conséquence, la réalisation d'un nouvel accès n'est pas indispensable en termes de fluidité du trafic; que l'aménagement d'un nouvel accès au zoning est disproportionné par rapport à l'objectif que la réalisation de celui-ci poursuivrait;

Considérant toutefois que les nuisances générées par le projet sont à mettre en balance par rapport aux autres avantages écologiques et sur le milieu qui sont générés par le projet; que l'étude d'incidences considère (résumé non technique, p. 29) en effet que «la localisation du projet au sein du parc d'activité économique présente bon nombre d'avantages du point de vue environnemental de par son écart par rapport aux zones d'habitat (à l'exception de la problématique de l'accès au zoning obligeant le charroi à passer devant sept habitations le long de la rue de Sart-Dames-Aveline) et l'absence de milieu sensible (zones naturelles, cours d'eau, prises d'eau souterraines, ...) à ses abords»;

Considérant dès lors que, malgré les nuisances qui sont supportées par les sept habitations situées dans la rue de Sart-Dame-Avelines, celles-ci sont admissibles eu égard aux nombreux autres avantages que la localisation du projet génère du point de vue environnemental et paysager;

Considérant cependant qu'il convient de s'assurer que les nuisances (véhicules fréquentant le projet et le reste du zoning) sont acceptables pour les riverains au regard des avantages que le projet procure; qu'à cet égard, il convient de relever que celles-ci ne sont pas supérieures à celles qui sont supportées par les habitations situées à proximité immédiate de la RN5 puisque lesdites habitations supportent le passage de 21.000 véhicules par semaine (étude d'incidences, p. 109); que, si ces nuisances sont certaines, elles demeurent toutefois supportables; que celles-ci sont ainsi sept fois moins importantes que celles supportées par les riverains de la RN5;

Considérant, en outre, que, pour les habitations situées le long de la RN5, le trafic de week-end s'élève à environ 5.000 véhicules par jour, ce qui est près de 2 fois supérieur au trafic total généré par le projet et les autres véhicules qui fréquentent hebdomadairement le zoning, estimés ensemble à 3.000 véhicules (voir étude d'incidences, p. 113 et pp. 114-115);

Considérant, par application du principe de précaution et afin de limiter les nuisances générées par le projet, qu'il convient d'imposer au trafic de poids lourds lié aux activités du karting de ne pas accéder au site entre 17 heures et 9 heures du matin; qu'il convient d'imposer une condition particulière d'exploitation sur ce point;

Considérant enfin que les recommandations de l'étude d'incidences relatives aux mesures de sécurité et de cheminement piéton et cycliste ne sont pas justifiées en raison de la nature du trafic généré par les activités projetées du karting et la plage horaire d'exploitation de celles-ci; que les résultats de l'estimation de la fréquentation du projet repris dans l'étude d'incidences (p. 114) font mention de l'existence d'un trafic principal de voitures; qu'en tout état de cause, le gabarit actuel des voiries d'accès au zoning est suffisamment important pour permettre aisément la circulation d'éventuels cyclistes; que les piétons, quant à eux, disposent d'accotements suffisants pour y circuler en toute sécurité; que, s'agissant des lignes de bus (horaire et tracé), il n'apparaît pas indispensable pour le projet de les

aménager; qu'en d'autres termes, tous ces aménagements, s'ils sont souhaitables à l'échelle de l'ensemble du zoning, ne sont pas indispensables au regard des incidences du présent projet;

Considérant, en ce qui concerne les nuisances sonores éventuelles, que le climat acoustique aux alentours du site avant son exploitation a été déterminé sur la base d'une campagne de mesures acoustiques réalisée en juillet 2006 au droit de l'habitation située au n° 52 de la rue de Sart-Dames-Avelines;

Considérant que l'analyse des résultats de ces mesures acoustiques a montré que l'impact sonore du trafic routier du contournement de la RN5 ainsi que le passage de certains avions étaient prépondérants;

Considérant que le bruit susceptible d'être généré par l'établissement provient des karts ainsi que du système de ventilation du bâtiment;

Considérant qu'afin de limiter au maximum ce type de risque, le demandeur a décidé d'acquérir de nouveaux karts performants, équipés de moteurs 4 temps et de silencieux d'échappement; qu'en outre, seulement 15 karts seront autorisés à circuler en même temps sur la piste; qu'enfin, les systèmes de ventilation sont placés sur la façade opposée à la zone d'habitat; que les portes de l'établissement resteront fermées à tout moment; qu'en ce qui concerne les pulsateurs d'air et les ventilateurs d'extraction, les pulsateurs seront 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 seront quant à eux placés côté zoning car ils sont nettement plus bruyants et seront 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;

Considérant que les maisons les plus proches se situent, pour rappel, à environ 200 mètres du projet; qu'en termes de bruit, leur préoccupation première concerne le bruit dû au trafic automobile qui sera généré par le projet ainsi que, subsidiairement, les incivilités telles que musique, coups de klaxon, etc.;

Considérant que le bruit en provenance du karting proprement dit sera limité pour les riverains; qu'en effet, 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, est interdite; qu'il convient d'imposer une condition particulière d'exploitation sur ce point;

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 référence dont il convient de tenir compte par application du principe de précaution;

Considérant que, dans cette hypothèse, 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 qui doivent être respectées sont donc :

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

Considérant qu'il convient 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 ce sont les valeurs sur lesquelles l'auteur de l'étude d'incidences s'est basé pour apprécier la compatibilité du projet par rapport à son environnement;

Considérant que l'auteur d'étude a ainsi effectué 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 le résultat des mesures montre 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 antibruit au niveau des entrées-sorties du système de ventilation, la norme la plus sévère de 45 dBA serait toujours respectée; qu'il convient d'imposer des conditions particulières d'exploitation sur ce point;

(...)

Considérant que, du point de vue strictement environnemental, moyennant le respect des prescriptions réglementaires et légales, des conditions générales, sectorielles et intégrales concernées telles que complétées par les conditions particulières jointes en annexe, l'établissement n'est pas de nature à nuire gravement ni à l'homme ni à l'environnement;

Considérant, en outre, 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 16 juillet 2008, la S.C.A. CUVELIER FRERES demande à être reçue en qualité de partie intervenante dans la procédure; qu'il y a lieu de faire droit à cette demande;

Considérant que l'auditeur rapporteur chargé de l'instruction de l'affaire a déposé un rapport rédigé sur la base de l'article 93 de l'arrêté du Régent du 23 août 1948 déterminant la procédure devant la section du contentieux administratif du Conseil d'Etat, tel que remplacé par l'article 55, 2/ de l'Arrêté royal du 25 avril 2007; qu'il a en effet estimé que la requête est recevable, que le premier moyen est fondé, que le recours n'appelaient que des débats succincts et, qu'en raison de l'annulation à intervenir, il n'y a pas lieu d'examiner la demande de suspension;

Considérant que le requérant prend un premier moyen 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 de la contradiction dans les motifs ainsi que de l'erreur manifeste d'appréciation; qu'il expose que, selon l'acte attaqué, les nuisances générées par l'exploitation d'un karting indoor dans le zoning de Frasnes-lez-Gosselies, si elles sont importantes, "sont acceptables pour les riverains au regard des avantages que le projet procure" car celles-ci ne seraient "pas supérieures à celles qui sont supportées par les habitations situées à proximité immédiate de la RN5 puisque lesdites habitations supportent le passage de 21.000 véhicules par semaine (études d'incidences, p.109); que, si ces nuisances sont certaines, elles demeurent toutefois supportables; que celles-ci sont ainsi sept fois moins importantes que celles supportées par les riverains de la RN5"; qu'il fait valoir 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 1.240 à 1.860 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 cet accroissement concernera

des plages horaires à ce jour exemptes de passage; qu'il prétend que la fréquentation effective du karting a largement dépassé les prévisions de l'exploitant, sans que la partie adverse n'ait tenu compte de cette significative augmentation des nuisances; qu'il estime que les allégations de la partie adverse concernant une "compensation des nuisances" par les avantages que le projet procure ne sont pas sérieuses; qu'il ajoute que le procès-verbal d'infraction pour non respect des normes de bruit démontre que la partie adverse commet une erreur manifeste d'appréciation en estimant que "le niveau de bruit de l'exploitation du karting devrait respecter les valeurs limites les plus contraignantes fixées par la réglementation wallonne"; qu'il relève qu'en l'espèce, selon le résumé non technique, (p. 29 - annexe 5) il est établi que "le trafic généré par le projet de karting constitue le point sensible du projet"; qu'en effet, tout le charroi généré par le projet, soit plus de 2.000 véhicules par semaine, devra emprunter la rue de Sart-Dames-Avelines le long de laquelle se trouvent sept habitations, dont la sienne; qu'à de multiples reprises, l'auteur de l'étude des incidences sur l'environnement a attiré l'attention sur l'aspect problématique de cette question et a recommandé la création d'un nouvel accès au zoning de Frasnes afin d'éviter le passage devant les sept habitations de la rue de Sart-Dames-Avelines; 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 de refus décidé en première instance, de sorte que l'acte attaqué devait être spécialement motivé à ce propos; qu'il s'en réfère à l'arrêt du Conseil d'Etat n/ 181.590 du 31 mars 2008, annulant le premier permis unique délivré à la S.C.A. CUVELIER FRERES le 1^{er} août 2007, et en cite particulièrement ce qui suit :

" 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";

que, selon lui, il importait donc à l'autorité statuant après l'annulation de ce premier permis d'être tout particulièrement attentive à cet aspect du dossier; qu'il soutient que la partie adverse a repris un acte dans lequel elle s'est bornée à formuler une motivation sans avoir égard aux circonstances de fait précises dans ce dossier;

Considérant que la partie adverse répond, en ce qui concerne le charroi, que l'incertitude quant aux données chiffrées réelles est sans pertinence, dès lors que la problématique du charroi est qualitative et non quantitative; qu'elle soutient que, sur cet aspect qualitatif, l'acte attaqué s'est basé sur l'avis du MET, lequel a estimé que la

création d'un nouveau rond-point sur la N5 n'était pas raisonnable; qu'elle rappelle que l'acte attaqué a pris soin de limiter les nuisances en imposant certaines conditions particulières (établissement d'un règlement d'ordre intérieur pour le respect du cadre, interdiction du charroi de camions liés aux activités du karting entre 17h et 9h, limitation des activités à 23h, pas d'usage pour des fêtes privées ou des manifestations publiques, autorisation du collège pour les grosses manifestations et, enfin, prévoir un parking d'appoint supplémentaire en cas de grosse manifestation) de sorte que, après s'être assuré que les nuisances, telles que limitées par les conditions imposées, étaient acceptables pour les riverains, l'acte attaqué a pu légitimement prendre en compte les avantages du projet pour décider de l'admissibilité de celui-ci; qu'elle affirme que l'acte attaqué a mis en balance les avantages et les inconvénients du projet mais n'a nullement indiqué que les premiers compensaient les seconds; qu'elle rappelle que la police des établissements classés vise, non pas à supprimer, mais à endiguer les charges excessives pour le voisinage et soutient qu'elle a exercé son pouvoir d'appréciation sans commettre d'erreur d'appréciation; qu'elle estime que 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 continu 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'en ce qui concerne les nuisances sonores de l'exploitation, la partie adverse souligne que l'acte attaqué a érigé en conditions particulières les recommandations de l'étude d'incidences (système de silencieux acoustiques, règlement intérieur, limitation des horaires), de sorte qu'on aperçoit difficilement en quoi une erreur manifeste d'appréciation aurait pu être commise; qu'enfin, elle indique qu'un procès-verbal a été dressé par la police locale en date du 29 avril 2008, laquelle a constaté le respect des normes de bruit les plus restrictives, de sorte qu'on ne peut douter de la "capacité qu'a l'acte attaqué d'encadrer l'activité litigieuse";

Considérant que l'intervenante fait valoir qu'il n'a pas échappé à la partie adverse que le trafic constituait le point sensible du projet et que cette dernière a bien pris la mesure de cette problématique; qu'elle relève que la partie adverse a raisonnablement évalué l'accroissement du charroi et des nuisances supplémentaires occasionnées par le projet aux riverains, eu égard au contexte de référence et à ses caractéristiques particulières; que, selon elle, c'est à juste titre que l'autorité a jugé les nuisances admissibles pour les riverains, ayant mis ces inconvénients notables en balance avec les avantages environnementaux de la localisation du projet;

Considérant qu'il ressort du résumé non technique de l'étude d'incidences sur l'environnement du projet de karting indoor que "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 sept habitations de la rue Sart-Dames-Avelines"; que l'auteur de l'étude expose également ce qui suit :

" (...) 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 sept 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";

Considérant que le 24 janvier 2007, le MET émet un avis défavorable sur la création d'un nouveau rond-point sur la N5 et sur la création d'une nouvelle bretelle;

Considérant 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 sept habitations de la rue Sart-Dame-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-Dame-Avelines; 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-Dame-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 recommandations sont présentes dans l'étude d'incidences, elles ne sont en aucune manière effective ni concomitantes, en terme de mise en oeuvre, à la présente demande (...);

Considérant que la partie adverse a accordé le permis unique en justifiant sa décision de se départir des avis émis par le fonctionnaire délégué, le CWEDD et la CRAT quant à la nécessité d'aménager un nouvel accès au zoning par la circonstance que la fluidité du trafic est bonne et qu'aucun problème de mobilité n'est engendré par

le projet, de sorte que la réalisation d'un nouvel accès n'est pas indispensable en termes de fluidité du trafic;

Considérant que le caractère indispensable de l'aménagement d'un nouvel accès au zoning est lié, selon les différents avis émis au cours de la procédure de délivrance du permis litigieux, non pas à un problème de mobilité ou de fluidité du trafic pour l'ensemble du zoning mais aux nuisances particulières d'ordre qualitatif générées par le projet qui oblige l'ensemble du charroi (tant les clients du karting litigieux que le charroi des entreprises du zoning) à passer devant les sept habitations de la rue de Sart-Dames-Avelines, dont celle du requérant; que la justification donnée par la partie adverse n'est ni pertinente ni adéquate;

Considérant que la motivation de l'acte attaqué selon laquelle l'aménagement d'un nouvel accès au zoning est disproportionné par rapport à l'objectif que la réalisation de celui-ci poursuivrait et que les nuisances supportées par les sept habitations situées dans la rue de Sart-Dames-Avelines sont acceptables pour les riverains au regard des avantages que le projet procure, ne permet pas de comprendre pourquoi les avantages environnementaux du projet suffisent à rendre admissibles et supportables les inconvénients générés par le projet aux sept habitations situées dans la rue de Sart-Dames-Avelines; que la comparaison qu'opère la partie adverse entre ce que supportent les habitations situées le long de la RN5 et ce que supportent celles de la rue de Sart-Dames-Avelines manque de pertinence et procède d'une erreur manifeste d'appréciation dès lors que la comparaison est quantitative et que les nuisances générées par le projet litigieux sont surtout d'ordre qualitatif; qu'une telle appréciation ne tient pas compte du fait que les activités dues au projet sont de nature à engendrer d'importantes nuisances supplémentaires en termes de charroi en soirée et le week-end, ou à tout le moins, le dimanche; qu'en toute hypothèse, la présence de la RN5 à proximité de la rue Sart-Dames-Avelines n'est, en soi, pas un motif de nature à justifier une aggravation des nuisances sonores déjà existantes à cet endroit;

Considérant que la seule innovation apportée par le permis attaqué, par rapport au permis annulé du 1^{er} août 2007, réside dans la condition particulière d'exploitation complémentaire faisant interdiction au charroi des camions lié aux activités du karting de circuler entre 17h et 9h;

Considérant que les nuisances particulières subies par les riverains de la rue de Sart-Dames-Avelines ne découlent pas du charroi des camions lié aux activités du karting qui pourraient circuler la nuit mais bien du charroi des voitures et des autocars en soirée et durant le week-end, générant des nuisances spécifiques; que l'ajout de la

condition particulière interdisant le charroi des camions lié au karting entre 17h et 9h n'est pas de nature à justifier concrètement l'admissibilité du projet au regard du bruit spécifique occasionné par le charroi des voitures des clients du karting;

Considérant, quant au motif selon lequel les occupants des sept habitations riveraines de la rue de Sart-Dames-Avelines ne pouvaient ignorer la présence d'une zone d'activité économique industrielle à proximité immédiate et les nuisances qu'une telle zone implique généralement en termes de charroi, qu'il figure dans l'acte attaqué en violation de l'autorité de la chose jugée dans l'arrêt n° 181.590 du 31 mars 2008, lequel a considéré ce motif comme illégal en ces termes : "... 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 la motivation de l'acte attaqué ne permet pas de comprendre les raisons pour lesquelles le ministre a 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; que le premier moyen de la requête est fondé;

Considérant qu'il ressort des débats succincts que le Conseil d'Etat peut partager les conclusions du rapport et trancher définitivement l'affaire;

Considérant qu'en raison de son annulation, il n'y a plus lieu à statuer sur la demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

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

Article 2.

Est annulée la décision du 23 avril 2008 du Ministre des Transports, du Logement et du Développement territorial infirmant la décision de refus prise en première instance, et accordant à la société en commandite par actions CUVELIER FRERES un permis unique 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 (Club House), sur un terrain sis dans le zoning industriel de Frasnes (parcelle cadastrée Les Bons Villers, section B, n° 235d).

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 octobre deux mille huit par :

M. DAOUT,	conseiller d'Etat, président f.f.,
M. QUINTIN,	greffier assumé.

Le Greffier assumé,

Le Président f.f.,

Fr. QUINTIN.

Fr. DAOUT.