

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 237.153 du 25 janvier 2017

A. 220.407/XIII-7804

En cause :

1. **TILMANT** Christophe,
2. **MEURICE** Pierre,
ayant tous deux élu domicile chez
Me Nicolas DUBOIS, avocat,
rue de Bruxelles 37
1300 Wavre,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
Me Robert JOLY, avocat,
avenue du Val Saint Georges 2
5000 Namur.

Partie intervenante :

DE MEVIUS Ghislain,
ayant élu domicile chez
Me Antoinette CORNET, avocat,
chaussée de La Hulpe 150
1170 Bruxelles.

LE PRESIDENT DE LA XIII^e CHAMBRE,

Vu la requête unique introduite le 28 septembre 2016 par laquelle Christophe TILMANT et Pierre MEURICE demandent l'annulation et la suspension de l'exécution du permis unique, délivré à Ghislain DE MEVIUS, le 18 juillet 2016, par le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, en vue de l'aménagement et de l'exploitation d'un karting indoor, dans un établissement situé boulevard de l'Europe 117 à Wavre;

Vu la requête introduite le 21 octobre 2016 par laquelle Ghislain DE MEVIUS demande à être reçu 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 au Conseil d'Etat, rédigé sur la base de l'article 93 du règlement général de procédure;

Vu l'ordonnance du 8 novembre 2016 convoquant les parties à comparaître à l'audience publique du 5 décembre 2016 à 10 heures;

Vu la notification de cette ordonnance et du rapport aux parties;

Entendu, en son rapport, M^{me} GUFFENS, président de chambre;

Entendu, en leurs observations, Me Laura VLEERACKER, loco Me Nicolas DUBOIS, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, Me Robert JOLY, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et Me Antoinette CORNET, avocat, comparaissant pour la partie intervenante;

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

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 cause se présentent comme suit :

1. Le 19 juillet 2013, Ghislain DE MEVIUS introduit auprès du collège communal de Wavre, une demande de permis unique portant sur l'aménagement et l'exploitation d'un karting indoor dans un établissement situé boulevard de l'Europe 117 à Wavre. Une étude d'incidences sur l'environnement est jointe à la demande.

2. Le projet est soumis à enquête publique du 29 novembre 2013 au 8 janvier 2014.

3. Le 4 avril 2014, le collège communal de Wavre refuse le permis unique.

4. Le 9 mai 2014, Ghislain DE MEVIUS introduit un recours à l'encontre de cette décision.

5. Par un arrêté du 15 septembre 2014, le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, du Gouvernement wallon fait droit au recours et délivre le permis unique. Il s'agit de l'acte attaqué, motivé notamment comme suit :

" [...]

Considérant qu'il résulte des éléments du dossier déposé par l'exploitant et de l'instruction administrative que la demande vise à pouvoir aménager et exploiter un karting indoor d'une capacité de 27 karts adultes et 13 karts enfants et comprenant :

- un hall principal abritant la piste de karting;
- un atelier d'entretien et de réparations de karts;
- une station de distribution d'essence alimentée par un réservoir enfoui à double paroi d'une capacité de 4.000 litres;
- un compresseur d'air mû par un moteur électrique de 5,5 kW débitant dans un réservoir d'une capacité exprimée en litres d'eau de 500 litres;
- une chaufferie au rez-de-chaussée comprenant deux chaudières de 62 kWth et 1.454 kWth;
- une chaufferie au 1^{er} étage comprenant une chaudière de 28 kWth;
- deux climatiseurs de puissances respectives 19 kWth et 62 kWth;
- quatre extracteurs d'air du système de ventilation de la piste de karting d'une puissance de 7.520 kW chacun (non classé);
- un réservoir mobile d'essence pour le remplissage des karts (non classé);
- une salle de séminaire de 77 places (non classé);
- un lounge/restaurant de 70 m² et une terrasse de 280 m² pouvant accueillir 70 couverts maximum (non classé);
- un bar/réception de 200 m² (non classé);
- un parking extérieur de 41 emplacements (non classé);

Considérant qu'à l'issue de l'instruction de la demande de permis en première instance, le permis sollicité a principalement été refusé pour des raisons relevant de la Direction générale opérationnelle de l'Aménagement du Territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Energie (principalement, type d'activité au regard de l'affectation de la zone);

Considérant que le demandeur a introduit auprès du Gouvernement wallon un recours en réformation de la décision de refus sus évoquée;

Considérant que, d'un point de vue environnemental, les nuisances susceptibles d'être occasionnées sur l'environnement sont principalement le bruit, la pollution atmosphérique et le trafic;

Considérant que la piste de karting serait aménagée afin d'accueillir 20 karts de manière simultanée et ce, sur un parcours de ± 600 mètres; que le parcours moyen devrait être de ± 40 secondes; que la piste serait modulable afin d'offrir une certaine diversité de parcours aux clients;

Considérant que les karts seraient ravitaillés par un réservoir mobile avec pompe manuelle, lui-même alimenté par une citerne enfouie de 4.000 litres d'essence placée à l'extérieur, dans une zone non accessible au public; qu'en effet, contrairement à ce qu'indique l'étude d'incidences, et suite aux compléments d'information demandés par le fonctionnaire technique dans son courrier d'incomplétude du 9 août 2013, l'exploitant a modifié l'installation du réservoir d'essence qui n'est plus localisé dans un réservoir aérien situé au niveau de l'atelier d'entretien mais bien dans un réservoir enfoui situé au niveau de la chaufferie;

Considérant qu'une zone étanche serait aménagée autour de l'orifice de remplissage afin de recueillir les égouttures et les épanchements accidentels d'hydrocarbures; qu'elle sera reliée à un séparateur d'hydrocarbures;

Considérant qu'en ce qui concerne le bruit en provenance du karting proprement dit, celui-ci devrait être limité pour les riverains étant donné que le bruit serait dû principalement aux karts et aux ventilateurs d'extraction; que l'exploitant utiliserait des karts de la nouvelle génération munis d'un moteur quatre temps et de silencieux d'échappement; que le nombre de karts circulant simultanément sur la piste serait limité à vingt; que les portes de l'établissement resteraient fermées à tout moment; qu'en ce qui concerne les extracteurs d'air, ils seraient placés en toiture avec une sortie d'air vers le sud-est afin de limiter l'impact pour les riverains; que de plus, l'auteur de l'étude d'incidences recommande de les équiper d'un silencieux acoustique garantissant in situ une atténuation de minimum 15 dB(A), d'un caisson acoustique offrant une performance d'atténuation de 15 dB(A) minimum et d'amortisseurs antivibratoires afin de limiter les vibrations; qu'en ce qui concerne les ventilateurs dont les flux sortants sont orientés du côté des riverains, ils seraient équipés de systèmes limitant les nuisances sonores associées (caisson insonorisant, mur absorbant acoustique);

Considérant que l'analyse sonométrique réalisée lors de l'étude d'incidences a été basée sur des hypothèses maximalistes prenant en compte la circulation simultanée de 20 karts, le fonctionnement des ventilateurs d'extraction d'air, la fréquentation de la terrasse extérieure par le public et les mouvements de 20 voitures sur le parking; que toutefois, certains dispositifs d'atténuation préconisés dans l'EIE sont également pris en compte (et donc considérés comme mis en œuvre); que l'auteur de l'étude d'incidences conclut 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'il y a lieu de rappeler, en matière de norme de bruit à respecter, qu'il est erroné, contrairement à ce qui a été formulé par des riverains lors de l'enquête publique, d'additionner les différents bruits émis dans le voisinage du projet; qu'en effet, la législation wallonne prévoit que le bruit particulier de l'exploitation doit respecter les normes reprises dans l'annexe (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; que le bruit particulier d'un établissement peut être défini comme n'étant qu'une composante du bruit ambiant; que c'est cette seule composante qui doit respecter la législation ad hoc; que par ailleurs, le bruit ambiant au niveau des habitations riveraines est déjà relativement élevé (57 et 60 dB(A) pour le Lden (moyenne sur le jour et la nuit); 50 et 55 dB(A) pour le L_n (moyenne uniquement sur la période de nuit));

Considérant que la Direction générale opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement - Département de l'Environnement et de l'Eau - Direction de la Prévention des Pollutions - Cellule bruit - a remis lors de l'instruction du recours un avis favorable inconditionnel; que cet avis rappelle toutefois que "Le chapitre acoustique de l'étude d'incidences montre que, moyennant le suivi des recommandations et hypothèses du bureau d'études, les normes devraient être respectées"; que le respect des recommandations de l'étude d'incidences sur l'environnement doit donc être imposé en condition du permis qui pourrait être délivré;

Considérant néanmoins qu'une étude acoustique devrait idéalement être réalisée si le bâtiment devait entrer en activité afin de pouvoir vérifier la conformité des simulations par rapport à la réalité; qu'en cas de résultats non conformes aux prévisions, des mesures devraient être prises; qu'une marge de manœuvre existe dans le chef de l'exploitant (renforcement de l'isolation acoustique du bâtiment,

des toitures, des transparents, caissons acoustiques plus performants pour les ventilateurs,...) sans que pour cela puisse remettre en cause le fonctionnement de l'établissement; qu'au moment de prendre sa décision, le Ministre compétent sur recours dispose d'informations suffisantes;

Considérant que, dans le cadre de la limitation des nuisances sonores, ni le restaurant, ni la terrasse ouverte, ni le bar/réception ne pourraient être loués pour l'organisation de festivités avec musique d'ambiance telles que mariages, communions; que de plus, aucune diffusion de musique amplifiée ne pourrait se faire sur la terrasse extérieure;

Considérant que les principales sources de pollution atmosphérique sont les installations de chauffage, les installations frigorifiques, le charroi, les rejets en provenance de l'activité proprement dite;

Considérant que le respect des conditions d'exploitation relative aux rejets atmosphériques émises par l'AWAC relatives aux chaudières et aux groupes de froid sont suffisantes pour limiter les risques pour l'environnement;

Considérant qu'en ce qui concerne le charroi, faible au regard des grand axes routiers environnant et du parc d'attraction Walibi tout proche, les rejets émis devraient se confondre dans le contexte ambiant et ne devraient avoir aucun impact significatif;

Considérant que l'activité de karting génère des rejets atmosphériques potentiellement nocifs pour la santé et l'environnement;

Considérant que le dépôt d'essence serait localisé dans une zone non accessible au public et que le remplissage du réservoir tampon se ferait à l'extérieur et bénéficierait dès lors d'une ventilation naturelle;

Considérant que les moteurs à explosion des karts rejettent dans l'air ambiant des gaz d'échappement; que l'utilisation de karts de la dernière génération devrait limiter le rejet de gaz d'échappement; que l'utilisation de pots catalytiques performants telle que prévue pour lesdits karts permettrait également d'encore diminuer les valeurs d'émission;

Considérant que l'expulsion de l'air intérieur par le système de ventilation devrait être peu significatif et se confondre dans le contexte ambiant étant donné qu'un kart émet, en moyenne, environ 8 fois moins de gaz d'échappement, en volume, qu'une voiture à essence et que le nombre de karts circulant en même temps serait limité;

Considérant que l'impact sur la qualité de l'atmosphère intérieure des kartings indoor doit être considéré très sérieusement; qu'en effet, le monoxyde de carbone CO rejeté par les moteurs est le principal inconvénient de ce type d'activité et plus particulièrement pour la santé humaine;

Considérant que les moteurs des karts rejettent 5 fois plus de monoxyde de carbone qu'une voiture; que le caractère confiné des bâtiments et la toxicité du monoxyde de carbone rendent cette problématique «sensible»;

Considérant qu'une ventilation insuffisante d'un karting indoor engendre une élévation soudaine des concentrations de CO durant les courses; que les pics de concentration se dissipent rapidement lorsque la course est terminée et que les karts sont à l'arrêt;

Considérant que la principale mesure pour limiter l'impact sur la qualité de l'air intérieur consiste donc en un système d'aération bien dimensionné assurant un

renouvellement d'air efficace et garantissant ainsi des niveaux de CO inférieurs aux normes légales de santé;

Considérant que le système de ventilation a été réalisé par une entreprise spécialisée; que celui-ci a été dimensionné afin d'assurer un bon renouvellement global du volume d'air intérieur, d'éviter la présence de «zones mortes» (zones non ou peu renouvelées) grâce à une disposition adéquate des ventilateurs;

Considérant que le système de ventilation devrait être couplé à un réseau de détecteurs de CO afin d'ajuster les flux de ventilation en fonction de la teneur en CO dans l'air ambiant intérieur; que ce système permet par ailleurs la limitation du bruit généré par les ventilateurs et de leur consommation électrique;

Considérant qu'en ce qui concerne les déchets, le projet générerait des déchets dangereux tels que chiffons souillés, liquides de freins, liquides de refroidissement, des huiles usagées et des pneus usagés; que ces déchets seraient placés dans des conteneurs ou dans de petits fûts et évacués par le biais de sociétés agréées en région wallonne;

Considérant que l'activité générerait également des déchets ménagers et de bureaux; qu'ils seraient placés dans quatre conteneurs de 1.100 litres chacun;

Considérant que d'un point de vue de la sécurité contre les incendies, l'exploitant se devrait de respecter l'avis du Service régional d'incendie de Wavre du 13 novembre 2013; qu'il y a de toute façon lieu pour l'exploitant de se conformer en tout temps aux prescrits du SRI territorialement compétent;

Considérant qu'en ce qui concerne la capacité du parking, les 41 places actuellement disponibles peuvent sembler suffisantes dans la mesure où ce type d'activité se pratique souvent en petit groupe pratiquant le covoiturage; que de plus, l'établissement est également accessible par train;

Considérant que, s'il s'avérait en cours d'exploitation que ce nombre de places est insuffisant, des surfaces déjà aménagées (tarmac) sont encore disponibles au sud-est du bâtiment; que le sud-ouest de la parcelle offre encore une surface importante dont une partie pourrait être aménagée en parking; que le cas échéant, le 2^e hall sans destination pour l'instant pourrait également être converti en parking couvert; que dès lors, à ce stade, l'aspect "parking" du projet ne semble pas problématique;

Considérant donc, au vu de ce qui précède, que pour son point de vue environnemental au sens large, le projet n'induit pas d'inconvénients ou de non respect des législations y applicables qui justifierait son refus;

Considérant que d'un point de vue urbanistique - aménagement du territoire, le bien est situé en zone d'activité économique à caractère industriel au plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez adopté par Arrêté royal du 28 mars 1979;

Considérant que le bien est situé en zone destinée à l'industrie dans le périmètre du PCA n° 4 dit «Zoning industriel» approuvé par Arrêté royal du 20 janvier 1970; qu'il s'agit du parc industriel «sud» de la ville de Wavre;

Considérant qu'un PCAR est en cours d'élaboration pour la zone; que son élaboration a été autorisée par Arrêté ministériel du 26 février 2009;

Considérant que le bien a accès à une voirie régionale sur l'avant (N238) et borde une ligne de chemin de fer sur l'arrière;

Considérant que la demande vise la transformation avec extension d'un bâtiment existant et le réaménagement de ses abords afin d'y exploiter un karting indoor;

Considérant que l'article 30 bis du CWATUPE stipule que : [...]

Considérant que la demande n'est pas conforme à la destination générale de la zone telle que définie par l'article 30bis précité du Code;

Considérant que le projet permet de réaliser un bâtiment ayant perdu son affectation initiale et évite ainsi la constitution d'un chancre à cet endroit;

Considérant que l'activité envisagée présente un caractère ludique; qu'elle sera implantée à proximité immédiate du parc d'attraction «Walibi»; que les infrastructures seront facilement accessibles tant en voiture que par les moyens de transports publics (chemin de fer, bus TEC); que le choix de cette implantation paraît dès lors cohérent;

Considérant que la demande déroge aux prescriptions du PCA qui réserve cette zone à l'industrie (article B/1);

Considérant que l'article 111 du Code stipule que : [...]

Considérant que l'article 113 du Code stipule que : [...]

Considérant que l'article 114 du Code stipule que : [...]

Considérant que le bâtiment peut dès lors faire l'objet de travaux de transformation et d'agrandissement; que l'article 111 est applicable en l'espèce;

Considérant que les actes et travaux projetés respectent les lignes de force du paysage constitué à cet endroit de bâtiments à caractère essentiellement industriel;

Considérant que le projet, tant par son gabarit que par les matériaux utilisés en parement comme en toiture, s'intègre correctement au cadre bâti existant attenant comme au cadre bâti environnant; que l'ensemble construit ainsi formé est équilibré et cohérent;

Considérant, en outre, que le PCAR en cours d'élaboration prévoit notamment de pouvoir accueillir dans cette zone, en dérogation à la zone d'activité économique industrielle, des activités relatives aux loisirs à titre exceptionnel et limité; que tel est le cas en l'espèce; que l'activité proposée reste compatible avec la destination générale de la zone considérée;

Considérant que le site est bordé sur l'arrière par une ligne de chemin de fer et sur l'avant par une voirie à grande circulation; que ces infrastructures forment une barrière visuelle inévitable;

Considérant que, pour tous les motifs développés ci-avant, il n'y a pas lieu de refuser le permis sollicité pour son volet urbanistique et architectural;

Considérant que le strict respect des conditions générales, sectorielles et intégrales en vigueur et des conditions particulières énumérées ci-après est de nature à réduire dans une mesure suffisante les inconvénients pouvant résulter de l'exploitation de l'établissement;

Considérant qu'en ce qui concerne les inconvénients non visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, il y a lieu d'observer que la permission administrative accordée dans le cadre dudit décret est indépendante des autorisations spéciales éventuellement requises en vertu d'autres obligations légales ou réglementaires et du respect des règlements généraux et communaux en vigueur;

Considérant que ladite permission administrative ne préjudicie pas au droit des tiers, lesquels peuvent recourir aux juridictions civiles ordinaires;

Considérant que les prescriptions et conditions auxquelles est subordonnée l'autorisation sont suffisantes pour garantir la sécurité, la salubrité et la commodité publiques;

[...]".

6. Le 24 avril 2015, le Conseil d'Etat annule l'arrêté ministériel précité par un arrêt n° 230.968 pour les motifs suivants :

- " Considérant qu'[...] en ce qui concerne la dérogation au P.C.A. n° 4, et partant le respect des articles 113 [et 114] du CWATUPE, l'acte attaqué se limite à signaler «que l'activité proposée reste compatible avec la destination générale de la zone concernée», tout en restant en défaut de démontrer en quoi la dérogation accordée, qui condamne une des parcelles du zoning industriel concerné en accordant une autorisation pour une activité de loisirs, ne conduit pas à la dénaturation du P.C.A. n° 4, l'acte attaqué n'exposant pas en quoi ce P.C.A. conserve une portée significative dans le reste de son champ d'application; que ni la motivation de l'acte attaqué ni le dossier administratif ne reflètent l'examen par l'autorité administrative de la possibilité d'appliquer la règle, c'est-à-dire prévoir une activité industrielle à cet endroit, qui demeure le principe de l'action; qu'en conséquence, la motivation de l'acte attaqué quant à la compatibilité des travaux envisagés avec la destination de la zone industrielle concernée est insuffisante;

Considérant que le motif relatif au souci de la partie adverse d'éviter la constitution d'un chancre à cet endroit n'est pas établi, dès lors qu'il n'est pas démontré qu'aucune activité industrielle ne pouvait y trouver sa place ou à tout le moins que la parcelle en cause n'avait pas reçu d'affectation conforme aux plans d'aménagement depuis un temps suffisamment long; que, par ailleurs, le motif relatif au futur P.C.A.R., lequel permettrait l'accueil dans cette zone d'activités de loisirs à titre exceptionnel et limité, est purement hypothétique et ne peut justifier la dérogation sous peine d'ôter toute effectivité au P.C.A. n° 4 actuellement en vigueur;

Considérant, enfin, quant aux autres motifs justifiant, selon la partie adverse, le caractère exceptionnel des dérogations accordées, à savoir la proximité immédiate du parc d'attractions «WALIBI», et l'accessibilité du site en transports en commun, [qu']ils ne sont pas de nature à établir que le projet est mieux à même de garantir le bon aménagement des lieux que la stricte application de la règle; que les synergies avec le parc d'attractions «WALIBI» restent hypothétiques; que les plans qui accompagnent le permis unique ne prévoient aucune passerelle d'accès au parc et aucune preuve quant à une convention en matière de parage n'est apportée; qu'enfin, l'accessibilité au site par les transports en commun rend tout au plus le choix de l'implantation cohérent au regard de l'activité projetée, comme indiqué dans la motivation de l'acte attaqué, sans pour autant justifier la nécessité d'accorder la dérogation pour la réalisation optimale du projet à l'endroit considéré".

7. A la suite de cet arrêt, notifié à la partie adverse le 30 avril 2015, le ministre délivre un nouveau permis à Ghislain de MEVIUS le 29 juillet 2015, motivé notamment comme suit :

- " Considérant que par un arrêt TILMANT, n° 230.968 du 24 avril 2015, le Conseil d'Etat réitère sa jurisprudence relative aux conditions des dérogations; qu'en

l'espèce, il annule le permis unique délivré à M. Ghislain DE MEVIUS le 15 septembre 2014 en vue de l'aménagement et de l'exploitation d'un karting indoor, boulevard de l'Europe, n° 117 à Wavre; que l'acte annulé fut adéquatement motivé sur la base de l'article 111 du CWATUPE; que tel ne fut pas le cas en ce qui concerne la dérogation au plan communal d'aménagement n° 4 (articles 113 et 114 du Code);

Considérant que le Conseil d'Etat indique dans cet arrêt, quant à la motivation de l'arrêté ministériel du 15 septembre 2014, que «le motif relatif au souci de la partie adverse d'éviter la constitution d'un chancre à cet endroit n'est pas établi, dès lors qu'il n'est pas démontré qu'aucune activité industrielle ne pouvait y trouver sa place ou à tout le moins que la parcelle en cause n'avait pas reçu d'affectation conforme aux plans d'aménagement depuis un temps suffisamment long; que, par ailleurs, le motif relatif au futur P.C.A.R., lequel permettrait l'accueil dans cette zone d'activités de loisirs à titre exceptionnel et limité, est purement hypothétique et ne peut justifier la dérogation sous peine d'ôter toute effectivité au P.C.A. n° 4 actuellement en vigueur»;

Considérant que le projet n'enlève pas toute effectivité à la norme; que la dérogation à l'affectation industrielle que le projet induit ne porte pas atteinte de manière inconsidérée à la destination de la zone, s'agissant uniquement de la réaffectation d'un hall industriel existant et inoccupé; qu'ainsi, après l'octroi de la dérogation, la zone industrielle du P.C.A. conservera une portée significative; que l'affectation en projet (via un P.C.A.R.) n'est nullement mise en cause;

que s'agissant des options urbanistiques du P.C.A., celles-ci sont rencontrées dès lors que le projet s'insère dans un bâtiment autorisé le 10 décembre 1973 qui respecte les prescriptions littérales du P.C.A. dès lors que le permis a été délivré après l'entrée en vigueur du P.C.A. et que le projet consiste principalement en un réaménagement intérieur; que le projet est donc compatible avec les options du P.C.A. qu'il ne remet pas en cause;

Considérant que selon l'article 114 précité du Code, il y a lieu de démontrer le caractère exceptionnel de la dérogation tant au plan de secteur qu'au P.C.A.;

que le caractère exceptionnel des dérogations s'entend par la nécessité de régler ici la réalisation optimale d'un projet bien spécifique, en un lieu bien précis sans que, par leur nombre et par leur ampleur, les dérogations puissent aboutir à vider de sa substance la norme à laquelle il est dérogé (CE. n° 220.169, 4 juillet 2012, VETTORETTI);

Considérant qu'il résulte de l'étude d'incidences (page 30), qu'aucun établissement proposant une activité de karting indoor n'est implanté en province du Brabant Wallon et que les seuls établissements proposant ce type d'activité sont localisés à plus ou moins 20, 40 minutes du site;

Considérant que le site présente l'avantage d'être localisé à proximité immédiate du centre de loisirs regroupant les infrastructures du parc aquatique AQUALIBI et du parc d'attractions WALIBI, ce qui devrait générer un effet d'attractivité favorable pour l'activité de karting et de restauration, le public fréquentant le parc WALIBI étant assez similaire au public qui fréquenterait le karting et ce quand bien même il n'existe aucun accord entre le demandeur de permis et les gestionnaires du parc WALIBI;

qu'en effet, le parc WALIBI n'offre pas cette activité de loisir;

Considérant que le projet est également susceptible de bénéficier de la clientèle fréquentant les commerces et les entreprises situées aux alentours;

Considérant dès lors que le projet se trouve en position centrale entre ces entreprises et commerces et le parc WALIBI;

Considérant qu'un cheminement réservé aux piétons relie la gare de Bierges-Walibi à la zone de loisirs WALIBI-AQUALIBI situé de l'autre côté de la N238 et longe la limite Ouest du site;

Que la traversée sécurisée de cet axe est assurée par une passerelle qui l'enjambe (étude d'incidences pages 31 et 135);

Considérant que le site bénéficie d'une situation idéale en termes d'accessibilité routière et ferroviaire;

Considérant en conclusion que le caractère exceptionnel est rencontré, dès lors que le projet vise à réaffecter un ancien hall industriel inoccupé par des travaux principalement d'aménagement intérieur ce qui permet de respecter le principe de gestion parcimonieuse du sol qu'il permet de rencontrer;

Que la conception du projet traduit le souci d'une bonne intégration à l'environnement et au paysage, de sorte que les constructions respecteront et structureront les lignes de force du paysage; qu'en effet :

- le projet s'insère dans un bâtiment existant de taille et de gabarit semblables à ceux qui l'entourent en zone d'activité industrielle;
- le projet conserve les aménagements verts des abords et les renforce.

Considérant que les dérogations n'entraînent aucune dénaturation du plan de secteur et du P.C.A. qui conservent une portée significative comme il l'a été exposé;

Considérant que ces éléments, ainsi que l'architecture sobre et discrète d'un bâtiment destiné à des activités de karting constituent des éléments qui rencontrent une vision de développement durable prônée par la Région wallonne, notamment au travers de l'article 50 du décret du 27 mai 2004 relatif au Livre Ier du Code de l'environnement;

Considérant qu'il y a donc opportunité à accorder, à titre exceptionnel, pour ces motifs, les dérogations sollicitées".

8. Par un arrêt n° 234.188 du 21 mars 2016, le Conseil d'Etat annule ce second permis pour les motifs suivants :

- " Considérant, sur la première branche du troisième moyen, que la critique du requérant porte sur une appréciation déraisonnable de la partie adverse quant à la capacité suffisante du parking, élément constituant, par ailleurs, un des motifs de refus du permis en première instance, par le collège communal de Wavre;

Considérant que le projet prévoit 41 places de parking; que, si le promoteur du projet a prévu la possibilité d'aménager 24 places de parking supplémentaires à l'ouest de la parcelle litigieuse, un tel aménagement n'est toutefois ni prévu dans la demande de permis, ni imposé dans le permis unique délivré au demandeur;

Considérant que le projet, outre le karting, prévoit l'aménagement d'une salle de séminaires de 77 places, un restaurant pouvant accueillir 70 couverts avec un bar de 200 m² et une terrasse de 280 m²; que, selon le calcul effectué par la partie adverse, un nombre de 40 clients fréquentant le site au cours d'une même période de la journée est un maximum; que la partie adverse se fonde sur l'étude d'incidences qui précise que l'activité de karting génère deux fois 20 clients lors

de deux sessions successives à leur capacité maximale, chaque session s'étendant sur une période de 15 minutes;

Considérant que ce calcul se fonde sur le postulat qu'au maximum 40 clients utiliseront en même temps le parking durant deux sessions consécutives de deux fois 15 minutes; que, toutefois, outre que 77 personnes sont susceptibles d'être accueillies en même temps pour un séminaire, il est tout à fait plausible que tout ou partie des 20 clients de la première session de karting de 15 minutes se rendent au restaurant ensuite et s'y restaurent durant plus de 15 minutes, temps correspondant à la seconde session, de sorte que le système de rotation calculé sur seulement 30 minutes maximum n'est pas suffisant; qu'ils "bloquent" en effet des places de parking au delà du calcul théorique de 15 minutes effectué par la partie adverse; qu'il en résulte que l'hypothèse, qualifiée de maximaliste, procède d'une erreur manifeste d'appréciation en ce qu'elle se fonde sur un système de rotation calculé sur 30 minutes maximum;

Considérant, de plus, qu'il n'est pas compréhensible de prévoir une salle de séminaire pouvant accueillir 77 personnes et un restaurant d'une capacité de 70 couverts avec une terrasse de 280 m² et un bar de 200 m², pour un parking de 41 places dont 10 places sont réservées au personnel; que la motivation de l'acte attaqué à cet égard, selon laquelle l'activité de karting se pratique en petit groupe et que le site est accessible en train, est insuffisante, en ce qu'elle se fonde sur des hypothèses non vérifiées ou modélisées;

Considérant que la première branche du moyen est fondée".

9. A la suite de cet arrêt, notifié au ministre le 5 avril 2016, Ghislain de MEVIUS adresse le 5 juillet 2016, par la voie de son conseil, un courrier au ministre apportant les précisions suivantes :

" [...]

Mon client me charge de vous informer de sa décision de réduire l'ampleur de son projet, étant donné l'insuffisance d'emplacements de parking prévus et en conséquence :

- Il renonce à l'aménagement et l'exploitation du lounge restaurant et de sa terrasse extérieure, de la cuisine et de la salle de séminaire;
- Il entend réduire la superficie du bar à 100 m²;
- Il entend réduire à 15, le nombre maximum de karts susceptibles d'être accueillis simultanément sur la piste de karting, au cours d'une même session de 15 minutes;
- Il entend réduire le nombre d'employés prévus dans sa demande à 6 employés maximum, étant donné l'abandon des activités de restauration et de séminaires.

Il me charge également de vous informer que toute inscription à une session de karting se fera via un site web agréé, lequel (i) prévoira un lien vers une plateforme de covoiturage et (ii) incitera les clients à faire usage des transports en commun".

10. Le 18 juillet 2016, le ministre délivre un nouveau permis unique à Ghislain de MEVIUS.

Il s'agit de l'acte attaqué en l'espèce, qui reprend pour l'essentiel la motivation des permis précédemment délivrés et annulés par le Conseil d'Etat, et

comporte la motivation nouvelle suivante en ce qui concerne les emplacements de parking, compte tenu de la réduction de l'ampleur du projet dont le ministre prend acte :

" [...]

Considérant que dans cette hypothèse, le besoin d'emplacements de parking pourrait être estimé comme suit :

- 2 x 15 véhicules pour la clientèle du karting
- 6 véhicules pour le personnel

Considérant que ni le décret du 11 mars 1999, ni le Code de l'Environnement, ni le CWATUPE, ni la réglementation communale ne prévoient de normes spécifiques en termes de places de parking à pourvoir dans le cadre de l'exploitation d'un karting;

Considérant que, s'appuyant sur la circulaire ministérielle du 17 juin 1970 relative à l'obligation de créer des places de parcage lors de travaux de construction, le Conseil Communal de la Ville de Wavre a adopté un règlement communal relatif à l'obligation de créer des places de parcage en sa séance du 26 mai 1992;

Que l'article 2 du règlement délimite le périmètre au sein duquel il s'applique;

Que le site du demandeur n'est pas repris dans ce périmètre et n'est donc pas concerné;

Considérant qu'il convient d'apprécier les besoins en parking générés par l'activité de karting, assortie de la possibilité pour les clients de s'abreuver, au sein d'un bar, en tenant compte des paramètres suivants :

- La circulaire ministérielle du 17 juin 1970 relative à l'obligation de créer des places de parcage lors des travaux de construction;
- L'offre en stationnement en voirie;
- Le profil de la clientèle d'un karting;
- L'accessibilité au site par les transports en commun;
- Les incitants en faveur du covoiturage et de l'utilisation des transports en commun;

Considérant que la circulation ministérielle du 17 juin 1970, dite «De Saeger», contient des directives qui constituent, toujours à l'heure actuelle, un guide dans l'appréciation des besoins en parking d'une activité;

Considérant que ladite circulaire impose au demandeur de permis de prévoir, en cas de construction nouvelle ou de transformation substantielle, des places de parcage en dehors de la voie publique, dont le nombre, les dimensions, la nature et la situation dépendront de l'importance, de la nature et de la situation des ouvrages projetés;

Qu'elle préconise le respect de normes de parcage en fonction des affectations projetées, celles-ci étant, notamment, le logement, le commerce, l'artisanat et l'industrie, les hôtels, les lieux publics tels les théâtres, cinémas, salles de concert, ... etc;

Considérant qu'un karting relève de la rubrique 92 «activités récréatives, culturelles et sportives» de l'annexe 1 à l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations classées et des sous rubriques 92.6 «activités liées au sport» et 92.61.10 «circuits ou terrains de sports moteurs»;

Considérant qu'une telle activité peut être considérée comme, relevant de l'affectation «lieux publics» et qu'il convient dans un premier temps, de se référer aux normes de parage imposées aux lieux publics, par la circulaire ministérielle précitée du 17 juin 1970, laquelle préconise 1 place de parage pour 10 places assises;

Considérant que la nomenclature des établissements classés n'utilise pas le critère de la «capacité d'accueil», pour les kartings; qu'il convient, toutefois, de relever que le projet du demandeur tel que réduit permet d'utiliser les critères de capacité et de période d'activité pour apprécier les besoins en stationnement;

Considérant que le karting peut accueillir un maximum de 15 clients pour une session d'une durée de 15 minutes;

Considérant qu'il y a lieu de tenir compte d'une hypothèse de présence simultanée sur le site de 15 clients sur la piste de karting, de 15 clients attendant leur tour pour la session suivante et de 15 clients de la session précédente, fréquentant le bar;

Considérant que la capacité du local réservé au bar est limitée à 20 places, sa superficie de plancher étant réduite à 100 m², ramenant à 4 le nombre de tables réservées aux clients;

Qu'en outre la capacité du karting revêt, en l'espèce un caractère subjectif et dépend du projet de l'exploitant qui prévoit de contrôler le flux de clients via un site web à créer, sur lequel ceux-ci doivent obligatoirement s'inscrire pour être admis à participer à une session;

Qu'il est, en conséquence, raisonnable de considérer qu'une moyenne de 45 clients est susceptible de fréquenter le site pendant une même période d'activité;

Considérant que, dans sa demande, le demandeur a limité son personnel à 10 employés pour l'ensemble de ses activités, alors que dans son analyse de l'offre en stationnement, l'auteur de l'étude d'incidences a tenu compte de la présence, sur le site, de 20 employés, dont 10 attachés à l'activité de petite restauration;

Que dans le cadre de la réduction de son projet, le demandeur a réduit le nombre d'employés à 6 maximum;

Considérant, en conséquence, que le site est susceptible d'accueillir une moyenne de 51 personnes, clients et personnel confondus, au cours d'une même période d'activité;

Qu'à suivre les directives de la circulaire ministérielle du 17 juin 1970 précitée, l'offre en stationnement de 41 emplacements serait donc largement suffisante;

Que l'appréciation des besoins en parking générés par le projet, fondée sur ces directives, doit être assortie de l'analyse des offres en stationnement en voirie, du profil de la clientèle et de l'accessibilité au site par les transports en commun;

Qu'en l'espèce, l'étude d'incidences n'a relevé aucun stationnement en voirie ou sous la forme d'un parking public dans les abords immédiats du site (pt 6.2.3, page 134);

Que, compte tenu de l'absence de possibilité d'un report de parking en voirie, il y a lieu de vérifier si le projet doit obligatoirement offrir un nombre d'emplacements correspondant à la moyenne de 51 personnes susceptibles d'occuper le site au cours d'une même période d'activité;

Considérant que le projet du demandeur tend à combler l'absence de karting en Province du Brabant Wallon;

Que les seuls établissements proposant ce type d'activités sont localisés à plus ou moins 20, 40 minutes du site (étude d'incidences, page 30);

Que le projet du demandeur attirera, principalement, une clientèle résidant en Brabant Wallon;

Considérant que le karting est une discipline de sport automobile récréative;

Qu'elle s'adresse à un public jeune et moins jeune doté d'une bonne condition physique;

Que la pratique du karting, pensée comme activité de loisir, est un amusement, un plaisir, qui se prête à être partagé;

Considérant que la décision du demandeur tendant à prévoir que toute inscription à une session de karting se fera via un site web à créer, lequel contiendra un lien vers une plateforme de covoiturage, constitue une concrétisation de l'esprit de partage et de plaisir qui anime les pratiquants de cette discipline sportive;

Considérant que le projet du demandeur est situé à proximité immédiate de la gare de Bierges-Walibi et des arrêts TEC et qu'un cheminement piétons relie cette gare et ces arrêts à la zone de loisirs Walibi-Aqualibi et longe la limite Ouest du site;

Que la décision du demandeur tendant à inciter ses clients à faire usage des transports en commun, via son site web à créer, ne peut que contribuer à favoriser le choix de recourir à ce mode de déplacement d'autant qu'en l'espèce, le site est idéalement bien desservi par ce type de transports;

Considérant que ces incitants répondent à l'un des objectifs du SDER (Schéma de Développement de l'Espace Régional), de réduire progressivement la part de la voiture individuelle (Pilier II, Objectif III.2.a.) et d'augmenter la part du covoiturage, non seulement, par la mise en place de parkings de covoiturage, mais également «de manière ponctuelle lors d'activités culturelles, sportives ou de loisirs» (Pilier II, Objectif III.2.b., Partie IV, mesure M.2.);

Considérant qu'il y a lieu d'assortir la délivrance du permis unique autorisant l'aménagement et l'exploitation du karting et la fréquentation du bar de la condition suivante :

« L'exploitant met en place un site web pour les inscriptions à une session de karting; ce site prévoira un lien vers une plateforme de covoiturage et incitera les clients à faire usage des transports en communs (trains, bus,...)»;

Considérant, en conséquence, qu'une offre en stationnement de 41 emplacements répond de manière suffisante aux besoins de la clientèle qui fréquente le karting et, le cas échéant, le bar ainsi qu'au personnel;

[...]"

Considérant que, par requête introduite le 21 octobre 2016, Ghislain de MEVIUS, bénéficiaire du permis attaqué, demande à intervenir dans la procédure; qu'il y a lieu d'accueillir la requête en intervention;

Considérant que l'auditeur-rapporteur a rédigé un rapport sur la base de l'article 93 du règlement de procédure, estimant que l'affaire n'appelait que des débats succincts;

Considérant que les requérants prennent un premier moyen de la violation des articles D.66 et D.67 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'erreur et de la contradiction dans les motifs, du principe de bonne administration ainsi que de l'erreur manifeste d'appréciation;

qu'ils soutiennent que l'acte attaqué n'est pas adéquatement motivé en ce qui concerne le nombre d'emplacements de parking, nonobstant la diminution du projet; qu'ils citent la motivation de l'acte attaqué sur ce point ainsi que les conditions particulières qui assortissent le permis, lesquelles sont, notamment, les suivantes (article 6) :

" Condition relative à l'utilisation du bar :

1. L'exploitant limite la surface dévolue au bar à une superficie de plancher de 100 m², par le placement d'une cloison, seule la partie du local attenant au bar, étant utilisée.
2. L'organisation de festivités avec musique d'ambiance est interdite.

Conditions relatives aux horaires et aux modalités de fonctionnement :

1. L'exploitation est autorisée :

- pour l'activité de karting :
 - fermeture le lundi;
 - de 15 h à 23 h du mardi au vendredi,
 - de 9 h à 23 h les samedis et dimanches;
- pour l'utilisation du bar :
 - fermeture le lundi;
 - de 15 h à 20 h du mardi au jeudi;
 - de 15 h à 22 h le vendredi;
 - de 9 h à 22 h le samedi;
 - de 9 h à 20 h le dimanche

2. L'accès au bar est exclusivement réservé aux clients du karting.

3. Préalablement à la mise en œuvre du permis, l'exploitant met en place un site web pour les inscriptions à une session de karting. Ce site prévoit un lien vers une plateforme de covoiturage et incite les clients à faire usage des transports en commun (trains, bus, ...).

L'exploitant refuse l'entrée de l'établissement à toute personne qui ne s'est pas inscrite préalablement sur le site web et à laquelle l'exploitant n'a pas envoyé un courriel de confirmation de son inscription";

que, dans une première branche, ils estiment que l'acte attaqué prend erronément comme référence les normes de parage imposées aux lieux publics, par la circulaire

ministérielle du 17 juillet 1970, dite "DE SAEGER", "laquelle préconise une place de parcage pour 10 places assises"; que, selon eux, cette référence "est totalement inopérante"; qu'ils relèvent que la partie adverse, qui précise que l'activité de karting est visée à la rubrique 92 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences, affirme que le karting constitue un "lieu public" et qu'il convient pour ces motifs, de préconiser une place de parcage pour 10 places assises; qu'ils observent que l'activité de karting ne génère pas de places assises, comme un cinéma ou une salle de spectacles; qu'ils soutiennent qu'appliquer ladite circulaire, en ce qu'elle dispose une place de parcage pour 10 places assises, et de lier l'activité à un théâtre, cinéma ou salle de concert, est erroné; qu'ils écrivent que "l'on ne voit strictement pas le rapport ou la proportion qu'il existe entre un emplacement de parking avec 10 places assises alors même que l'activité de karting, si l'on est effectivement assis à son volant, n'est absolument pas comparable avec l'exploitation d'une salle de spectacles ou de cinéma";

qu'ils constatent qu'en outre, l'acte attaqué passe sous silence, l'activité accessoire du bar, même si celle-ci semble être réservée aux personnes pratiquant le karting;

qu'ils affirment que, si on veut "utiliser" la circulaire précitée, compte tenu des activités envisagées (karting et bar, le tout à usage commercial), c'est le paragraphe relatif à la "construction à usage commercial" et qui vise plus particulièrement des travaux de transformation comme en l'espèce, qui doit être appliqué; qu'ils relèvent à cet égard que la circulaire prévoit, pour des travaux de transformation, "une place de parcage par 50 m² ou fraction de 50 m² de plancher supplémentaire"; que, se fondant sur les superficies annoncées par l'étude d'incidences de plus de 4.600 m², même si l'on exclut le lounge/restaurant et la terrasse, ils estiment que 92 emplacements de parking étaient nécessaires;

qu'ils en concluent que la partie adverse "a commis une erreur manifeste d'appréciation en assimilant, dans le cadre de l'application de la circulaire DE SAEGER, le karting à une salle de spectacles visant à prévoir un emplacement de parking pour 10 places assises";

qu'ils ajoutent qu'en outre, la circulaire DE SAEGER prévoit, en ce qui concerne les emplacements de parking en plein air, comme en l'espèce, ce qui suit :

" Les dimensions doivent être plus élevées, à savoir 5,50 m de longueur x 2,5 m de largeur.

Sur le plan, le demandeur devra dessiner les rectangles correspondant à la surface prescrite pour chaque emplacement.

C'est la bonne manière de permettre à la Commune d'exercer un contrôle valable sur le nombre de places disponibles [...]";

que, se basant sur les plans de la demande, ils font valoir que les emplacements de parking ne respectent pas les dimensions visées par la circulaire;

qu'ils écrivent que, "si la partie adverse a tenu à faire référence à la circulaire DE SAEGER, il est impératif que les dimensions qui y sont prévues puissent être respectées, ce qui n'est pas le cas"; qu'ils concluent dès lors à une nouvelle erreur manifeste d'appréciation;

que, dans une seconde branche, relative à la capacité d'accueil des installations en relation avec les emplacements de parking, ils soutiennent que l'acte attaqué, qui retient une fréquentation moyenne de 51 personnes au cours d'une même période d'activité, est "manifestement" contradictoire puisque "pour justifier l'insuffisance [lire : la suffisance] d'emplacements de parking et le fait que des transports en commun pourraient être pris par les usagers du karting l'on référence à un public local du Brabant Wallon alors que l'on admet, dans le même acte, que la clientèle du parc WALIBI fréquentera également les installations alors que ladite clientèle n'est pas exclusivement localisée, et loin s'en faut, en Brabant Wallon"; qu'il en est d'autant plus ainsi, selon eux, que l'acte attaqué "part de l'hypothèse que le demandeur de permis a pris la décision «d'inciter ses clients à faire usage des transports en commun, via son site web à créer» (alinéa 9 de la page 32), ce qui, selon la partie adverse, «ne peut que contribuer à favoriser le choix de recourir à ce mode de déplacement d'autant qu'en l'espèce, le site est idéalement bien desservi par ce type de transports»"; qu'ils ne voient pas comment la clientèle de WALIBI ferait usage des transports en commun; qu'ils estiment que la motivation "est manifestement déraisonnable et insuffisante" et qu'"il en va de même en ce qui concerne l'inscription via un site web qui prévoirait une plateforme de covoiturage et inciterait les clients à faire usage des transports en commun";

qu'ils affirment aussi, que "les sessions telles qu'organisées de karting (15 kartings maximum et session de course de 15 minutes) ainsi que l'accès au bar limité aux seuls participants du karting, n'est pas de nature à pallier l'insuffisance d'emplacements de parking", puisque, selon eux, "si une session dure 15 minutes, il est certain que 3 sessions vont se croiser", sans compter les spectateurs; qu'ils écrivent qu'"il paraît évident que, à tout le moins, plus de 45 personnes, augmentées des 6 membres du personnel annoncés, seront appelés à fréquenter le site en même temps, sans même compter les personnes qui resteraient «coincées» au bar";

que, s'agissant du bar, ils relèvent que l'acte attaqué indique en limiter la capacité à 20 places, la superficie de plancher étant réduite à 100 m² ramenant à 4 le nombre de tables réservées aux clients; qu'ils y voient une erreur manifeste d'appréciation, une

telle superficie ne pouvant arriver à limiter le nombre d'un bar à 20 places "(ce qui correspondrait à une personne par 5 m², ce qui est totalement irréaliste)"; qu'ils comparent avec le calcul opéré par certaines réglementations des pompiers pour des dancings ou des salles de réception, d'une place par m²; qu'ils ne voient pas non plus "où la partie adverse a été chercher les 4 tables qui seraient réservées aux clients : cela ne ressort certainement pas du courrier du demandeur de permis du 5 juillet 2016 qui entend simplement réduire l'accès au bar à 100 m², sans toutefois en limiter le nombre de personnes"; qu'ils estiment que l'acte attaqué fait aussi "fi du fait que les personnes ayant «presté» leur quart d'heure de karting seraient systématiquement obligées de ne pouvoir rester au bar... qu'un quart d'heure"; qu'ils soutiennent que c'est pourtant "le raisonnement adopté par l'acte querellé lorsqu'il fait état de ce que maximum 45 personnes (sans les employés) fréquenteront le site en même temps, ce qui part donc du postulat qu'une personne resterait au bar... 15 minutes";

Considérant, sur la première branche du premier moyen, qu'il ressort de la motivation de l'acte attaqué reproduite ci-avant que la partie adverse a tenté d'objectiver le nombre d'emplacements de parking nécessaires à l'exploitation du karting en projet; que, constatant qu'aucune réglementation en vigueur, qu'elle soit régionale ou communale, ne prévoit de normes spécifiques en termes de places de parking à pourvoir dans le cadre de l'exploitation d'un karting, elle a décidé de se référer à la circulaire ministérielle dite "DE SAEGER", au titre de "guide dans l'appréciation des besoins en parking d'une activité";

Considérant que cette circulaire n'a aucune valeur réglementaire, ni aucune force contraignante pour la partie adverse, qui peut toutefois sans servir comme guide dans son appréciation concernant le nombre d'emplacements de parking nécessaires au bon fonctionnement de l'activité; que, par conséquent, à supposer même que la partie adverse ait commis une erreur dans l'interprétation ou l'application de cette circulaire, cette circonstance ne peut mener à l'annulation de l'acte attaqué; que, de même, le fait qu'elle n'aurait pas respecté les dimensions des emplacements de parking, tel qu'indiqué dans cette circulaire, ne peut avoir pour effet de rendre illégal l'acte attaqué;

Considérant qu'en tout état de cause, la partie adverse n'a pas commis d'erreur en rangeant le karting litigieux dans la rubrique "Lieux publics : théâtres, cinémas, salles de concert, etc", plutôt que dans celle des "constructions à usage commercial", lesquelles sont définies comme "les magasins de vente, grands et petits, de même que des restaurants, cafés et autres établissements du genre";

Considérant qu'en effet, en visant les "théâtres, cinémas, salles de concert, etc", il peut être admis que ce sont les activités récréatives qui sont aussi

visées, aucune autre rubrique ne reprenant plus particulièrement de telles activités; qu'il en va d'autant plus ainsi que comme le prévoit l'annexe 1 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences, le karting relève d'une même rubrique "activités récréatives culturelles et sportives"; qu'au demeurant, l'assimilation d'un karting à une construction à usage commercial pour déterminer le nombre de places de parking en fonction de la superficie manque de pertinence, compte tenu de l'importance de la superficie consacrée à l'utilisation de 15 karts;

Considérant, par ailleurs, que s'il est exact que "les constructions à usage commercial" visent notamment "les cafés", le bar en projet est l'accessoire du karting et ne sera ouvert qu'aux clients de celui-ci, de sorte qu'il peut être admis qu'il n'entre pas dans cette catégorie;

Considérant qu'en outre, comme le relève la partie intervenante, le système de réservation en ligne des places de karting, limitées à 15 par session, s'assimile à un système de réservation de places de concert ou de théâtre, également limitées en nombre;

Considérant, enfin, que, comme le fait observer la partie intervenante, la lecture de l'ensemble des motifs de l'acte attaqué consacrés à la problématique des emplacements de parking montre que la circulaire DE SAEGER n'est que l'un des critères utilisés par la partie adverse pour définir les besoins en parking; qu'ainsi, l'acte attaqué prend aussi en compte la bonne accessibilité au site par les transports en commun, les incitants en faveur du covoiturage et le type de clientèle fréquentant un karting; que ces éléments ont permis à la partie adverse de considérer, sans erreur manifeste d'appréciation, que tous les clients n'auront pas besoin d'une place de parking lors de leur venue sur le site litigieux; que la partie adverse a pu dès lors estimer sans commettre d'erreur manifeste d'appréciation, sur la base de tous ces éléments, que l'offre en parking était suffisante;

Considérant que la première branche du moyen n'est pas fondée;

Considérant, sur la seconde branche, que l'on n'aperçoit pas en quoi les motifs de l'acte attaqué seraient contradictoires en ce qu'ils indiquent, d'une part, que le projet attirera principalement une clientèle résidant en Brabant wallon tout en considérant, d'autre part, que le projet est attractif pour le public fréquentant Walibi et Aqualibi, situés à proximité;

Considérant que, s'agissant des estimations théoriques effectuées par la partie adverse pour calculer l'indice de fréquentation du karting, celles-ci ne

paraissent pas déraisonnables; qu'en effet, même si le calcul de la partie adverse - selon lequel le site est susceptible d'accueillir une moyenne de 51 personnes, clients et personnels confondus, au cours d'une même période d'activité - contient une marge d'erreur, dans la mesure où il n'est pas exclu que certains clients s'attardent davantage au bar après leur session de 15 minutes, cette marge d'erreur est compensée :

- par le fait que selon la circulaire qui a servi de guide en l'espèce, l'offre en places de parking est plus que suffisante (41 places au lieu de 6),
- par la condition imposée à l'exploitant d'inciter un covoiturage via un lien sur le site web qui devra être mis en place,
- et par l'accessibilité aisée au site par les transports en commun (proximité immédiate de gare de Bierges-Walibi et des arrêts TEC);

Considérant qu'à cet égard, aucune erreur manifeste d'appréciation, la seule que pourrait censurer le Conseil d'Etat, n'est établie dans le chef de la partie adverse;

Considérant que la seconde branche n'est pas fondée; qu'il en résulte que le premier moyen n'est fondé en aucune de ses branches;

Considérant que les requérants prennent un second moyen "de la violation de l'article 6 du décret du 11 mars 1999 relatif aux permis d'environnement, de l'article 123 du CWATUPE [Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie], de la violation de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de la violation du principe de bonne administration et de l'erreur manifeste d'appréciation";

qu'ils soutiennent que l'acte attaqué impose à l'article 6 des conditions particulières d'exploitation illégales;

qu'ils critiquent :

- la condition relative à l'utilisation du bar, selon laquelle "l'exploitant limite la surface dévolue au bar à une superficie de plancher de 100 m², par le placement d'une cloison, seule la partie du local attenant au bar, étant utilisée";
- les "conditions relatives aux horaires et aux modalités de fonctionnement" :
 - le point 1 visant les heures d'ouverture du karting et du bar (qui sont différentes);
 - le point 2 selon lequel "l'accès au bar est exclusivement réservé aux clients du karting";

- le point 3 libellé comme suit :

" Préalablement à la mise en œuvre du permis, l'exploitant met en place un site web pour les inscriptions à une session de karting. Ce site prévoit un lien vers une plateforme de covoiturage et incite les clients à faire usage des transports en commun (trains, bus, ..).

L'exploitant refuse l'entrée de l'établissement à toute personne qui ne s'est pas inscrite préalablement sur le site web et à laquelle l'exploitant n'a pas envoyé un courriel de confirmation de son inscription";

qu'à leur estime, ces conditions telles que libellées, sont illégales, en ce qu'elles laissent au bénéficiaire du permis une marge de manœuvre conséquente : "ainsi, le demandeur de permis doit contrôler que le bar n'est fréquenté que par des clients du karting (et dès lors non les spectateurs et/ou accompagnateurs)", "ce qui est totalement irréaliste";

qu'ils soutiennent que "la référence au covoiturage et le renvoi à une vague plateforme incitant au covoiturage n'est manifestement pas suffisante pour pallier la problématique du parking visée sous le premier moyen"; qu'ils observent que le renvoi vers cette plateforme de covoiturage est considéré, dans la motivation de l'acte, comme un "élément essentiel visant à pouvoir pallier tout problématique de parking", alors qu'une condition ne peut porter que sur un élément secondaire ou accessoire et que la problématique du stationnement ne peut en l'espèce être considérée comme un élément secondaire ou accessoire;

qu'ils précisent que "la création du site web, préalable à la mise en œuvre du projet, le maintien de celui-ci, le caractère opérationnel de celui et le renvoi systématique vers une plateforme de covoiturage, est laissée à la seule volonté du bénéficiaire du permis"; qu'une telle condition est "bien trop large", outre qu'elle est "liée à un fonctionnement informatique sans faille et sécurisé"; qu'ils estiment aussi "irréaliste de fixer, comme condition, le fait que toute personne devra avoir reçu un mail de confirmation de l'exploitant pour pouvoir se rendre au karting ou au bar", étant entendu que, selon l'acte attaqué, aucun accompagnateur ne sera toléré puisque le karting est réservé aux gens qui font du karting;

Considérant que les conditions qui assortissent le permis unique et qui sont critiquées par les requérants sont les suivantes :

- " L'accès au bar est exclusivement réservé aux clients du karting";
 - " Préalablement à la mise en œuvre du permis, l'exploitant met en place un site web pour les inscriptions à une session de karting. Ce site prévoit un lien sur une plateforme de covoiturage et incite les clients à faire usage des transports en commun (train, bus...).
- L'exploitant refuse l'entrée à l'établissement à toute personne qui ne s'est pas inscrite préalablement sur le site web et à laquelle l'exploitant n'a pas envoyé un courriel de confirmation de son inscription";

Considérant qu'en ce qui concerne la condition qui réserve l'accès au bar aux clients du karting, l'arrêt précité n° 234.188 du 21 mars 2016, l'a validée en ces termes :

" Considérant que la condition qui est imposée l'exploitant de réserver l'accès de ses installations Horeca à sa clientèle du karting ne laisse aucune place à une appréciation dans son exécution, ni quant à l'opportunité de s'y conformer, ni dans la manière dont elle doit être exécutée et ce, même si l'exploitant pourra utiliser différents moyens pour appliquer cette mesure; que, partant, cette condition particulière peut être admise; que la circonstance que la réalisation de cette condition dépend de l'exploitant qui doit lui-même veiller au respect de celle-ci ne fait pas obstacle à sa légalité, cette condition ne laissant aucune marge de manœuvre au bénéficiaire du permis pour l'exécuter; que, pour le surplus, le contrôle de la bonne exécution de cette condition échappe à la compétence du Conseil d'Etat";

Considérant que, s'agissant de la condition relative à la mise en place d'un site web et de l'obligation de la réservation en ligne, le même raisonnement peut être appliqué; qu'en effet, cette condition ne laisse aucune place à une appréciation dans son exécution, ni quant à l'opportunité de s'y conformer, ni dans la manière dont elle doit être exécutée; que l'exploitant est tenu par une obligation de résultat, dont la police de l'environnement pourra vérifier la bonne exécution;

Considérant que le second moyen n'est pas fondé;

Considérant, par conséquent, que les conclusions de l'auditeur-rapporteur proposant le rejet du recours peuvent être suivies,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en intervention introduite par Ghislain DE MEVIUS est accueillie.

Article 2.

La requête en annulation est rejetée.

Article 3.

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

Article 4.

Les dépens, liquidés à la somme de 550 euros, sont mis à la charge des parties requérantes.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^{ème} chambre, le vingt-cinq janvier deux mille dix-sept par :

M^{me} GUFFENS,
M^{me} WIAME,

président de chambre,
greffier.

Le Greffier,

Le Président,

V. WIAME.

S. GUFFENS.