

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 228.782 du 16 octobre 2014

A. 203.069/XIII-6093

En cause : **la Société anonyme SITA REMEDIATION,**
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 Etienne ORBAN de XIVRY, avocat,
boulevard du Midi 29
6900 Marche-en-Famenne.

LE CONSEIL D'ETAT, XIII^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 28 décembre 2011 par la société anonyme (S.A.) SITA REMEDIATION qui demande l'annulation de "la décision du Ministre de l'Environnement du 28 octobre 2011 [lui] refusant un permis unique «visant à construire et exploiter un centre de regroupement et de traitement de déchets inertes, non dangereux et dangereux (regroupement de déchets provenant de chantiers de décontamination de SITA REMEDIATION; traitement de déchets consistant en des terres contaminées, boues de nettoyage de voiries et d'égouts)», sur un bien sis rue des Glaces Nationales, 242 à 5060 Auvelais";

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu le rapport de M. LEVAUX, auditeur adjoint au Conseil d'Etat, établi sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure;

Vu la notification du rapport aux parties et les derniers mémoires;

Vu l'ordonnance du 11 août 2014, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 9 octobre 2014 à 9.30 heures;

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

Entendu, en leurs observations, Me S. LEPRINCE, avocat, comparaissant pour la partie requérante, et Me C. HECQ, loco Me E. ORBAN de XIVRY, avocat, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis conforme, M. LEVAUX, auditeur adjoint;

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

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

1. Le 3 avril 2008, le collège communal de Sambreville octroie à la société anonyme (S.A.) SAINT-GOBAIN GLASS BENELUX un permis d'urbanisme ayant pour objet le reprofilage du site sis à Auvelais, rue des Glaces Nationales et cadastré section E, n^{os} 169n, 194g, 198l, 199r, 205e et 205d.

2. Le 5 novembre 2009, le Ministre de l'Environnement approuve le plan de réhabilitation de la S.A. SAINT-GOBAIN GLASS BENELUX, en vue de l'assainissement de ce site dit "des Anciens bassins de décantation des Glaceries Saint-Roch". Il s'agit de couvrir le site pollué de terres non polluées.

3. Le 16 novembre 2010, la S.A. SITA REMEDIATION, partie requérante, introduit une demande de permis unique qui a pour objet les "création et exploitation d'un centre de réception, de tri et de traitement de terres contaminées à Auvelais".

4. Les fonctionnaires technique et délégué établissent le 4 mai 2011, un rapport de synthèse par lequel ils proposent d'octroyer le permis.

5. Le 1^{er} juin 2011, le collège communal de Sambreville refuse le permis unique sollicité.

6. La requérante introduit un recours administratif à l'encontre de ce refus le 17 juin 2011.

7. Le 26 août 2011, les fonctionnaires technique et délégué compétents sur recours décident de proroger de trente jours le délai pour l'envoi de leur rapport de synthèse.

8. Le rapport de synthèse est envoyé au Ministre par courrier du 28 septembre 2011. Ce rapport propose au Ministre de refuser le permis unique.

9. Le 28 octobre 2011, le Ministre refuse le permis unique sollicité. Il s'agit de l'acte attaqué, qui est motivé comme suit :

" Considérant que l'autorité compétente sur recours estime que la proposition de décision des fonctionnaires technique et délégué compétents en première instance est basée sur une analyse exhaustive des risques de nuisances environnementales de l'activité projetée; qu'elle fait siennes les considérations des instances compétentes consultées en première instance qui apparaissent dans l'analyse du fonctionnaire technique compétent en première instance et qui sont rédigées comme suit :

« Section : Généralités.

Considérant que l'établissement est localisé sur l'ancien site des bassins de décantation de l'usine de production de verre SAINT-GOBAIN (anciennement GLACERIES SAINT-ROCH) à Sambreville; que ce site a fait l'objet d'un plan de réhabilitation introduit en date du 31 août 2006 et complété les 19 octobre 2006, 29 mars 2007, 22 mai 2007, 19 juillet 2007 et 06 novembre 2007; que ce plan de réhabilitation a été approuvé par l'arrêté ministériel du 05 novembre 2009 statuant sur les travaux de remise en état à exécuter sur le site sis à Sambreville/Auvelais, rue des Glaces Nationales, lieu-dit 'Anciens bassins de décantation des Glaceries Saint-Roch'; que la remise en l'état prévoit notamment le reprofilage de l'ancien site des bassins de décantation conformément au permis d'urbanisme délivré en date du 03 avril 2008 à SAINT-GOBAIN GLASS BENELUX ainsi que l'installation d'une dalle d'exploitation en vue d'assurer un confinement durable dans la zone la plus polluée mise en évidence sur le site;

Considérant que le centre de regroupement et de traitement de terres polluées visé par le projet s'implante sur la dalle d'exploitation telle que définie à l'article 4 de l'arrêté ministériel du 05 novembre 2009 précité;

Considérant que la grande majorité des déchets traités dans l'établissement sont constitués de terres polluées (environ 95 % du volume) et que la plupart des autres déchets seront traités sur le site de façon occasionnelle; que les terres décontaminées au sein de l'établissement et pouvant être utilisées comme remblais seront utilisées sur l'ancien site des bassins de décantation de SAINT-GOBAIN dans le cadre du reprofilage défini dans le permis d'urbanisme précité du 03 avril 2008; que pour mettre à niveau l'ensemble du site environ 1.000.000 de tonnes de remblais sont nécessaires; qu'il est estimé que les 3 premières années d'exploitation du centre de traitement des terres polluées dont objet serviront à produire ces remblais;

Considérant que l'établissement est constitué de 4 filières de traitement des terres polluées consistant en :

- une unité fixe de traitement biologique,
- une unité mobile de traitement par séparation physico-chimique,
- une unité mobile de traitement par désorption thermique,

- une unité fixe d'inertisation/stabilisation;

Considérant que le projet vise le traitement d'un total de maximum 200.000 tonnes de déchets par an; que la capacité totale de traitement du centre tel qu'il est conçu est supérieure; que cette capacité est de 360.000 tonnes par an répartie selon :

- traitement biologique, capacité de 100.000 tonnes/an,
- traitement par séparation physico-chimique, capacité de 120.000 tonnes/an,
- traitement par désorption thermique, capacité de 120.000 tonnes/an,
- une unité fixe d'inertisation/stabilisation, capacité de 20.000 tonnes/an;

Considérant que tous les lots de déchets arrivant sur le site sont clairement identifiés afin de pouvoir les suivre tout au long de leur parcours au sein du centre de traitement; que des échantillons sont prélevés et analysés; que les résultats de ces analyses et leurs interprétations viennent confirmer ou infirmer la filière de traitement prévue pour le lot; qu'en cas d'incompatibilité entre les traitements réalisés sur le site et les contaminations des terres, celles-ci sont alors orientées vers d'autres solutions ou centres de traitement;

Considérant préalablement au traitement des déchets dans l'une des 4 filières précitées que les déchets font l'objet d'un prétraitement consistant en un criblage et au besoin un broyage et/ou un concassage, en une déshydratation pour ce qui concerne les déchets de nettoyage d'égouts et éventuellement en l'ajout d'additifs pour améliorer les propriétés mécaniques des terres (chaux vive, cendres volantes, cendres de papier et ciment);

Considérant pour ce qui concerne le traitement biologique que celui-ci a pour but de favoriser l'action des micro-organismes, naturellement présents dans la terre permettant la dégradation de la pollution en les plaçant dans les meilleures conditions possibles; que les hydrocarbures sont le principal type de pollution visée par cette technique; que les terres à traiter subissent un tamisage-criblage pendant lequel une addition de nutriment est effectuée; que les terres sont déposées sous forme d'andains retournés régulièrement afin d'assurer l'efficacité du traitement (traitement biologique extensif) ou qu'une circulation d'air forcée vient intensifier le processus de dégradation de la pollution par les micro-organismes (traitement biologique intensif);

Considérant pour ce qui concerne le traitement par séparation physico-chimique que celui-ci a pour but de séparer par un lavage à l'eau la fraction polluée du reste des terres en profitant de certaines caractéristiques les différenciant telles que leur taille, leur densité ou leurs propriétés chimiques; que cette séparation se fait au moyen du procédé nommé 'Mobiwash';

Considérant que l'unité de traitement par séparation physico-chimique est une unité 'mobile' qui sera effectivement présente sur le site de 4 à 5 mois par an;

Considérant pour ce qui concerne le traitement par désorption thermique que celui-ci a pour but de volatiliser des polluants organiques par augmentation de la température; que les gaz pollués générés sont alors dirigés vers une chambre de postcombustion dans laquelle les substances organiques sont détruites à haute température; que ce traitement se fait au moyen du procédé nommé 'Mobitherm';

Considérant que l'unité de traitement par désorption thermique est une unité 'mobile' qui sera effectivement présente sur le site entre 4 à 5 mois par an;

Considérant pour ce qui concerne le traitement d'inertisation/stabilisation que le but de ce traitement n'est pas d'éliminer la pollution présente dans le matériau contaminé mais d'empêcher que cette pollution ne migre hors dudit

matériau; qu'après inertisation/stabilisation, les déchets sont envoyés en CET [lire : centre d'enfouissement technique];

Considérant que si les caractéristiques des terres décontaminées ne correspondent pas aux normes permettant leur valorisation ou leur recyclage, ces terres seront à nouveau traitées dans une des filières précitées du site ou dirigées vers un centre d'enfouissement technique dont la classe est fonction des teneurs en polluants présents dans ces terres et après passage si nécessaire dans l'unité d'inertisation/stabilisation du centre de traitement des terres dont objet;

[...]

Section : Mobilité.

Considérant qu'une étude de mobilité a été réalisée au cours de l'étude d'incidences sur l'environnement; que les dessertes locales les plus proches du site sont :

- la route nationale N90 le long de la Sambre reliant Charleroi à Namur,
- la route nationale N988 à l'ouest de l'établissement et reliant Fleurus à Saint-Gérard,
- la route nationale N98 à l'est de l'établissement et reliant Philippeville à l'autoroute E42,
- la route nationale N930 reliant Auvelais à Vitrival;

Considérant que l'accès au site est effectué à partir de la rue des Glaces Nationales;

Considérant sur base de l'étude d'incidences sur l'environnement que les deux routes nationales N90 et N98 (2 x 2 bandes) présentent pour l'heure un taux de saturation plus faible que les routes nationales secondaires N988 et N930 ainsi que la rue des Glaces Nationales; que l'analyse des différents tronçons met en avant un fort passage dans le centre d'Auvelais lors des heures de pointe; qu'un plan communal de mobilité a été approuvé; que ce plan vise notamment à ce que le charroi routier évite le centre d'Auvelais;

Considérant que l'itinéraire le plus adéquat pour accéder à l'établissement consiste à emprunter la N90 puis une petite portion (200 mètres) de la N988 pour finalement entrer dans la rue des Glaces Nationales à partir d'un rond-point; que cet itinéraire est indiqué pour l'accès en venant de l'ouest ou de l'est par rapport au site; que cet itinéraire est également indiqué pour l'accès en venant du sud ou du nord par rapport au site à condition d'emprunter la N90 à partir de la N98 et ainsi éviter les axes secondaires et le centre d'Auvelais;

Considérant que l'exploitant conseillera l'itinéraire précité aux transporteurs;

Considérant que le trafic généré par l'établissement consiste principalement en des camions de transport des déchets; qu'un projet de construction d'un quai de chargement/déchargement sur la Sambre à proximité immédiate de l'établissement existe; que la mise en œuvre de ce projet permettrait de réduire significativement le nombre de camions de transport; que la voie fluviale pourrait assurer entre 40 et 60 % du transport des déchets; qu'il y a cependant lieu de porter la réflexion sur l'hypothèse du cas le plus défavorable, à savoir, l'absence de transport fluvial et la fin du reprofilage de l'ancien site des bassins de décantation, c'est-à-dire que tous les déchets qui entrent ressortent de l'ancien site des bassins de décantation après traitement;

Considérant que le traitement prévu de maximum 200.000 tonnes de déchets par an engendre un flux maximum de 16.000 camions de 25 tonnes

(8.000 camions de déchets entrants + 8.000 camions de déchets traités), soit environ un flux de maximum 16 camions par heure sur base de 200 jours travaillés annuellement; que l'accès au site par les camions n'est autorisé que les jours ouvrables entre 7 h et 17 h; qu'au niveau de la rue des Glaces Nationales l'augmentation de trafic serait faible à moyen (accroissement de 2 % du trafic) et n'aurait un impact significatif qu'aux heures matinales de pointe caractérisées par la présence simultanée du pic de livraison des déchets, de l'évacuation des déchets traités et des trajets domicile-lieu de travail; que l'augmentation du trafic au niveau des N90 et N98 serait faible; que la traversée des centres urbains proches aurait un impact très significatif sur la circulation (accroissement de 10 % du trafic); que l'itinéraire précité et qui sera conseillé aux transporteurs par l'exploitant permet d'éviter ce problème;

[...]»;

Considérant, en ce qui concerne la multitude des conditions imposées, qu'il s'indique de rappeler que le Gouvernement a arrêté les conditions générales, sectorielles ou intégrales en vue d'atteindre les objectifs visés à l'article 2 du décret du 11 mars relatif au permis d'environnement; que ces conditions sont fixées sur base des lignes directrices à moyen et à long terme déterminées par le plan d'environnement pour un développement durable et par des programmes sectoriels prévus par le décret du 21 avril 1994 relatif à la planification en matière d'environnement dans le cadre du développement durable; que l'autorité compétente peut prescrire des conditions particulières qui complètent les conditions générales et sectorielles dans le permis d'environnement; que dès lors, le fait d'imposer un ensemble de conditions à un établissement comprenant un grand nombre d'installations ne constitue pas un motif pour refuser un permis;

Considérant qu'au vu des nuisances potentielles (bruit, poussières), de l'intérêt d'un transport par la voie d'eau (installation d'un quai de chargement sur la Sambre) et des caractéristiques physico-chimiques des terres traitées, cette activité économique doit être isolée pour des raisons d'intégration urbanistique, de mobilité, de sécurité, et de protection environnementale; qu'elle est dès lors compatible avec la destination générale de la zone d'activité économique industrielle;

Considérant que l'autorité compétente sur recours s'est interrogée sur la pertinence de maintenir un tel centre de regroupement et de traitement à cet endroit au-delà de la phase de réhabilitation;

Considérant que le point 2.6.2. de l'étude d'incidences concerne l'analyse des alternatives possibles en matière d'implantation du projet; que si l'opportunité de la localisation du centre de traitement durant la phase de réhabilitation du site semble a priori justifiée, il y a lieu de regretter que le choix de la localisation du projet au-delà de la phase de réhabilitation soit justifié uniquement par le simple fait de dire que :

« Le projet a le mérite d'implanter un centre de traitement de terre qui limitera les distances parcourues pour acheminer des terres contaminées provenant de chantiers des provinces voisines vers un centre de traitement»;

Considérant que l'autorité compétente sur recours s'est également interrogée sur les besoins existants ou à prévoir sur le territoire de la Région wallonne dans le cadre du traitement de terres polluées;

Considérant que la direction de la politique des déchets signale qu'il existe déjà des établissements visant le traitement des terres polluées mais que le tonnage dépend du rythme des assainissements; qu'elle ajoute que des capacités supplémentaires pourraient être nécessaires dans l'avenir;

Considérant que, à la question de savoir si ce projet peut être considéré comme une filière intégrée de traitement des terres polluées, la direction de la politique des déchets écrit que le projet SITA REMEDIATION peut contribuer au stockage et au prétraitement intermédiaire;

Considérant que, si dans un proche avenir, un certain nombre d'anciennes friches industrielles devront être assainies en application du décret sol, à l'heure actuelle, il semble que le projet réponde principalement aux seuls besoins de la société SITA REMEDIATION qui doit gérer les déchets provenant de ses chantiers de décontamination;

Considérant qu'il ressort de l'article 2 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement que ledit décret vise à assurer, dans une optique d'approche intégrée de prévention et de réduction de la pollution, la protection de l'homme ou de l'environnement contre les dangers, nuisances ou inconvénients qu'un établissement est susceptible de causer, directement ou indirectement, pendant ou après l'exploitation;

Considérant qu'il convient dès lors d'analyser l'activité projetée au regard du plan de réhabilitation approuvé le 5 novembre 2009;

Considérant que la direction de la protection des sols, interrogée sur recours, rappelle que, de façon générale, la politique de réhabilitation des sites pollués mise en œuvre par la Région vise notamment à l'utilisation parcimonieuse des sols par la réutilisation des terrains assainis à des fins économiques, environnementales, récréatives ou à des fins d'habitat, en l'absence de risques sanitaires;

Considérant qu'elle estime que, dans le cas présent, il y a lieu de considérer que l'exploitation envisagée contribue activement à la réhabilitation des sites pollués en Région wallonne dans son ensemble; qu'elle ajoute que l'utilisation d'un site réhabilité pour l'exploitation d'un tel centre s'inscrit totalement dans une politique d'utilisation parcimonieuse des sols;

Considérant enfin que la direction de la protection des sols déclare que le projet d'implantation du centre de regroupement et de traitement des terres polluées est compatible avec le processus de réhabilitation tel qu'approuvé; que l'installation d'une dalle d'exploitation en vue d'assurer un confinement durable dans la zone la plus polluée mise en évidence sur le site est conforme à ce plan;

Considérant que dans le cadre de l'analyse du projet de plan de réhabilitation, l'office wallon des déchets, identifié maintenant sous le nom de département du sol et des déchets, a rédigé un rapport de synthèse; qu'il ressort notamment de ce rapport que :

- Les déchets présents sur le site sont des résidus issus de la fabrication du verre. Leur volume est estimé à environ 1.900.000 m³,
- Plusieurs études ont été réalisées sur le site depuis 1998 dont :

Date	Auteur de l'étude	Objectifs de l'étude
1998 à 2001	AIB VINÇOTTE ECOSAFER	Surveiller les concentrations en arsenic au cours du temps
Octobre 2003	CORNERSTONE ENVIRONMENTAL ADVICE S.P.R.L.	Evoquer les grands principes de réhabilitation du site
Août 2006	AIB VINÇOTTE ECOSAFER	Evaluer le risque pour la santé humaine lié à la présence de ces déchets
2007		Réévaluation des risques pour

		la santé humaine réalisée tenant compte de nouveaux résultats et des remarques émises par l'ISSEP dans le cadre de son analyse
--	--	--

- Suite aux investigations réalisées sur le site et à la mise en évidence d'une pollution en arsenic dans l'eau souterraine au droit du site, un procédé de réhabilitation basé sur la mise en place sur une partie du site d'un capping et d'un traitement des eaux contaminées a été proposé et budgété. Le coût d'un tel traitement s'est révélé prohibitif sans avoir la certitude d'atteindre les résultats escomptés.
- La réflexion s'est alors orientée vers la possibilité de gérer le risque lié à la présence de cette contamination par d'autres biais. L'étude menée sur l'évaluation des risques pour la santé humaine a envisagé les 5 scénarii d'exposition suivants :
 1. Site interdit d'accès sauf pour des interventions techniques ponctuelles (situation actuelle)
 2. Scénario représentatif d'un usage industriel du site : personnel technique travaillant majoritairement à l'extérieur, parties intérieures avec revêtement bétonné, parties extérieures sans revêtement (sol nu)
 3. Scénario représentatif d'un usage industriel du site : personnel technique travaillant majoritairement à l'extérieur, parties intérieures avec revêtement bétonné, parties extérieures revêtement bétonné (sol couvert)
 4. Scénario représentatif d'un usage administratif du site : personnel administratif majoritairement à l'intérieur, parties intérieures avec revêtement bétonné, parties extérieures sans revêtement (sol nu)
 5. Scénario représentatif d'un usage administratif du site : personnel administratif majoritairement à l'intérieur, parties intérieures avec revêtement bétonné, parties extérieures revêtement bétonné (sol couvert)

L'étude conclut, pour chacun des scénarii considérés, qu'il n'y a pas de risque pour la santé humaine.

- Le projet de réhabilitation du site - zone des bassins - s'inscrit dans le cadre du 3^{ème} scénario : redéploiement économique du site par le Port autonome de Namur - candidat acquéreur du site - probablement en partenariat avec un opérateur actif dans le traitement des terres polluées.
- L'office conclut qu'il est possible d'obvier de façon suffisante aux risques et inconvénients liés au dépotoir en question à la condition du strict respect des dispositions contenues dans le plan de réhabilitation et d'autres conditions particulières qui répondent aux recommandations émises par AIB VINÇOTTE et les services consultés.

Considérant donc que c'est sur base de ce rapport de synthèse que le plan de réhabilitation a été approuvé en date du 05 novembre 2009; que le processus de réhabilitation proposé s'articulait autour de trois phases :

1. Installation d'un centre de traitement de terres - sur une superficie de l'ordre de 3 ha pour une superficie totale du site de 32 ha environ. Cette installation consiste en la mise en place d'une dalle d'exploitation - 120 m x 250 m - autour de laquelle l'activité devrait se développer. Sur cette dalle seront construits des bâtiments administratifs, des locaux destinés aux ouvriers - vestiaires et douches - ainsi qu'un hangar couvert où seront traitées les terres;
2. Reprofilage du site à l'aide des terres décontaminées en vue d'un redéploiement économique de l'ensemble du site;

3. Viabilisation du site par la construction de voiries, impétrants et réalisations d'écrans plantés.

Ces phases ne sont pas strictement consécutives, la viabilisation étant prévue par zones;

Considérant que le plan de réhabilitation ne fixe pas une hauteur pour les remblais; qu'il renvoie vers le permis d'urbanisme du 3 avril 2008; que l'opération de reprofilage concerne l'ensemble du site à l'exclusion des parcelles 251e et 263h qui se situent en zone forestière au plan de secteur; que la hauteur des remblais étant fixé à 4 mètres, le reprofilage nécessiterait environ 1.000.000 m³ de terre;

Considérant que lors d'une visite des abords du site d'implantation, un représentant du service du fonctionnaire technique compétent sur recours a constaté que la seule voie d'accès par route, la rue des Glaces Nationales, est une voirie présentant une bande de circulation dans chaque sens; que cette rue traverse des zones habitées; que vu la configuration des lieux, il ne peut être acceptable que des camions empruntent à haute fréquence le carrefour situé au croisement de la N930 (rue des Auges) et de la rue des Glaces Nationales; que la seule alternative pour accéder à la rue des Glaces Nationales est d'emprunter la rue Val de Sambre et le rond-point situé au début de cette rue; qu'on peut raisonnablement s'interroger sur la capacité de ce rond-point à absorber une augmentation significative du trafic de camions induit par la création d'une zone d'activité économique;

Considérant dès lors qu'en l'absence de voiries adaptées, l'autorité compétente sur recours estime qu'en terme de mobilité, il y a lieu d'imposer majoritairement le transport fluvial tant pour les apports de terre nécessaire au reprofilage du site que pour l'exploitation future du site; que, par conséquent, la présence d'un quai de [dé]chargement devient indispensable à la mise en œuvre du redéploiement économique du site;

Considérant que, dans son avis du 12 septembre 2011, le Port autonome de Namur nous informe que la réalisation d'un mur de quai de [dé]chargement est tributaire de budgets régionaux qui, à ce jour, n'ont programmé ni la construction de ce mur ni la zone de manutention sur une profondeur de 30 mètres à l'arrière du mur de quai;

Considérant que, dans sa décision, le collège communal de Sambreville précise que, si au départ, il envisageait effectivement la construction d'un quai au droit de l'ancien site SAINT-GOBAIN sur des fonds FEDER, il a modifié ses intentions et a déplacé l'implantation d'un tel quai vers le site «Bonne espérance» à Moignelée;

Considérant que le projet de quai de [dé]chargement se situait au niveau de la parcelle 222b appartenant à la direction générale des voies hydrauliques;

Considérant qu'il ressort de conversations téléphoniques avec un représentant de l'exploitant qu'il dispose de solutions alternatives :

- la direction des voies navigables accepte que des bateaux «SITA» accostent au niveau de la parcelle cadastrée 198 à moins de 500 mètres en amont d'une écluse,
- la société SAINT-GOBAIN a donné son accord de principe pour l'utilisation de son quai de [dé]chargement situé à l'arrière de l'usine (cet accord a été transmis par l'exploitant dans un courriel daté du 1^{er} août);

Considérant que l'avis de la direction des voies hydrauliques de Charleroi porte uniquement sur la prise d'eau et son rejet que le choix initial d'implantation

(parcelle 222b) laisse supposer que le lieu d'accostage visé dans la première alternative (parcelle 1981) ne correspond pas à la meilleure configuration; que vu la proximité de l'écluse et la largeur de la Sambre à cet endroit, l'autorité compétente sur recours estime qu'il ne semble pas réaliste d'utiliser la première alternative à long terme;

Considérant que la deuxième alternative ne semble pas fonctionnelle avec la localisation du projet; qu'elle aurait un impact sur la mobilité puisqu'elle nécessiterait le placement de feux de signalisation permettant la traversée de la rue des Glaces Nationales;

Considérant par ailleurs que, pour les deux alternatives envisagées, il n'est pas établi que ces accords puissent s'étendre à l'ensemble des entreprises susceptibles de s'implanter dans un zoning relevant d'activités fluviales;

Considérant que l'absence d'un quai de déchargement accessible directement depuis le site concerné par le projet est de nature à remettre en cause l'exploitation future du site réhabilité et, plus fondamentalement, l'implantation même d'un centre de traitement des terres polluées à cet endroit;

Considérant que, d'un point de vue juridique, il faut rappeler qu'un permis ne peut être subordonné à l'obtention d'un autre permis tel qu'un permis d'urbanisme nécessaire à la réalisation d'un quai de [dé]chargement;

Considérant que le projet initial envisageait, notamment, l'implantation d'un quai de chargement/déchargement au droit du site concerné; qu'il apparaît aujourd'hui que la commune de Sambreville, qui envisageait effectivement la construction d'un quai à cet endroit, a déplacé son implantation vers le site de Bonne espérance à Moignelée; que cette implantation devant être en partie financée par des fonds FEDER, la réalisation d'un autre quai pour le site concerné par le présent projet apparaît d'autant plus hypothétique;

Considérant en l'absence d'un tel quai, que l'ensemble des livraisons et des évacuations de déchets devrait être effectué par la route; que la configuration locale des lieux est telle que l'impact du trafic généré par l'exploitation serait susceptible d'occasionner des nuisances significatives pour les riverains situés le long des voiries concernées; que de plus, les solutions alternatives suggérées par l'exploitant (utilisation d'un quai de déchargement de SAINT-GOBAIN situé de l'autre côté de la voirie ou accostage «de dépannage» à moins de 500 mètres d'une écluse) n'apparaissent pas comme viable à long terme, ni pour le projet en lui-même, ni dans le cadre de l'exploitation future du site après réhabilitation;

Considérant enfin que le dépôt de terres décontaminées à cet endroit ne peut se justifier, au regard de la classification du site en zone d'activités économiques industrielles, que s'il permet un redéploiement ultérieur de telles activités; qu'en l'absence de garantie en la matière et au regard des éléments développés ci-dessus, il convient de refuser le permis unique sollicité en l'état actuel du dossier".

Cette décision est notifiée le jour de son adoption, soit le 28 octobre 2011;

Considérant que la requérante prend un moyen unique de "la violation des articles D.62, D.64 et D.69 du Livre I^{er} du Code de l'environnement, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de l'incompétence de l'auteur de l'acte, de l'excès ou du détournement

de pouvoir, de l'erreur et de la contradiction dans les motifs, de la violation du principe général du droit qui interdit à l'autorité administrative de statuer ultra petita, de la violation de l'autorité de chose décidée";

Considérant que ce moyen, qui est composé de cinq branches, concerne la mobilité;

Considérant que la partie adverse soulève, dans son mémoire en réponse, une exception d'irrecevabilité du moyen; qu'elle fait valoir qu'elle s'est interrogée sur la pertinence du lieu d'implantation du projet au regard des alternatives possibles et qu'il s'agit donc là de griefs différents de ceux qui ont trait à la mobilité; qu'elle indique donc que si le Conseil d'Etat estime que ce motif constitue un motif déterminant et autonome, il faudrait admettre que le moyen n'est pas recevable en tant qu'il critique exclusivement les motifs liés à la problématique de la mobilité;

Considérant que, sur la question de la recevabilité du moyen, la requérante réplique notamment que le permis n'est pas refusé pour le motif de l'implantation du projet; qu'elle critique par ailleurs l'analyse de la partie adverse de la motivation formelle invoquée à l'appui de l'exception d'irrecevabilité du moyen;

Considérant qu'il ressort de la motivation formelle de l'acte attaqué (p. 32), que la partie adverse a regretté que le choix de la localisation du projet au-delà de sa phase de réhabilitation soit justifié uniquement par le fait que le projet limitera les distances parcourues pour acheminer des terres contaminées provenant de chantiers de provinces voisines; qu'elle ne tire toutefois pas de conclusion de ce regret; que cet élément ne peut donc être considéré comme un élément ayant déterminé la décision de refus litigieuse; qu'il en va d'autant moins ainsi que l'acte attaqué reproduit (p. 33) l'avis de la direction de la protection des sols selon laquelle, notamment "il y a lieu de considérer que l'exploitation envisagée contribue activement à la réhabilitation des sites pollués en Région wallonne dans son ensemble" et "l'utilisation d'un site réhabilité pour l'exploitation d'un tel centre s'inscrit totalement dans une politique d'utilisation parcimonieuse des sols";

Considérant que lorsqu'une décision administrative se fonde sur plusieurs motifs, en l'absence de précision sur le caractère déterminant de chacun de ceux-ci, ces motifs apparaissent également nécessaires et l'illégalité de l'un d'entre eux suffit à entraîner celle de l'intégralité de l'acte attaqué;

Considérant que le moyen unique est recevable;

Considérant que, dans la première branche, intitulée "contradiction dans les motifs", la requérante estime que la motivation formelle de l'acte attaqué contient une contradiction fondamentale en ce que, d'une part, elle se rallie au rapport de synthèse des fonctionnaires technique et délégué de première instance qui est favorable au projet et qui indique que l'itinéraire routier alternatif permet d'éviter l'impact très significatif sur la circulation dans le centre urbain proche et, d'autre part, elle s'en écarte en estimant que le trafic routier généré par l'exploitation serait susceptible d'occasionner des nuisances significatives et que les solutions fluviales alternatives suggérées n'apparaissent pas viables à long terme;

Considérant que la partie adverse admet tout d'abord avoir fait sienne l'analyse des risques de nuisances environnementales réalisée par les fonctionnaires technique et délégué compétents en première instance; que, cependant, elle estime qu'au départ de cette analyse, elle n'était pas tenue d'adopter la même solution que les fonctionnaires de première instance;

que, selon elle, l'étude d'incidences reconnaît l'éventualité de congestion, en heures de pointe, rue des Glaces Nationales à la hauteur du site et recommande la réalisation d'une étude si des problèmes étaient effectivement observés; qu'elle soutient ne pas avoir commis d'erreur manifeste d'appréciation en s'interrogeant sur la capacité du rond-point à absorber une augmentation significative du trafic de camion induit par la création de la zone d'activité économique; qu'à cet égard, la partie adverse cite un passage de l'étude d'incidences selon lequel (page 47 du chapitre 8 de l'étude d'incidences sur l'environnement) :

" L'utilisation des voies principales (E42, N90 et N98), permettra de réduire l'impact du centre de traitement de terres. Cet impact restera toutefois assez important au niveau de la rue des Glaces Nationales au vu de l'important trafic préexistant et du type de réseau routier. Bien que l'augmentation de ce trafic représente moins de 2 % du trafic recensé dans le cadre du plan communal de mobilité, la présence de camions supplémentaires lors de pics de circulation matinaux peut toutefois entraîner des désagréments pour les utilisateurs et les riverains de cette voirie. Il est également important de remarquer que les camions venant de l'ouest comme préconisé, devront traverser la bande contraire de la rue des Glaces Nationales pour se rendre au centre de traitement de terres. Vu le trafic important, cette traversée de voie occasionnera très probablement des files temporaires";

qu'elle conclut que le motif critiqué par la requérante n'est pas contradictoire avec l'analyse des fonctionnaires technique et délégué en première instance; que la différence d'appréciation relèverait, selon la partie adverse, d'une question d'opportunité pure et d'une appréciation différente de la même réalité documentée par l'étude d'incidences;

Considérant que la requérante réplique ne pas voir comment la partie adverse peut, sans contradiction, faire siennes les considérations du fonctionnaire technique compétent en première instance et adopter ensuite une solution différente de celle de ce fonctionnaire, ne partageant pas la même appréciation quant au caractère acceptable ou non des problèmes de mobilité; que, par ailleurs, elle fait valoir que la réponse de la partie adverse ne différencie pas le projet de centre de traitement de terres et les autres activités qui pourraient être développées sur le site de SAINT-GOBAIN; qu'elle rappelle que le terrain qui fait l'objet du projet est d'une superficie de 3 ha, alors que le site dans son ensemble fait 32 ha; qu'elle indique également que les activités de traitement de terres sont liées à la réhabilitation du site, car la dalle servira de barrière entre le milieu extérieur et les terres contaminées et les terres décontaminées serviront pour le reprofilage du site; qu'elle estime que la réhabilitation du site implique un charroi de camions pour l'apport de terres décontaminées et que si son projet est accepté, il n'engendrera pas un tout nouveau charroi mais va faire perdurer, après le reprofilage du site, la situation actuelle; qu'elle expose encore que l'acte attaqué ne fait aucune référence à l'analyse de mobilité faite par l'étude d'incidences et dont se prévaut la partie adverse dans le mémoire en réponse; qu'elle estime donc que ces conditions ne peuvent couvrir le vice de l'acte attaqué; qu'elle soutient que l'étude soulève un problème potentiel de mobilité aux heures de pointe matinales, dans la projection la plus défavorable, raison pour laquelle une étude de mobilité est proposée si des problèmes étaient effectivement observés; qu'elle indique en outre que l'étude d'incidences ne doit pas juger de la capacité du rond-point pour l'ensemble du site;

Considérant que la motivation formelle de l'acte attaqué indique notamment que la partie adverse "fait siennes les considérations des instances compétentes consultées en première instance qui apparaissent dans l'analyse du fonctionnaire technique compétent en première instance"; que ces considérations, reproduites dans l'acte attaqué, énoncent notamment, en ce qui concerne la mobilité, "qu'au niveau de la rue des Glaces Nationales l'augmentation de trafic serait faible à moyen (accroissement de 2 % du trafic) et n'aurait un impact significatif qu'aux heures matinales de pointe caractérisées par la présence simultanée du pic de livraison des déchets, de l'évacuation des déchets traités et des trajets domicile-lieu de travail; que l'augmentation du trafic au niveau des N90 et N98 serait faible; que la traversée des centres urbains proches aurait un impact très significatif sur la circulation (accroissement de 10 % du trafic); que l'itinéraire précité et qui sera conseillé aux transporteurs par l'exploitant permet d'éviter ce problème";

Considérant que l'acte attaqué contient par ailleurs le motif suivant :

" la configuration locale des lieux est telle que l'impact du trafic généré par l'exploitation serait susceptible d'occasionner des nuisances significatives pour les riverains situés le long des voiries concernées";

Considérant qu'il ressort de ce qui précède que l'acte attaqué contient des motifs contradictoires et ne peut donc être considéré comme adéquatement motivé;

Considérant par ailleurs, que les éléments de l'étude d'incidences cités par la partie adverse dans son mémoire en réponse ne peuvent pallier a posteriori ce vice de la motivation formelle de l'acte attaqué;

Considérant qu'en sa première branche, le moyen est fondé;

Considérant que, dans la deuxième branche, intitulée "motivation par référence inadmissible" la requérante reproche à la partie adverse de n'avoir ni reproduit, ni joint le rapport du fonctionnaire technique dont un représentant a fait une visite sur place; qu'elle estime qu'il n'est pas possible de vérifier la teneur et la justesse de cet avis; qu'elle y voit une motivation par référence qu'elle juge inadmissible;

Considérant, en réplique, que la requérante constate que l'acte attaqué se contente de recopier le rapport de synthèse sur recours et qu'il n'y avait donc pas d'avis motivé rendu;

qu'elle estime que l'erreur dans les motifs et l'erreur d'appréciation sont encore plus manifestes; qu'en effet, selon elle, le fonctionnaire technique et l'acte attaqué se contentent de livrer une impression ou une interrogation d'un agent relative à un objet hypothétique étranger à la demande de permis; qu'elle se demande si en utilisant les constatations comme un des éléments déterminants de sa décision, la partie adverse ne viole pas la formalité substantielle de l'étude d'incidences, en l'écartant pour se fonder sur une interrogation consécutive à la description de la voirie par un agent du service du fonctionnaire technique; qu'elle fait valoir que la considération vise l'augmentation du trafic liée à la création d'un zoning d'activité économique et non celle liée au projet;

Considérant que la motivation formelle de l'acte attaqué contient un alinéa rédigé comme suit :

" Considérant que lors d'une visite des abords du site d'implantation, un représentant du service du fonctionnaire technique compétent sur recours a constaté que la seule voie d'accès par route, la rue des Glaces Nationales, est une voirie présentant une bande de circulation dans chaque sens; que cette rue traverse des zones habitées; que vu la configuration des lieux, il ne peut être acceptable que des camions empruntent à haute fréquence le carrefour situé au

croisement de la N930 (rue des Auges) et de la rue des Glaces Nationales; que la seule alternative pour accéder à la rue des Glaces Nationales est d'emprunter la rue Val de Sambre et le rond-point situé au début de cette rue; qu'on peut raisonnablement s'interroger sur la capacité de ce rond-point à absorber une augmentation significative du trafic de camions induit par la création d'une zone d'activité économique";

Considérant que dans son mémoire en réplique, la requérante admet qu'aucun rapport de visite n'a été effectué; que, dès lors, la deuxième branche du moyen, qui invoque uniquement l'absence de reproduction ou d'annexion d'un tel rapport dans l'acte attaqué n'est pas fondée;

Considérant que les considérations contenues dans le mémoire en réplique, qui ne sont pas d'ordre public et qui critiquent sur le fond le motif contenu dans l'alinéa reproduit ci-dessus, auraient pu et dû être soulevées dans le cadre de la requête; que soulevées au stade du mémoire en réplique, elles sont tardives et, partant, irrecevables;

Considérant, dans la troisième branche, intitulée "excès de pouvoir en ce que la partie adverse se réfère aux incidences potentielles de la création d'un zoning industriel tout entier et non aux incidences du projet", que la requérante soutient que le motif relatif à la capacité du rond-point à absorber l'augmentation du trafic induit par la création d'une zone d'activité économique n'est pas en lien avec la demande de permis; qu'elle expose que le fait qu'un parc d'activités économiques industrielles soit éventuellement en projet et que les voiries actuelles semblent insuffisantes pour ce projet ne justifie pas de refuser le permis unique sollicité; qu'elle estime que la partie adverse excède ses pouvoirs; qu'elle fait valoir que la demande porte sur l'implantation et l'exploitation du centre de traitement de terres contaminées et non sur l'ensemble du zoning, dont le projet est totalement indépendant; qu'elle relève que la partie adverse elle-même distingue l'installation du centre de traitement des terres et la viabilisation du site (p. 34 de l'acte attaqué et pièce 7 de son dossier); qu'elle expose que l'étude d'incidences étudiait de manière précise le trafic lié au projet, alors que l'acte attaqué fait allusion à une augmentation significative du trafic induit par la création d'une zone d'activité économique et qu'elle ne quantifie pas cette augmentation, puisqu'elle ignore ces chiffres dont les projections n'ont jamais été étudiées; qu'elle estime en somme que l'autorité évalue l'opportunité du projet non au regard de ses incidences sur l'environnement, mais au regard des incidences approximativement supposées d'un projet futur, indépendant et bien distinct, ce qui ne peut être admis;

Considérant par ailleurs, que la requérante soutient que le déplacement du fonds destiné à la construction du quai de chargement sur la Sambre, lequel semble conditionner la création du parc d'activités industrielles, d'une part, ne

présente pas de lien avec la demande de permis unique et, d'autre part, compromet la réalisation du projet de zoning ce qui a pour conséquence qu'il n'y a pas de problème de coexistence du zoning et du projet litigieux;

Considérant que la requérante rappelle encore qu'il existe un quai de halage permettant aux bateaux d'accoster et d'être déchargés, qu'elle dispose d'une autorisation domaniale pour ce faire et que le quai est actuellement utilisé sans le moindre problème; qu'elle expose en outre disposer de l'accord de SAINT-GOBAIN pour utiliser son quai de chargement, au sud du site; qu'elle estime que l'écartement de ces solutions par la partie adverse au motif qu'elles ne pourraient s'étendre à l'ensemble des entreprises qui viendront s'établir dans le parc d'activités industrielles est sans lien avec l'objet de la demande; qu'elle ajoute que cet écartement est en outre basé sur des motifs erronés;

Considérant que la partie adverse admet que l'appréciation du fonctionnaire technique compétent sur recours, reproduite dans l'acte attaqué, vise la problématique de la mobilité engendrée tant par le projet litigieux que par l'éventuel futur zoning; qu'elle indique cependant ne pas avoir commis d'erreur d'appréciation en jugeant qu'il y a lieu d'imposer majoritairement tant pour l'exploitation litigieuse que pour le redéploiement économique du site le recours à la voie d'eau;

qu'elle déclare ne pas apercevoir en quoi son analyse des solutions alternatives serait entachée d'une erreur d'appréciation; qu'ainsi, elle estime que vu la proximité de l'écluse et la largeur de la Sambre à cet endroit il ne semble pas réaliste d'utiliser la première alternative (déchargement par le quai de halage existant); qu'en ce qui concerne la deuxième alternative, elle soutient ne pas apercevoir en quoi on pourrait lui faire grief de considérer que cette alternative n'est pas fonctionnelle puisqu'elle nécessiterait le placement de feux de signalisation; qu'elle fait valoir que l'étude d'incidences n'aborde pas la question de savoir si le placement de feux de signalisation s'imposerait et que, donc, il ne peut lui être reproché de porter une appréciation prudente;

Considérant que la requérante réplique que la partie adverse ne répond pas à la critique relative à l'appréciation de la capacité du rond-point par rapport au trafic induit par la création du zoning industriel; que, par ailleurs, elle estime que le motif vanté par la partie adverse relatif à l'imposition du transport fluvial tant pour le reprofilage du site que pour son exploitation future est relatif à deux objets étrangers à l'objet de la demande, le premier étant en cours en vertu du plan de réhabilitation du 5 novembre 2009 et le second visant la reconversion future du site en entier; que pour ce qui a trait au quai de déchargement sur la Sambre, elle réplique que la partie adverse, qui part du principe que le projet n'est pas viable sans la présence de ce

quai, se base sur l'exploitation du site réhabilité et l'opération de reprofilage; que, de même, selon elle, l'acte attaqué ne répondrait pas à l'étude d'incidences qui arrive à la conclusion contraire, même sur la base du scénario le plus défavorable; que, selon elle, la partie adverse ferait donc fi des éléments du dossier qui établissent une réalité ne correspondant pas à ses allégations;

qu'elle estime que la partie adverse procède de manière erronée en évaluant les alternatives à l'absence de quai de déchargement au regard de l'exploitation d'un parc industriel tout entier; qu'elle expose que lors de la conversation téléphonique mentionnée dans l'acte attaqué, la requérante n'a fait que rappeler les éléments qui se trouvaient déjà dans le dossier de demande de permis en ce qui concerne ces alternatives; qu'elle réitère ces critiques du rejet par la partie adverse des deux solutions alternatives proposées; qu'en ce qui concerne la seconde solution, elle estime que la partie adverse, connaissant le chiffre de deux ou quatre camions par heure, commet une erreur manifeste d'appréciation ou d'excès de pouvoir lorsqu'elle estime que l'étude d'incidences n'aborde pas la question de la nécessité de placer des feux de signalisation;

Considérant que, dans son dernier mémoire, la partie adverse écrit ce qui suit :

" Observations complémentaires

Il convient de lire les deuxième et troisième considérants de la page 38 de l'acte ensemble : La partie adverse se positionne en matière de mobilité tant pour l'exploitation litigieuse que pour la mise en œuvre du redéploiement économique du site.

Certes l'acte précise uniquement et de manière générique que «le rond-point n'est pas adapté au 'charroi induit par la création d'une zone d'activité économique'»; mais le lecteur de l'acte peut comprendre que c'est surtout le charroi lourd, généré par l'exploitation en projet et la création du zoning qui est en cause";

Considérant que l'acte attaqué contient les motifs suivants :

- " Considérant que lors d'une visite des abords du site d'implantation, un représentant du service du fonctionnaire technique compétent sur recours a constaté que la seule voie d'accès par route, la rue des Glaces Nationales, est une voirie présentant une bande de circulation dans chaque sens; que cette rue traverse des zones habitées; que vu la configuration des lieux, il ne peut être acceptable que des camions empruntent à haute fréquence le carrefour situé au croisement de la N930 (rue des Auges) et de la rue des Glaces Nationales; que la seule alternative pour accéder à la rue des Glaces Nationales est d'emprunter la rue Val de Sambre et le rond-point situé au début de cette rue; qu'on peut raisonnablement s'interroger sur la capacité de ce rond-point à absorber une augmentation significative du trafic de camions induit par la création d'une zone d'activité économique";

Considérant que les "observations complémentaires" contenues dans le dernier mémoire de la partie adverse portent à faux dès lors que la page 38 de l'arrêté attaqué à laquelle elle se réfère contient uniquement la partie finale du dispositif dudit arrêté sans aucun considérant;

Considérant que de l'extrait cité ci-avant de l'arrêté attaqué, il ressort que la partie adverse mêle d'une part le trafic de camions résultant du projet et d'autre part le "trafic de camions induit par la création d'une zone d'activité économique"; que ce motif est d'autant moins clair que, préalablement, la partie adverse faisait siennes les observations du fonctionnaire technique en première instance, lesquelles allaient dans un sens différent; qu'il s'ensuit qu'en sa troisième branche, le moyen est fondé;

Considérant que dans la quatrième branche, intitulée "absence de prise en compte de l'étude d'incidences quant à la mobilité", la requérante fait valoir que la visite du site par les services du fonctionnaire technique n'apporte aucun élément nouveau qui ne serait pas déjà pris en compte dans l'étude d'incidences en ce qui concerne la mobilité; qu'elle estime que la partie adverse est muette quant aux données fournies par l'étude d'incidences et rappelle que les fonctionnaires technique et délégué en première instance avaient estimé que l'itinéraire conseillé permet d'éviter le problème de la traversée des centres urbains et que, dans l'acte attaqué, le Ministre déclare se rallier à cet avis; qu'elle soutient que la partie adverse n'a pas statué conformément à l'article D.69 du Livre I^{er} du Code de l'environnement, eu égard aux incidences du projet telle qu'analysées dans l'étude d'incidences; que, selon elle, les considérations relatives à la mobilité ne constituent pas un motif suffisant de refus et rien n'empêchait la partie adverse d'imposer des conditions pour limiter le charroi de camions;

Considérant que la partie adverse renvoie à la réponse relative à la première branche du moyen; qu'elle ajoute que les fonctionnaires technique et délégué compétents en première instance estimaient que des problèmes de mobilité importants demeuraient, puisqu'ils préconisaient la réalisation d'une étude de mobilité; qu'elle répond encore que la requérante ne démontre pas que les problèmes de mobilité auraient pu être réduits dans des proportions acceptables par les conditions suggérées; qu'elle rappelle que, à son estime, la problématique de la mobilité n'est pas le seul motif déterminant le refus de permis;

Considérant que la requérante réplique que la partie adverse ne répond pas au fait que l'acte attaqué n'a pas tenu compte du volet de l'étude d'incidences relatif à la mobilité; qu'elle relève encore que l'étude d'incidences n'estime pas que les problèmes potentiels seraient inacceptables; qu'elle précise que l'auteur de l'étude

d'incidences n'a effectué aucun comptage car il n'en voyait pas la nécessité et a utilisé les informations disponibles; qu'elle indique que sur le vu des conclusions du chapitre mobilité de l'étude, il n'était pas nécessaire de revoir à la baisse les caractéristiques du projet; qu'elle estime donc qu'il appartenait à la partie adverse de justifier sa position, qui va à contre-courant des constats posés précédemment;

Considérant qu'aux termes de l'article D.69, alinéa 1^{er}, du Code de l'environnement, "l'autorité compétente apprécie les incidences du projet en prenant en considération l'étude d'incidences sur l'environnement ou la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement, les avis recueillis dans le cadre de la procédure en autorisation et toute autre information qu'elle juge utile";

Considérant que l'impact du projet sur la mobilité environnante (route) est analysée comme suit dans l'étude d'incidences :

" 8.7.1. Impact du charroi sur le trafic routier avoisinant

L'impact lié au charroi de camion sera progressivement plus important durant les 8 premières années de fonctionnement du centre de traitement. Il dépendra du taux réel d'utilisation de la Sambre (évalué à 60 % dès la 3^{ème} année de fonctionnement). L'impact lié aux voitures et camionnettes sera constant et de 64 EVP/jour.

En effet, les 4 premières années, l'augmentation du trafic généré par les activités du centre de traitement de terres a été estimée entre 99 et 153 EVP par jour dont maximum 89 EVP seront dus à la circulation des camions (22 par jour). Dès la 8^{ème} année, l'impact sera environ 30 % plus important que la 4^{ème} année (198 EVP/j).

Si la voie d'eau n'était pas du tout utilisée par le centre de traitement de terres, il y aurait 163 mouvements de camions tous les jours, soit une augmentation de trafic de 390 EVP/jour.

Vu l'importante utilisation des voiries dans la région d'Auvélais où selon les comptages réalisés par la DGO1 et ceux effectués dans le cadre du plan communal de mobilité des valeurs aussi élevées que 12.150 véhicules par jour ont été recensées dans la rue des Glaces Nationales, l'ajout de 97, 109, 131, 227 véhicules ne représenterait qu'un accroissement léger à moyen (respectivement 0,8 %, 0,9 %, 1,1 %, 1,9 %) du trafic déjà présent si la répartition des véhicules est homogène.

Notons toutefois que l'impact maximal aura lieu au niveau de cette rue dont le trafic est déjà assez dense (couleur orange au P.C.M.). L'apport d'une circulation supplémentaire, principalement celle des camions, pourra entraîner un impact et ce essentiellement aux heures de pointes matinales (coïncidence entre le pic de livraison de produits contaminés, les évacuations des produits décontaminés et les trajets domicile-lieu de travail).

Notons également qu'afin d'éviter le centre d'Auvélais, les véhicules se rendant au centre de traitement arriveront de l'ouest et devront donc traverser la bande de direction opposée pour emprunter la voirie d'accès au site, ce qui pourrait gêner le trafic en cas de circulation dense, notamment aux heures de pointe. Cet itinéraire est cependant largement préférable à [celui] de la traversée du centre d'Auvélais.

L'impact du trafic lié à l'activité du centre sera généralement limité aux heures ouvrables. En effet, seuls les déplacements du personnel spécifiquement lié aux unités mobiles auront lieu en dehors de celles-ci.

Il est essentiel de préciser que les impacts décrits ci-dessus correspondent à une utilisation exclusive de l'itinéraire préconisé au paragraphe 8.3.1. (E42, N90 et N98 et rue des Glaces Nationales). En effet, le passage, via des voiries plus petites (N988 et N930), dans les centres villageois entraîneraient des impacts nettement plus importants [...].

[...]

8.9. Mesures envisagées et recommandations

8.9.1. Mesures envisagées par le demandeur

Afin de limiter les nuisances, le demandeur a prévu de concentrer l'essentiel du trafic entre 7 h et 17 h les jours ouvrables.

La vitesse des camions sur le centre de traitement de terres sera limitée à 20 km/h. Cette limitation sera clairement indiquée par des panneaux de signalisation.

En outre, en fonction de la nature des terres transportées, toutes les mesures devront être prises afin de limiter autant que possible la dispersion de poussières contaminées.

Il est également prévu que la rue des Glaces Nationales soit nettoyée par un camion-brosse au moins une fois par semaine et que le chemin de halage soit nettoyé après chaque déchargement de terres.

Enfin, le demandeur favorisera le transport fluvial afin de diminuer au maximum le trafic sur les routes.

8.9.2. Recommandations

8.9.2.1. Le transport routier

Nous recommandons que l'itinéraire que SITA REMEDIATION compte conseiller soit obligatoire et effectivement mis en place pour éviter le passage de camions dans le centre de Tamines et celui d'Auvelais. En effet, au vu de la configuration étroite des rues d'Auvelais et du taux de saturation de celles-ci, il est primordial de limiter très fortement, voire d'interdire, le passage des camions dans celles-ci.

Nous recommandons que la circulation des camions et engins au sein même du centre de traitement soit étudiée afin qu'au sortir du laveur de roues, tout contact entre les terres et les camions soit évité. Pour ce faire, nous recommandons que la position du laveur de roues soit modifiée s'il s'avérait que les voiries extérieures au centre de traitement sont souvent souillées. Si de la terre et/ou de l'empierrement se retrouvai(en)t sur la rue des Glaces Nationales suite à l'utilisation du chemin empierré reliant cette voirie au centre de traitement de terres, le nettoyage de la voirie devrait être réalisé par SITA REMEDIATION ou à ses frais. Lorsque la zone économique sera opérationnelle et que les voiries définitives seront réalisées sur le site de SAINT-GOBAIN, le nettoyage pourrait alors être pris en charge par le PAN. Par contre, le nettoyage du chemin de halage (Ravel), suite à l'utilisation de la voirie reliant le centre de traitement de terres à la Sambre, pourrait être globalement pris en charge par le PAN. Il en va de même pour les dégradations qui seraient engendrées aux trottoirs. Les installations de chargement/déchargement au niveau du quai devraient cependant être nettoyées

par SITA REMEDIATION si cela s'avère nécessaire (comme c'est le cas pour les déchargements actuels des terres décontaminées).

D'éventuelles congestions pourraient se créer, en heure de pointe, au niveau de la rue des Glaces Nationales, à hauteur de l'entrée du site de SAINT-GOBAIN. Nous recommandons donc que cette situation fasse l'objet d'une étude si des problèmes étaient effectivement observés lorsque les activités seront réellement effectives sur le site. Des solutions spécifiques pourraient alors être apportées. Signalons toutefois qu'il est important d'attendre le développement du reste du site de SAINT-GOBAIN afin de pouvoir intégrer l'ensemble des flux dans l'étude et d'éventuellement apporter une solution globale.

Nous recommandons qu'un parking camion de 2-3 places soit prévu afin de limiter la création de files sur les voiries de la future zone d'activité économique du Port autonome de Namur.

8.9.2.2. Le transport ferroviaire

Ce moyen de transport n'étant pas utilisé, aucune recommandation particulière n'est à formuler.

8.9.2.3. Le transport fluvial

Nous recommandons que des mesures informatives (panneaux) et préventives (modification du tracé, mise en place de barrières,...) soient mises en œuvre afin d'assurer la sécurité des utilisateurs du Ravel (chemin de halage). Ces mesures sont d'ailleurs déjà en fonctionnement pour le déchargement de terres décontaminées utilisées pour remblayer le site de SAINT-GOBAIN au droit de la zone concernée par le futur centre de traitement de terres. En effet, l'autorisation délivrée pour ces déchargements n'est pas valable pour la période d'exploitation du centre de traitement de terres.

La mise en place des bandes transporteuses couvertes reliant le quai de déchargement au centre de traitement afin d'éviter le transport par camion entre ces deux points et sécuriser ainsi le passage des piétons et cyclistes se justifie difficilement étant donné le peu de bateaux qui accosteront au quai (moins de 1 par jour si la voie fluviale est utilisée pour le transport de 60 % des terres et des déchets de nettoyage d'égouts et de voiries). De plus, ce type d'infrastructure est généralement bruyant et engendre un impact paysager plus important qu'une grue et des camions.

Comme il est prévu qu'une partie des terres, sables, graviers et déchets de nettoyage d'égouts et de voiries décontaminés par le centre de traitement soit évacuée par péniches, nous recommandons que le transport fluvial soit également utilisé au maximum pour l'évacuation des déchets produits en quantité suffisante, tels que les gâteaux de filtration";

Considérant que les fonctionnaires technique et délégué dans leur rapport de synthèse de première instance reprenaient à leur compte l'analyse et la conclusion du rapport d'étude d'incidences quant au transport routier; que, comme le révèle l'examen du moyen, en sa première branche, le Ministre fait d'abord sienne l'analyse des fonctionnaires technique et délégué pour, ensuite, faire une analyse contraire;

Considérant que, dans ces conditions, il n'est nullement établi que la partie adverse a pris en considération l'étude d'incidences elle-même, qui, par

ailleurs, distingue la phase spécifique de mise en œuvre du projet de celle de la mise en œuvre de l'ensemble de la zone économique industrielle; qu'en tout état de cause, le Ministre ne fait aucune référence à l'examen et aux conclusions de l'étude d'incidences; que la quatrième branche est fondée;

Considérant que dans la cinquième branche, intitulée "remise en question des droits acquis, en ce que l'autorité compétente ne peut remettre en cause le principe du reprofilage du site par apport de terres", la requérante fait valoir que la partie adverse n'a pas tenu compte de la situation existante de fait et de droit; qu'elle relève que le plan de réhabilitation, approuvé le 5 novembre 2009 et qui vaut permis d'urbanisme et d'environnement pour les travaux qu'il vise, inclut le reprofilage du site par apport de terres; que, dès lors, selon elle, il serait faux de prétendre, comme le fait l'acte attaqué, que le dépôt de terres sur le site "ne peut se justifier, au regard de la classification du site en zone d'activités économiques industrielles, que s'il permet un redéploiement de telles activités"; qu'elle expose que ce reprofilage est nécessaire pour l'assainissement du site et non pour son affectation future; qu'elle estime donc que la partie adverse commet un excès de pouvoir en imposant le transport fluvial pour les apports de terres nécessaires au reprofilage du site et viole sa propre décision du 5 novembre 2009;

Considérant que la partie adverse répond qu'en portant une appréciation défavorable sur l'opportunité du projet, elle ne modifie pas les actes administratifs précédemment adoptés, en particulier le permis d'urbanisme du 3 avril 2008 et ne viole pas les droits acquis de ces actes administratifs;

Considérant que la requérante réplique que la partie adverse ne répond pas concrètement à la cinquième branche du moyen; qu'elle ajoute que la partie adverse ne pouvait ni faire dépendre son refus de la circonstance qu'elle ne disposerait pas de garanties en matière de redéploiement des activités économiques industrielles sur le site, ni imposer le transport fluvial pour les apports de terre nécessaire au reprofilage du site; que, selon elle, la partie adverse n'aurait donc pas tenu compte de la situation existante de fait et de droit et aurait commis une erreur dans les motifs, une erreur manifeste d'appréciation et un excès de pouvoir;

Considérant que tout acte administratif doit reposer sur des motifs matériels exacts, pertinents et admissibles en droit qui doivent ressortir du dossier administratif; que, toutefois, l'erreur dans l'indication d'un motif de droit n'est susceptible d'entraîner l'annulation de l'acte que lorsqu'elle est d'une gravité telle qu'elle révèle une erreur de l'administration dans l'application du droit ou qu'elle est de nature à induire en erreur quant à la compétence exercée;

Considérant qu'en l'espèce, la partie adverse refuse le permis sollicité notamment aux motifs suivants :

" Considérant dès lors qu'en l'absence de voiries adaptées, l'autorité compétente sur recours estime qu'en terme de mobilité, il y a lieu d'imposer majoritairement le transport fluvial tant pour les apports de terre nécessaire au reprofilage du site que pour l'exploitation future du site; que, par conséquent, la présence d'un quai de [dé]chargement devient indispensable à la mise en œuvre du redéploiement économique du site;

[...]

Considérant enfin, que le dépôt de terres décontaminées à cet endroit ne peut se justifier, au regard de la classification du site en zone d'activités économiques industrielles, que s'il permet un redéploiement ultérieur de telles activités; qu'en l'absence de garantie en la matière et au regard des éléments développés ci-dessus, il convient de refuser le permis unique sollicité en l'état actuel du dossier";

Considérant que le reprofilage du site ne fait pas l'objet de la demande de permis unique litigieuse; que ce reprofilage était déjà autorisé par le permis d'urbanisme du 3 avril 2008 octroyé par le collège communal de Sambreville et est juridiquement obligatoire en vertu de l'arrêté ministériel du 5 novembre 2009 statuant sur le plan de réhabilitation du site;

Considérant dès lors, qu'en estimant, d'une part, qu'il y a lieu d'imposer le transport fluvial pour l'apport de terres nécessaires au reprofilage du site et, d'autre part, que le dépôt des terres ne peut se justifier qu'au regard du redéploiement industriel du site, la partie adverse se méprend sur l'étendue de la compétence qu'elle exerçait dans le cadre du recours administratif qui lui était soumis, ainsi que cela ressort notamment déjà de l'examen de la troisième branche du moyen; que, partant, elle commet une erreur de droit;

Considérant qu'en sa cinquième branche, le moyen est fondé,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

Est annulée la décision du Ministre de l'Environnement du 28 octobre 2011 refusant à la S.A. SITA REMEDIATION un permis unique "visant à construire et exploiter un centre de regroupement et de traitement de déchets inertes, non dangereux et dangereux (regroupement de déchets provenant de chantiers de décontamination de SITA REMEDIATION; traitement de déchets consistant en des terres contaminées, boues de nettoyage de voiries et d'égouts)", sur un bien sis rue des Glaces Nationales, 242 à Auvelais.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 175 euros, sont mis à la charge de la partie adverse.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le seize octobre deux mille quatorze par :

M.	HANOTIAU,	président de chambre,
M ^{me}	GUFFENS,	conseiller d'Etat,
M ^{me}	BOLLY,	conseiller d'Etat,
M ^{me}	BERTIN,	greffier assumé.

Le Greffier assumé,

Le Président,

C. BERTIN.

M. HANOTIAU.