

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 238.327 du 24 mai 2017

A. 218.200/XIII-7562

En cause : **la Société privée à responsabilité limitée
TDO TRANSPORTS,**

ayant élu domicile chez
M^{es} Pierre PICHAULT et
Evelyne LANGENAKEN, avocats,
rue Louvrex 55-57
4000 Liège,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e Bénédicte HENDRICKX, avocat,
rue de Nieuwenhove 14 A
1180 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 27 janvier 2016, la société privée à responsabilité limitée (S.P.R.L.) TDO TRANSPORTS demande l'annulation de "la décision du 26 novembre 2015 du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal lui refusant un permis d'urbanisme relatif à la régularisation-crédation d'un parc de stationnement sur un bien sis rue de Capilône, n° 11 A à [...] Fleurus (Heppignies) et cadastré Heppignies, section B, n° 114s et 226w".

II. Procédure

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

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

Le rapport a été notifié aux parties.

La partie requérante a déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 8 février 2017, l'affaire a été fixée à l'audience du 16 mars 2017 à 09.30 heures.

Le 14 mars 2017, l'affaire a été remise à l'audience du 11 mai 2017 à 09.30 heures.

M. Michel PÂQUES, conseiller d'État, président f.f., a exposé son rapport.

M^e Evelyne LANGENAKEN, avocat, comparaisant pour la partie requérante, et M^e Célia HECQ, loco M^e Bénédicte HENDRICKX, avocat, comparaisant pour la partie adverse, ont été entendues en leurs observations.

M. Constantin NIKIS, premier auditeur, a été entendu en son avis conforme.

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

III. Faits

1. La requérante exploite, sous la dénomination "Eco-park", un parking à ciel ouvert de 230 places, situé à Heppignies, rue de Capilône, n° 11A. Son activité consiste à stocker les véhicules de ses clients, en mettant à leur disposition des emplacements de parking payants, et à transporter les voyageurs de et vers l'aéroport de Charleroi grâce à un système de navettes. Les parcelles en question sont prises en location par la requérante à la société WAREHOUSES DE PAUW.

Préalablement, ces parcelles étaient exploitées par la société voisine GSK et servaient d'emplacements de parking pour ses employés.

2. Elles sont situées en zone d'activité économique industrielle au plan de secteur de Charleroi. Il semblerait, à lire la décision de première instance et celle attaquée, que les parcelles concernées par la demande de permis se situeraient également en zone d'espaces verts.

3. Le 27 mars 2015, la requérante introduit une demande de permis d'urbanisme en vue de régulariser la création d'un parc de stationnement à ciel ouvert d'une capacité d'environ 230 véhicules automobiles; le projet porte également sur la régularisation de deux modules démontables (porte-à-cabine) placés sur le site, dont l'un sert de bureaux et l'autre de WC.

4. Le 15 avril 2015, la partie adverse accuse réception de la demande de permis d'urbanisme et confirme son caractère complet.

5. Le 19 mai 2015, l'intercommunale pour la gestion et la réalisation d'études techniques et économiques (IGRETEC) informe le fonctionnaire délégué que, compte tenu de la spécificité des activités, les aménagements projetés dans la demande ne sont pas conformes aux conditions générales d'implantation du parc d'activités économiques.

6. Le 26 juin 2015, le fonctionnaire délégué refuse le permis d'urbanisme pour les motifs suivants :

" Considérant que l'article 30bis du Code précité stipule que «la zone d'activité économique industrielle est destinée aux activités à caractère industriel, en ce compris les activités liées à un processus de transformation de matières premières ou semi-finies, de conditionnement, de stockage, de logistique ou de distribution. Elles peuvent s'exercer sur plusieurs sites d'activité. Y sont admises les entreprises de services qui leur sont auxiliaires ainsi que les activités économiques qui ne sont pas à caractère industriel et qui doivent être isolées pour des raisons d'intégration urbanistique, de mobilité, de sécurité ou de protection environnementale, sauf lorsqu'elles constituent l'accessoire d'une activité industrielle visée à l'alinéa 1^{er}. La vente au détail y est exclue sauf lorsqu'elle constitue l'accessoire d'une activité industrielle visée à l'alinéa 1^{er}. Elle comporte un périmètre ou un dispositif d'isolement, sauf pour la partie du périmètre qui se situe le long d'une infrastructure de communication utile à son développement économique ou lorsqu'un dispositif naturel ou artificiel, relevant du domaine public, constitue lui-même un périmètre ou un dispositif d'isolement suffisant»;

[...]

Considérant que la demande porte plus précisément sur la régularisation de la création d'un parc de stationnement aérien, d'une capacité de 230 véhicules; que ce parking existait à l'origine, lié au bâtiment voisin abritant les activités de la société GSK; qu'il servait aux employés de GSK; qu'en réalité, ce parking sert actuellement aux clients de l'aéroport de Gosselies (BSCA [lire : Brussels South Charleroi Airport]), ainsi qu'au transport (système de navettes) desdits clients vers les infrastructures aéroportuaires; que le projet porte également sur la régularisation de deux modules démontables (porte-à-cabine) placés sur le site, dont l'un sert de bureaux et l'autre de WC;

Considérant que la demande ne consiste pas en une activité à caractère industriel, qu'il ne s'agit pas non plus d'une activité de stockage liée à une activité industrielle; qu'il s'agit ici d'une activité de service; que toutefois, cette activité n'est pas auxiliaire à d'autres activités; qu'en effet, la notion d'activité de service auxiliaire doit s'entendre au sens des entreprises accessoires ou complémentaires à d'autres activités industrielles présentes sur le site; que tel n'est pas le cas de la

présente demande; que l'on doit dès lors considérer que l'activité n'est pas conforme au plan de secteur;

Considérant par ailleurs qu'il n'existe aucune possibilité de s'écarter des prescriptions du plan de secteur dans le cas présent, dans la mesure où la demande en cause ne relève d'aucune des hypothèses visées à l'article 127, § 3, du Code;

Considérant pour rappel, que le schéma de Développement de l'Espace Régional invite «à utiliser au mieux les zones spécifiquement dévolues aux activités économiques qui ne peuvent être localisées dans le tissu urbain ou dans les villages, qui ont des impératifs d'accès particuliers ou qui veulent utiliser les lieux techniques ou de transformation liés à la concentration d'activités»; que l'esprit du texte et la politique d'aménagement des zones d'activité économique est donc de n'autoriser dans ces zones, aménagées grâce à des deniers publics, que les activités de production ou de distribution, à l'exclusion de la vente au détail, ainsi que les activités économiques qui ne pourraient trouver leur place dans d'autres zones du plan de secteur; que cette position se justifie d'autant plus que selon les intercommunales actives en la matière, les besoins en terrains voués aux activités économiques stricto sensu et dûment équipés sont réels et non rencontrés totalement à ce jour".

7. Le 2 juillet 2015, la requérante introduit un recours auprès du Gouvernement wallon. Elle y écrit notamment ce qui suit en ce qui concerne l'application de l'article 30bis du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie (CWATUPE), au cas d'espèce :

" Dans sa version actuelle, le CWATUPE admet [...] en zone industrielle 3 catégories d'entreprises :

- les entreprises industrielles;
- les entreprises de service qui sont leurs auxiliaires;
- les entreprises de service qui doivent être isolées pour des raisons de mobilité, de sécurité, d'intégration urbanistique et de protection de l'environnement.

Dans le cas d'espèce, il n'est pas contestable que la demande de permis d'urbanisme ne concerne pas une activité industrielle (l'activité industrielle désignant toute activité mettant en œuvre des matières premières et au sein de laquelle l'utilisation de la machine est prépondérante, a contrario de l'activité artisanale dont l'utilisation de la main d'œuvre est primordiale).

Le projet visé par la demande de permis ne peut davantage être considéré comme auxiliaire d'une entreprise industrielle présente dans la zone. Les entreprises de service, pour être admises en zone industrielle, doivent offrir un service principalement aux entreprises implantées dans la zone. Le Conseil d'État a précisé dans son arrêt du 13/12/2001 (CE n° 174.2002, 31/08/2007, S.A. Cocktail World) que l'autorité doit à chaque fois vérifier dans les faits si le service proposé remplit la fonction d'auxiliaire des entreprises installées et présente un lien étroit avec l'activité industrielle de la zone.

Toutefois, l'emploi du terme «ainsi que», dans l'article 30bis du CWATUPE, signifie que sont également admises des entreprises qui ne sont pas à caractère industriel mais pour autant que soit démontrée la nécessité de leur isolement pour les raisons évoquées ci-dessus. Ces conditions ne sont pas cumulatives, il suffit qu'une des raisons évoquées soit démontrée pour admettre l'activité en zone industrielle.

[...]

Le parking était auparavant déjà affecté au stationnement de voitures et de camions, en l'occurrence ceux desservant la société BEECHAM (à l'usage de ses ouvriers, employés et visiteurs), actuellement intégrée dans la société pharmaceutique GSK.

Restaient des aires de manœuvre et de parage en surabondance compte tenu notamment du nombre de travailleurs qui, auparavant, occupaient le site et du charroi important qui y circulait.

Ce parking était dès lors en quelque sorte sous-utilisé et sa réaffectation par TDO n'est pas tant un parking public payant qu'un parking spécialisé pour la clientèle des transports aériens exploités au départ de l'aéroport de Charleroi BSCA.

On peut assurément considérer qu'il s'agit d'une activité de services auxiliaire à des activités de transport ou de logistique.

En l'espèce, on peut donc considérer qu'il s'agit d'une entreprise de services, d'une activité économique qui n'est certes pas à caractère industriel, mais qui doit être isolée pour des raisons de mobilité, de sécurité et de protection environnementale.

L'aéroport n'offre pas en suffisance des places de parage pour tous ses utilisateurs.

En outre, l'activité de l'aéroport de Charleroi entraîne une augmentation de la circulation routière à toutes heures du jour et de la nuit. Cela cause une augmentation des nuisances sonores et une pollution environnementale accrue, à cause des gaz d'échappement. Les parkings, pour répondre aux besoins des usagers de l'aéroport, doivent donc être ouverts à toutes heures. C'est une des raisons pour lesquelles ces parkings doivent être isolés.

Au vu de sa nature et des aménagements requis (surface de parage destinée à accueillir de nombreux véhicules) il est parfaitement justifié sur un plan urbanistique d'isoler cette activité pour ne pas précisément qu'il y ait une dissémination dans tout l'environnement de zone de parage, ce qui poserait nécessairement des problèmes de mobilité et de sécurité et porterait également atteinte à la protection environnementale.

La décision contestée est donc entachée d'une erreur manifeste d'appréciation lorsqu'elle affirme qu'au vu de sa nature et des bâtiments ou aménagements requis, les lieux visés par la demande ne requièrent pas d'être isolés pour des raisons d'intégration urbanistique, de mobilité, de sécurité ou de protection environnementale".

8. Le 11 août 2015, la commission d'avis sur les recours émet un avis favorable, libellé comme suit :

" Compte tenu de ce que la demande vise à modifier l'usage d'un parking existant en vue d'accueillir un parking public payant; que l'activité consiste à stocker et garder les véhicules des clients et les transporter, par un système de navettes, vers l'aéroport de Charleroi;

Compte tenu de ce que le bien se situe en zone d'activité économique industrielle au plan de secteur; que selon le fonctionnaire délégué, la demande de permis d'urbanisme est contraire à la destination principale de la zone; que le conseil de la requérante démontre, au contraire, que la demande de permis d'urbanisme rencontre le prescrit de l'article 30bis du Code selon lequel «[...] Y sont admises

[...] les activités économiques qui ne sont pas à caractère industriel et qui doivent être isolées pour des raisons d'intégration urbanistique, de mobilité, de sécurité ou de protection environnementale [...]»;

Compte tenu de ce que quant à la compatibilité de l'activité projetée avec la destination principale de la zone telle que définie à l'article 30bis du Code, la commission s'est déjà prononcée dans le cadre d'un dossier similaire en estimant qu'en égard aux contraintes inhérentes au charroi automobile, à la fréquence des déplacements ainsi qu'au maintien de l'activité de jour comme de nuit, l'activité doit être isolée et trouve manifestement sa place en zone d'activité économique industrielle; que tel est le cas en l'espèce".

9. Le 22 octobre 2015, la requérante adresse une lettre de rappel au ministre. Celle-ci est réceptionnée le 27 octobre 2015.

10. Le 25 novembre 2015, la direction de l'urbanisme et de l'architecture émet un avis défavorable.

11. Le 26 novembre 2015, le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal décide de refuser le permis d'urbanisme sollicité par la requérante.

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

" Considérant que la DGO4 [lire : direction générale de l'aménagement du territoire, du logement, du patrimoine et de l'énergie] - direction de l'urbanisme et de l'architecture, a transmis à l'autorité de recours, en date du 25 novembre 2015, une proposition de refus du permis d'urbanisme; que cette proposition repose sur les motifs suivants :

« [...]

Considérant que le projet, en ce qu'il porte sur la création de stationnement aérien, n'est donc pas conforme à la destination de la zone d'activité économique industrielle, ni à la destination de la zone d'espaces verts;

Considérant effectivement, que la zone d'activité industrielle est destinée aux activités à caractère industriel en ce compris les activités liées à un processus de transformation de matières premières ou semi-finies, de conditionnement, de stockage, de logistique ou de distribution; qu'y sont admises les entreprises de services qui leur sont auxiliaires;

Considérant que la demande ne correspond pas à des services auxiliaires aux entreprises industrielles liées au Parc d'Activité Economique mais davantage à des services liés aux équipements communautaires de l'aéroport de Gosselies (BSCA);

Considérant qu'à l'origine, le parking existant était lié au bâtiment voisin qui abritait les activités de la société GSK; que ce parking servait au personnel de l'entreprise;

Considérant que l'activité projetée n'est donc pas liée aux activités de la zone d'activité économique industriel mais bien directement à celle de l'aéroport, et dès lors à des activités d'équipements communautaires et de services publics;

Considérant que par ailleurs, le permis unique délivré à la SOWAER [lire : société wallonne des aéroports] en date du 14 février 2005 ainsi que les permis délivrés à la S.A. BSCA en date du 30 septembre 2009, du 17 janvier 2012 et du 24 mai 2012 proposent un ensemble de parkings suffisants quant à l'activité actuelle de l'aéroport de l'ordre de 7500 places;

Considérant que l'implantation du parking dont question en la cause a été établie dans le cadre des activités de la société GSK anciennement établie sur le site;

Considérant par conséquent, que celui-ci n'a donc pas été implanté pour des raisons de type "activités devant être isolées pour des raisons d'intégration urbanistique, de mobilité, de sécurité ou de protection environnementale"», comme le précise l'article 30bis du Code, décrivant les actes et travaux autorisés dans une zone d'activité économique industrielle au plan de secteur;

Considérant que la demande n'est dès lors pas conforme à l'article 30bis susmentionné;

Considérant en outre, comme le souligne l'avis de l'IGRETEC, que "le projet n'est également pas conforme aux conditions générales d'implantations du Parc d'Activités Economiques";

Considérant par ailleurs, que le schéma de développement régional recommande "d'utiliser au mieux les zones spécifiquement dévolues aux activités qui ne peuvent être localisées dans le tissu urbain ou dans les villages, qui ont des impératifs d'accès particuliers ou qui veulent utiliser les lieux techniques ou de transformation liés à la concentration d'activités"; qu'il ne faudrait donc autoriser à cet endroit que des activités de production ou de distribution, à l'exclusion de la vente au détail, ainsi que des activités économiques qui ne pourraient trouver leur place dans d'autres zones du plan de secteur;

Considérant que de façon générale et en réponse à l'argumentation du demandeur dans son recours quant au nombre de places de parking disponibles dans l'aéroport, de l'augmentation de la circulation, des nuisances sonores et de la pollution environnementale, son raisonnement n'est basé sur aucune étude ou rapport qui serait objectif et pertinent à cet égard mais est purement subjectif et hypothétique, sans le moindre fondement;

Considérant de plus, que le projet n'est pas de nature à bénéficier de l'application de l'article 127, § 3, du CWATUP permettant de s'écarter du plan de secteur, dans la mesure où il ne relève d'aucune des hypothèses y énoncées; que l'article 127, § 3, du CWATUP ne permet en effet pas de déroger au plan de secteur pour les projets qui relèvent de la compétence des fonctionnaires technique et délégué uniquement en raison de leur situation dans un périmètre d'activité économique reconnu;

Considérant par ailleurs, que les articles 113 et 114 du CWATUP permettent quant à eux, à titre exceptionnel, de déroger aux prescriptions d'un règlement régional d'urbanisme, notamment, pour autant que le projet soit soumis à enquête publique, qu'il respecte, structure ou recompose les lignes de force du paysage et reste dans une mesure compatible avec la destination générale de la zone considérée ainsi que des options urbanistique ou architecturale auxquelles on déroge; or, en l'espèce, qu'il n'y a pas eu d'enquête publique et que le projet n'est pas compatible avec la destination générale des deux zones concernées; que la dérogation envisagée par les articles 113 et 114 du Code ne trouve donc pas à s'appliquer en la cause;

[....]»;

Considérant que l'autorité de recours partage et se rallie à la position et aux motifs développés par la DGO4 - direction de l'urbanisme et de l'architecture;

Considérant, au vu des éléments susmentionnés, que la demande ne peut être acceptée en l'état; que le permis d'urbanisme ne peut être délivré".

IV. Le moyen unique

IV.1. Thèse des parties

A. La requête

Le moyen unique est pris de l'erreur manifeste d'appréciation.

La requérante précise que le parking était auparavant utilisé par les ouvriers, les employés et les visiteurs de l'entreprise BEECHAM et que les aires de parking sont actuellement surabondantes.

Elle soutient que son projet consiste en une "activité économique qui n'est certes pas à caractère industriel, mais qui doit être isolée pour des raisons de mobilité, de sécurité et de protection environnementale" au sens de l'article 30bis du CWATUPE.

Pour justifier la nécessité d'isolement, la requérante développe l'argumentation suivante :

" L'aéroport n'offre pas en suffisance des places de parcage pour tous ses utilisateurs.

En outre, l'activité de l'aéroport de Charleroi entraîne une augmentation de la circulation routière à toutes heures du jour et de la nuit. Cela cause une augmentation des nuisances sonores et une pollution environnementale accrue, à cause des gaz d'échappement. Les parkings, pour répondre aux besoins des usagers de l'aéroport, doivent donc être ouverts à toutes heures. C'est une des raisons pour lesquelles ces parkings doivent être isolés.

Au vu de sa nature et des aménagements requis (surface de parcage destinée à accueillir de nombreux véhicules) il est parfaitement justifié sur un plan urbanistique d'isoler cette activité pour ne pas précisément qu'il y ait une dissémination dans tout l'environnement de zone de parcage, ce qui poserait nécessairement des problèmes de mobilité et de sécurité et porterait également atteinte à la protection environnementale".

Elle estime que la décision contestée est entachée d'une erreur manifeste d'appréciation, parce que son auteur affirme qu'au vu de sa nature et des bâtiments ou aménagements requis, le projet ne requiert pas d'être isolé pour des raisons

d'intégration urbanistique, de mobilité, de sécurité ou de protection environnementale.

En outre, elle soutient que la décision contestée s'inscrit à l'encontre de l'évolution législative qui tient compte à la fois de l'évolution importante du secteur tertiaire et de la nécessité d'améliorer l'utilisation du sol, en permettant l'affectation de ces terrains de taille plus modeste à des activités de services, d'autant plus que les exigences de périmètre de dispositif d'isolement pouvaient en diminuer la surface utilisable.

Elle écrit enfin ce qui suit :

- " L'erreur manifeste d'appréciation transparaît également de l'analyse de diverses instances amenées à intervenir dans le dossier.

Ainsi, tout d'abord, il faut rappeler l'analyse de la commission des recours, laquelle, contrairement à la DGO, a eu l'occasion d'entendre le gérant de TDO TRANSPORTS S.P.R.L. et son conseil sur la réelle portée du projet.

Pour rendre un avis favorable, la commission d'implantation avait considéré que TDO avait mis en exergue le fait qu'il peut être considéré que l'activité ambitionnée rencontre le prescrit de l'article 30bis du Code en ce qu'il s'agit d'une activité non industrielle qui doit être isolée pour des raisons d'intégration urbanistique, de mobilité ou de protection environnementale; que celui-ci souligne que l'activité est liée à l'activité de l'aéroport qui entraîne une circulation routière de jour comme de nuit, ce qui justifie son isolement; que celui-ci relève par ailleurs qu'il est parfaitement justifié d'un point de vue urbanistique d'isoler une surface de parcage destinée à accueillir de nombreux véhicules. La commission estimait ces arguments pertinents et avait décidé de s'y rallier, d'autant plus que la zone concernée n'a dans les faits plus aucune vocation industrielle; que le projet ne modifie que de manière tout à fait anecdotique la situation des lieux; qu'il s'agit d'une activité de service en lien avec le développement de l'aéroport qui trouve tout à fait sa place à l'endroit concerné que cette activité n'est pas de nature à compromettre les circonstances urbanistiques et architecturales locales.

Rappelons que le juge du tribunal de première instance du Hainaut, division Charleroi, a également considéré, dans sa décision du 13 janvier 2016, que la S.P.R.L. TDO TRANSPORTS «dispose d'un espace de stationnement dont la localisation et l'occupation par des véhicules privés apparaissent raisonnablement compatibles avec les caractéristiques et les activités diverses du zoning industriel où la demanderesse est implantée, notamment celles liées au développement de la zone aéroportuaire.

Aucun aménagement ni modification important [sic] ne semble avoir été apporté au site, dont la destination demeure similaire à celle qui était la sienne auparavant.

L'on peut également admettre que la localisation du parking, proche de l'aéroport, contribue à réduire les nuisances de tous ordres, notamment environnementales, provoquées par la circulation des usagers, de jour comme de nuit.

Ces éléments permettent de considérer qu'à plus d'un titre, l'exploitation commerciale discutée peut s'assimiler aux entreprises de services ou du secteur tertiaire ressortissant à l'article 30bis susvisé (en son acception élargie depuis sa

modification par le décret du 30.04.2009, où à celles dont l'impact extérieur impose qu'elles soient confinées dans ce type de zones d'activités économiques»".

B. Le mémoire en réponse

La partie adverse se réfère à l'acte attaqué et soutient que l'existence d'une erreur manifeste d'appréciation n'est pas démontrée dans le chef de l'autorité administrative.

Par ailleurs, l'erreur manifeste d'appréciation ne transparaît pas de l'analyse des avis émis dans le cadre de la procédure d'instruction, dès lors que l'autorité peut s'en écarter, à la condition d'indiquer dans l'acte les motifs adéquats permettant de comprendre son choix, ce qu'elle a fait en l'espèce. Et si la commission d'avis sur les recours a notamment émis un avis favorable, l'autorité administrative doit prendre en considération l'ensemble des avis émis figurant au dossier administratif, dont l'avis défavorable d'IGRETEC qui précise que "les aménagements projetés ne sont pas conformes aux conditions générales d'implantation du Parc d'Activités Economiques".

C. Le mémoire en réplique

La requérante persiste à soutenir que l'acte attaqué est entaché d'une erreur manifeste d'appréciation lorsqu'il affirme qu'au vu de sa nature et des bâtiments ou aménagements requis, les lieux visés par la demande ne requièrent pas d'être isolés pour des raisons d'intégration urbanistique, de mobilité, de sécurité ou de protection environnementale.

Elle affirme que "la position de la Région wallonne est une position de principe : elle entend faire la chasse aux parkings qui entourent l'aéroport de Charleroi et qui ne sont pas sous le contrôle de la BSCA", alors qu'il n'est pas prouvé que "les parkings qui se développent le long de l'aéroport «vident» les Q-Park situés au sein même de l'aéroport", mais qu'il apparaît au contraire, que "les places au sein du site aéroportuaire même [deviennent] insuffisantes".

D. Le dernier mémoire de la requérante

La requérante estime que l'article 30bis du CWATUPE permet d'accueillir les entreprises de service qui doivent être isolées pour des raisons de mobilité, de sécurité, d'intégration urbanistique et de protection de l'environnement. Le fait que l'entreprise ne soit pas auxiliaire d'une entreprise industrielle ne l'exclut donc pas. "A cet égard l'erreur est manifeste". L'acte répète la même erreur en se référant au parking lorsqu'il constituait une annexe de la société GSK alors qu'il faut

tenir compte de la situation actuelle qui est celle d'un parking qui doit être isolé pour des raisons de mobilité, de sécurité, d'intégration urbanistique et de protection de l'environnement, ce qui est compatible avec l'article 30bis, précité.

Elle invoque au soutien de son raisonnement la décision du tribunal du Hainaut déjà citée dans la requête, qui lève l'ordre d'interrompre l'activité. Le tribunal a souligné que la localisation et l'occupation de l'espace de stationnement est raisonnablement compatible avec les caractéristiques et les activités diverses du zoning où elle est implantée, notamment celles liées au développement de l'activité aéroportuaire et qu'il convient d'assimiler son activité aux entreprises de services ou du secteur tertiaire visées à l'article 30bis.

Elle se réfère aussi à un avis de la commission d'avis sur les recours dans une autre affaire et à l'avis favorable, déjà cité, qu'a donné cette commission le 11 août 2015.

Elle précise que le nombre de places de parking à l'aéroport de Charleroi n'est pas invoqué par elle comme fondement principal de l'erreur d'appréciation.

Elle ajoute que le manque de places de parking à l'aéroport de Charleroi est établi par le rapport d'un architecte dont elle reproduit des extraits et où est également critiquée la pertinence actuelle du zonage du territoire par les plans de secteur.

A l'audience, elle produit un arrêt de la Cour d'appel de Mons qu'elle invoque au soutien de sa thèse.

IV.2. Examen

L'article 30bis du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP) dispose comme suit :

" La zone d'activité économique industrielle est destinée aux activités à caractère industriel, en ce compris les activités liées à un processus de transformation de matières premières ou semi-finies, de conditionnement, de stockage, de logistique ou de distribution. Elles peuvent s'exercer sur plusieurs sites d'activité.

Y sont admises les entreprises de services qui leur sont auxiliaires ainsi que les activités économiques qui ne sont pas à caractère industriel et qui doivent être isolées pour des raisons d'intégration urbanistique, de mobilité, de sécurité ou de protection environnementale, sauf lorsqu'elles constituent l'accessoire d'une activité industrielle visée à l'alinéa 1^{er}.

La vente au détail y est exclue sauf lorsqu'elle constitue l'accessoire d'une activité industrielle visée à l'alinéa 1^{er}.

Elle comporte un périmètre ou un dispositif d'isolement, sauf pour la partie du périmètre qui se situe le long d'une infrastructure de communication utile à son développement économique ou lorsqu'un dispositif naturel ou artificiel, relevant du domaine public, constitue lui-même un périmètre ou un dispositif d'isolement suffisant.

A titre exceptionnel, peuvent être autorisés :

- 1° dans les zones d'activité économique industrielle, les dépôts de déchets inertes;
- 2° dans les zones d'activité économique industrielle situées le long des voies d'eau navigables, les dépôts de boue de dragage.

Le logement de l'exploitant ou du personnel de gardiennage peut y être admis pour autant que la sécurité ou la bonne marche de l'entreprise l'exigent. Il fait partie intégrante de l'exploitation".

La requérante soutenait dans son recours administratif que son entreprise est "assurément [...] une activité de services auxiliaire à des activités de transport ou de logistique", "qu'il s'agit d'une entreprise de services, d'une activité économique qui n'est certes pas à caractère industriel, mais qui doit être isolée pour des raisons de mobilité, de sécurité et de protection environnementale".

Elle y précisait que les raisons de mobilité, de sécurité et de protection environnementale pour lesquelles celle-ci devait être isolée étaient les suivantes :

- l'aéroport n'offrait pas en suffisance des places de parcage pour tous ses utilisateurs;
- l'activité de l'aéroport de Charleroi entraînait une augmentation de la circulation routière à toutes heures du jour et de la nuit, causant une augmentation des nuisances sonores et une pollution environnementale accrue, à cause des gaz d'échappement, de sorte que les parkings, pour répondre aux besoins des usagers de l'aéroport, devaient être ouverts à toutes heures et être isolés pour ne pas précisément qu'il y ait une dissémination dans tout l'environnement de zones de parcage, ce qui poserait nécessairement des problèmes de mobilité et de sécurité et porterait également atteinte à la protection environnementale.

Tel qu'il est présenté dans le titre qui l'introduit, le moyen unique est exclusivement pris de l'erreur manifeste d'appréciation.

Toutefois, il résulte du développement du moyen que la requérante reproche à l'auteur de l'acte attaqué d'avoir refusé son projet en se référant seulement à la qualification de services auxiliaires et en la rejetant, alors que l'article 30bis du CWATUP permet aussi l'accueil en zone d'activité économique industrielle des "activités économiques qui ne sont pas à caractère industriel et qui doivent être isolées pour des raisons d'intégration urbanistique, de mobilité, de sécurité ou de protection environnementale".

Sur ce point, l'auteur de l'acte attaqué estime que l'activité en question correspond davantage à des services liés aux équipements communautaires de l'aéroport de Gosselies et que l'aéroport propose un ensemble de parkings suffisants. Il constate en outre que le parking n'a "pas été implanté pour des raisons de type «activités devant être isolées pour des raisons d'intégration urbanistique, de mobilité, de sécurité ou de protection environnementale», comme le précise l'article 30bis du Code". Il conclut que la demande n'est pas conforme à l'article 30bis. Il précise toutefois aussi que la demande ne contient pas de démonstration relative aux places de parking de l'aéroport ni d'étude pour fonder les arguments relatifs à la circulation, aux nuisances sonores et à la pollution environnementale utilisés dans la demande.

Il résulte de l'ensemble de ces considérations qu'il ne peut être reproché à l'auteur de l'acte attaqué d'avoir refusé d'envisager que le projet puisse être actuellement admis comme activités "qui doivent être isolées pour des raisons d'intégration urbanistique, de mobilité, de sécurité ou de protection environnementale". L'auteur de l'acte attaqué a en effet estimé que l'implantation du parking n'avait pas été conçue dans cette perspective, mais aussi que la demande actuelle ne contenait pas de démonstration qui permette de l'accueillir sous cette qualification.

L'erreur manifeste d'appréciation est celle qui, dans les circonstances concrètes, est inadmissible pour tout homme raisonnable, l'erreur qui est incompréhensible et qu'aucune autre autorité administrative placée dans les mêmes circonstances n'aurait commise.

L'acte attaqué répond à l'argumentation de la requérante en ce qui concerne le nombre de places de parking disponibles dans l'aéroport, l'augmentation de la circulation, les nuisances sonores et la pollution environnementale,

- que "le permis unique délivré à la SOWAER en date du 14 février 2005 ainsi que les permis délivrés à la S.A. BSCA en date du 30 septembre 2009, du 17 janvier 2012 et du 24 mai 2012 proposent un ensemble de parkings suffisants quant à l'activité actuelle de l'aéroport de l'ordre de 7.500 places";
- que son raisonnement "n'est basé sur aucune étude ou rapport qui serait objectif et pertinent à cet égard mais est purement subjectif et hypothétique, sans le moindre fondement".

La requérante ne démontre pas que cette justification de l'acte attaqué constituerait une erreur manifeste d'appréciation et les décisions qu'elle invoque au soutien de sa thèse ne conduisent pas, en l'espèce, à une solution différente.

Le moyen unique n'est pas fondé.

V. L'indemnité de procédure

Il y a lieu d'accorder à la partie adverse l'indemnité de procédure qu'elle demande, fixée au montant de base.

**PAR CES MOTIFS,
LE CONSEIL D'ETAT DÉCIDE**

Article 1^{er}

La requête est rejetée.

Article 2.

Une indemnité de procédure de 700 euros est accordée à la partie à la partie adverse, à la charge de la partie requérante.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 200 euros, sont également mis à charge de la partie requérante.

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

Michel PÂQUES,	conseiller d'État, président f.f.,
David DE ROY,	conseiller d'État,
Anne-Françoise BOLLY,	conseiller d'État,
Cécile BERTIN,	greffier assumé.

Le Greffier assumé,

Le Président,

Cécile BERTIN.

Michel PÂQUES.