

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 244.548 du 20 mai 2019

A. 221.064/XIII-7881

En cause :

1. **l'Association sans but lucratif
COMITÉ RÉGIONAL ANTI-CARRIÈRE,**
2. **BALLE** Daniel,
3. **BARBIER** Jean-Philippe,
4. **VAN DER VRECKEN** Julie,
ayant tous élu domicile chez
M^e Jacques SAMBON, avocat,
rue des Coteaux 227
1030 Bruxelles,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^{es} Etienne ORBAN de XIVRY et
Jean-François CARTUYVELS, avocats,
boulevard du Midi 29
6900 Marche-en-Famenne.

Parties intervenantes :

1. **la Société anonyme CARMEUSE,**
ayant élu domicile chez
M^e Pierre LEJEUNE, avocat,
rue des Fories 2
4020 Liège,
2. **la commune de Florennes,**
ayant élu domicile chez
M^e Julien BOUILLARD, avocat,
rue Jean-Baptiste Brabant 56
5000 Namur.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 23 décembre 2016, l'association sans but lucratif (A.S.B.L.) COMITÉ RÉGIONAL ANTI-CARRIÈRE, Daniel BALLE, Jean-Philippe BARBIER et Julie VAN DER VRECKEN demandent l'annulation de

l'arrêté du Ministre de la Région wallonne ayant l'Environnement et l'Aménagement du territoire dans ses attributions, du 24 octobre 2016, autorisant la société anonyme (S.A.) CARMEUSE à exploiter une carrière et dépendances au lieu-dit "La Bataille" à Hemptinne, sur le territoire de la commune de Florennes.

II. Procédure

Par des requêtes introduites les 25 et 26 janvier 2017, la S.A. CARMEUSE et la commune de Florennes demandent à être reçues en qualité de parties intervenantes.

Ces interventions ont été accueillies par une ordonnance du 2 février 2017.

Le dossier administratif a été déposé.

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

M. Jean-François NEURAY, premier auditeur chef de section 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.

Les parties requérantes, adverse et première partie intervenante ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 25 mars 2019, l'affaire a été fixée à l'audience du 25 avril 2019 à 9.30 heures.

M. Luc DONNAY, conseiller d'État, a exposé son rapport.

M^e Jacques SAMBON, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, M^e Jean-François CARTUYVELS, avocats, comparaissant pour la partie adverse, M^e Pierre LEJEUNE, avocat, comparaissant pour la première partie intervenante et M^e Sophie BAUDOUIN, *loco* M^e Julien BOUILLARD, avocat, comparaissant pour la seconde partie intervenante ont été entendus en leurs observations.

M. Jean-François NEURAY, premier auditeur chef de section, 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. Le 15 décembre 2011, le Gouvernement wallon adopte définitivement la révision de la planche 47/5 du plan de secteur "Philippeville-Couvin" pour inscrire une nouvelle zone d'extraction à Hemptinne, sur le territoire de la commune de Florennes. Le but est de maintenir l'alimentation en roches calcaires du four à chaux d'Aisemont à Fosses-la-Ville, installation propriété de la S.A. CARMEUSE.

L'article 2 des dispositions littérales de cet arrêté est libellé comme suit :

" La révision du plan de secteur de Philippeville-Couvin visée à l'article 1^{er} est assortie d'une mesure d'aménagement, au sens de l'article 23, alinéa 2, du CWATUPE imposant exclusivement l'utilisation de la voie ferrée comme mode de transport des matières extraites à l'exception de livraisons locales ou de l'impraticabilité temporaire de la voie ferrée".

Dans cette intention, l'ancienne ligne ferroviaire 136 (Florennes-Walcourt) serait remise en état sur une distance de 3,1 km entre la vallée des Prés à Saint-Aubin et le hameau de Saint-Lambert à Yves-Gomezée, pour permettre de relier la carrière projetée à la ligne 132 Charleroi-Couvin, toujours en service.

2. Le 25 novembre 2014, la S.A. CARMEUSE introduit une demande de permis unique relative à l'ouverture d'une carrière sur le site d'Hemptinne, au lieu-dit "La Bataille".

L'objet de la demande, qui a fait l'objet d'une étude d'incidences, est résumé comme suit dans l'acte attaqué :

- ouvrir et exploiter une nouvelle carrière sur le site d'Hemptinne au lieu-dit "La Bataille" au rythme de 2,45 MT/an, avec la mise en place d'une base de vie (bureaux, locaux sociaux et parkings) et d'installations techniques diverses, d'un dépôt d'explosifs, d'une prise d'eau souterraine, la modification du relief du sol, des travaux d'aménagement et des plantations;
- construire et exploiter des dépendances de carrière (concassage-criblage);
- construire et exploiter des installations d'expédition par voie ferrée;
- modifier, supprimer et créer des chemins communaux (n^{os} 2, 6, 7, 8, 14 et 32 à Hemptinne et Saint-Aubin) dont l'aménagement d'un accès routier au nord.

Il est aussi précisé ce qui suit dans un des documents de la demande de permis :

" Le projet d'exploitation de la future carrière de Carmeuse à Hemptinne impliquera la réhabilitation d'une partie de la ligne 136 et la démolition [d'un] pont pour permettre le passage d'une double ligne de chemin de fer".

3. Une enquête publique se tient du 18 mai au 18 juin 2015 sur le territoire de la commune de Florennes; elle donne lieu au dépôt de 1394 réclamations. D'autres enquêtes sont organisées, à la même époque, dans les entités de Philippeville et Walcourt et donnent lieu à des oppositions similaires.

4. Les collèges communaux des trois communes concernées émettent des avis défavorables sur le projet.

5. Les 22 juin et 9 juillet 2015, le Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD) et la commission régionale d'aménagement du territoire (CRAT) apprécient favorablement l'étude d'incidences.

6. Le 30 septembre 2015, le conseil communal de Florennes refuse la demande de modification des voiries requise par le projet. Cette décision est réformée par un arrêté ministériel du 17 décembre 2015 contre lequel aucun recours n'est introduit.

7. Le 13 mai 2016, les fonctionnaires technique et délégué délivrent sous conditions le permis unique sollicité. Cette décision fait l'objet de seize recours administratifs.

8. Le 22 septembre 2016, les fonctionnaires technique et délégué transmettent leur rapport de synthèse sur recours dans lequel ils proposent à l'autorité de refuser le permis unique sollicité. La partie de ce rapport de synthèse rédigée par le fonctionnaire délégué contient notamment le passage suivant :

" Considérant que le permis nécessaire pour la remise en service de la ligne 136 sera demandé par Infrabel, gestionnaire du réseau;

Considérant l'article 2 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 décembre 2011 adoptant définitivement la révision partielle du plan de secteur Philippeville-Couvin [...];

Considérant également l'article 5 dudit arrêté, qui stipule que «La présente révision des plans de secteur est soumise à une clause de réversibilité en l'absence d'utilisation effective des infrastructures de transports par rail dans les 7 ans de l'entrée en vigueur du présent arrêté. Ce délai est suspendu en cas de recours au Conseil d'État contre le présent arrêté de révision du plan de secteur ou le permis unique nécessaire à la mise en œuvre de la zone d'extraction. Le cours des délais reprend au lendemain de la notification de l'arrêt de rejet du dernier recours en

annulation instruit par le Conseil d'État»; que le recours au Conseil d'État contre la révision du plan de secteur a donc suspendu le délai entre le 5 juin 2012 (recours en annulation introduit par le CRAC) et le 20 février 2014 (rejet du recours par le Conseil d'État); que le recours au Conseil d'État contre le présent permis ne pourra être déposé et instruit qu'après décision du ministre et donc que ce délai n'est pas encore connu; que cette disposition a été rédigée dans l'esprit d'une demande de permis unique visant à la fois l'exploitation de la carrière et la réaffectation de la ligne 136, et non dans le cas présent de deux demandes distinctes et décalées dans le temps par des opérateurs différents; que dès lors dans l'hypothèse où le transport par rail ne serait pas effectif dans le délai fixé, la zone d'extraction aurait cessé d'avoir une existence juridique et le permis lié à l'exploitation de la carrière ne pourrait plus être mis en œuvre, ce qui induirait un arrêt forcé de l'activité; que donc malgré les investissements à réaliser, une insécurité pèse sur l'effectivité du permis qui a été octroyé et sur un éventuel permis qui serait accordé en recours à ce stade;

Considérant en outre que tout le dossier de demande de permis est basé sur une évacuation des produits vers Aisemont par la voie ferrée; qu'en conséquence, l'option et l'impact d'une évacuation de toute la production par la route via l'accès Nord n'ont pas été étudiés;

Considérant la jurisprudence du Conseil d'État (arrêt n° 215.210 du 20 septembre 2011) suivant laquelle les conditions liées à un permis d'urbanisme «doivent être précises et limitées quant à leur objet et ne porter que sur des éléments secondaires et accessoires, qu'en aucun cas, elles ne peuvent laisser place à une appréciation dans son exécution, ni quant à l'opportunité de s'y conformer, ni dans la manière dont elles doivent être exécutées; qu'elles ne peuvent ainsi pas imposer le dépôt de plans modificatifs ou complémentaires postérieurement à la délivrance du permis, ou se référer à un événement futur ou incertain ou dont la réalisation dépend d'un tiers ou d'une autre autorité; que ces diverses limites à l'admissibilité des conditions assortissant la délivrance d'un permis sont cumulatives, de sorte que si une condition ne satisfait pas à l'une ou l'autre d'entre elles, elle ne peut être admise»; qu'il eut donc fallu un permis préalable, ou à tout le moins une demande simultanée pour la réaffectation de la voie ferrée; qu'en l'état du dossier, seuls les travaux préliminaires n'impliquant pas l'utilisation de la voie ferrée (phase 0) pourraient être autorisés par le présent permis; qu'une telle limitation du permis n'est pas envisageable compte tenu des travaux et investissements à réaliser; qu'il s'impose par conséquent de refuser ledit permis".

9. Le 26 septembre 2016, une "note verte" est adressée au fonctionnaire délégué par le chef de cabinet du Ministre ayant notamment l'Environnement et l'Aménagement du territoire dans ses compétences. Ce courrier contient, en particulier, le passage suivant :

" [...] En l'espèce, la remise en fonction de la ligne 136 nécessitera la modification d'un pont (travaux intégrés à la présente demande de permis sollicitée par CARMEUSE) ainsi que la pose, l'enlèvement ou le renforcement des dispositifs d'exploitation des voies (y compris la remise en fonction de la signalisation du passage à niveau).

Or, l'article 262, 12°, m), du CWATUP dispense de permis d'urbanisme «la pose, l'enlèvement ou le renouvellement des dispositifs d'exploitation des voies et lignes de transports en commun tels que poteaux, caténaires, signaux, portiques, loges, armoires de signalisation ou poteaux d'arrêt pour les voyageurs».

De plus, dans la proposition de réponse à la question écrite n° 1353 de Philippe Henry que les services de la DGO4 ont transmise à Monsieur le Ministre, il est précisé à cet égard ce qui suit :

« Même si la pose, l'enlèvement ou le renouvellement du rail ne sont pas en tant que tels cités dans la liste, cette liste n'est pas exhaustive et le critère est bien lié au fait de constituer un dispositif d'exploitation d'une voie de transport en commun».

Au regard de ce qui précède, il apparaît donc que le solde des travaux de rénovation de la ligne non repris dans la présente demande de permis unique sollicité par Carmeuse soit exonéré de permis.

[...]

Je vous saurais gré de réexaminer la demande de permis unique de Carmeuse à la lumière des éléments précités et de me transmettre votre analyse endéans les huit jours".

10. Le 6 octobre 2016, la direction générale de l'Aménagement du territoire transmet au Ministre un "avis modifié" dans le sens indiqué.

11. Par un arrêté du 24 octobre 2016, le Ministre octroie le permis unique sollicité. Il s'agit de l'acte attaqué, qui contient notamment les motifs suivants :

" [...]

Considérant que l'exploitation du site d'Hemptinne est prévue selon les étapes suivantes :

- phase 0 (1 an) : début des travaux de terrassement pour les fondations des bâtiments, les bassins de rétention, les fossés; réalisation des voiries internes et externes (dont le nouvel accès Nord et le chemin piétonnier); début de la découverte du gisement, de l'aménagement du merlon Sud et du merlon Nord-Est; clôture du site; forage du puits Nord-Ouest; démolition de l'ancien pont enjambant la ligne 136;

- phase 1 (3 ans) : construction des bâtiments administratif et technique et des installations nécessaires à l'exploitation de la roche (le concassage-criblage des pierres se fait au moyen d'installations mobiles); construction du raccordement à la voie ferrée et mise en place des installations nécessaires à l'expédition des pierres par chemin de fer (tunnel de reprise des stocks, quai de chargement); réhabilitation de la ligne 136; poursuite de la découverte du gisement et de l'aménagement des merlons; début de l'exhaure;

- phase 2 (3 ans) : démolition de la ferme de La Bataille; poursuite de la découverte du gisement et de l'aménagement des merlons (prolongation Ouest du merlon Sud); le concassage-criblage des pierres se poursuit au moyen d'installations mobiles; en fin de phase, déplacement des lignes haute tension et moyenne tension;

- phase 3 (8 ans) : construction des installations fixes de concassage-criblage; poursuite de la découverte du gisement et de l'aménagement du merlon Nord-Est;

- phase 4 (7 ans) : poursuite de la découverte du gisement et de l'aménagement du merlon Nord-Est;
- phase 5 (5 ans) : poursuite de la découverte du gisement et de l'aménagement du merlon Nord-Est; finalisation de l'extraction
- phase 6 (1 an) : réaménagement du site d'exploitation

[...]

Considérant que le rapport de synthèse des Fonctionnaires technique et délégué compétents sur recours constate que le projet est compatible avec l'environnement moyennant le respect de diverses conditions; qu'il est acceptable en termes d'aménagement du territoire moyennant le respect de diverses conditions; que le Fonctionnaire délégué considère toutefois que la mise en œuvre de ce permis serait subordonnée à l'obtention d'un permis relatif à la remise en fonction d'une voie de chemin de fer; que la jurisprudence du Conseil d'État n'autorise pas la subordination d'un permis à un fait incertain (en l'occurrence l'obtention du permis pour la voie de chemin de fer); que sur la base de ce seul élément, l'administration propose de refuser le permis unique sollicité;

Considérant que dans son avis modificatif daté du 6 octobre 2016, le Fonctionnaire délégué compétent sur recours déclare que les travaux relatifs à la pose de dispositifs d'exploitation des voies et des lignes de chemin de fer de transport en commun sur le domaine public sont dispensés de permis d'urbanisme en vertu de l'article 262, 12°, m) du CWATUPE; qu'en conséquence, le fonctionnaire délégué a modifié son avis; qu'il est favorable au projet sous réserve de compléter les conditions imposées dans la décision querellée;

[...]

Considérant que l'article 2 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 décembre 2011 adoptant définitivement la révision partielle du plan de secteur de Philippeville-Couvin, stipule que :

« La révision du plan de secteur de Philippeville-Couvin visée à l'article 1^{er} est assortie d'une mesure d'aménagement, au sens de l'article 23, alinéa 2, du CWATUPE imposant exclusivement l'utilisation de la voie ferrée comme mode de transport des matières extraites à l'exception de livraisons locales ou de l'impraticabilité temporaire de la voie ferrée»;

Considérant dès lors que le projet n'est donc envisageable que moyennant l'utilisation de la voie ferrée; que tout le dossier de demande de permis est basé sur une évacuation des produits vers Aisemont par la voie ferrée; qu'en conséquence, l'option et l'impact d'une évacuation de toute la production par route via l'accès Nord n'ont pas été étudiés;

Considérant que la remise en fonction de la voie de chemin de fer désaffectée nécessite certains travaux, la nature ayant fortement repris ses droits sur le tracé en cause (photos DG04); qu'outre la simple pose des rails et la remise en fonction de passages à niveau, la remise en service de la ligne 136 nécessitera des travaux de terrassement (reprise du lit de ballast, ...), d'abattages, la démolition d'un pont, etc., travaux soumis à l'obtention préalable d'un permis d'urbanisme; que la modification du tracé de la ligne 136 dont question dans l'étude d'incidences (tome I, VI-26) n'est plus d'actualité;

Considérant que la démolition du pont jouxtant l'ancienne gare d'Hemptinne est intégrée dans la demande car elle intervient dans les modifications de voiries sollicitées;

Considérant que le projet d'exploitation de la carrière et le raccordement de celui-ci au réseau ferroviaire constitue deux aspects d'un même projet; que dans cette hypothèse, il est communément admis qu'une évaluation globale des incidences du projet doit être réalisée, l'étude d'incidences devant ainsi porter aussi sur ledit raccordement, même si les autorisations nécessaires doivent être sollicitées par le gestionnaire du réseau (la SNCB/Infrabel en l'occurrence);

Considérant en l'occurrence que la demande relative à la pose de la voie de chemin de fer (+/- 3km) ne fait pas partie intégrante de la présente demande de permis unique; que néanmoins, les incidences créées par la remise en fonction de la ligne 136 sont prises en compte dans l'EIE, en vertu d'évaluation globale des incidences;

Considérant que le demandeur s'est engagé à prendre en charge le financement de la remise en fonction de la ligne 136; qu'il appartient au gestionnaire de réseau de prendre simplement les mesures administratives adéquates pour la réalisation des travaux nécessaires

[...]".

IV. Premier moyen

IV.1. Thèses des parties

A. La requête

Le premier moyen est pris de la violation des articles 1^{er}, 84 et 262 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP), de la violation des articles 1^{er}, 3°, 11° et 12°, 2, 81, 95 et 97 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs.

Les parties requérantes critiquent le passage de l'acte attaqué qui considère que, en vertu de l'article 262, 12°, m), du CWATUP, aucun permis d'urbanisme n'est requis pour la réhabilitation de la ligne 136. Elles soutiennent que les travaux indispensables à la réhabilitation de cette ligne de chemin de fer désaffectée depuis 1984 nécessitent l'octroi d'un permis d'urbanisme, lequel aurait dû, à leur estime, être intégré dans l'acte attaqué.

Elles font valoir que la réaffectation de la ligne 136 est réalisée pour un fret à usage industriel privé et non pas pour le transport en commun tel qu'il est visé à l'article 262 du CWATUP. Elles mettent en évidence la lourdeur des travaux nécessaires à la réhabilitation de la voie ferrée, telle qu'elle ressort de l'étude d'incidences, ceux-ci emportant une modification du relief du sol. Elles soutiennent enfin que ces travaux constituent, avec l'exploitation de la carrière, une même unité technique et géographique au sens de l'article 1^{er}, 3°, du décret du 11 mars 1999

relatif au permis d'environnement, en manière telle que, à leur estime, l'acte attaqué devait porter sur ceux-ci.

B. Le mémoire en réponse

La partie adverse estime que les parties requérantes n'ont pas intérêt au moyen qu'elles allèguent dès lors que l'obligation, édictée dans l'acte attaqué, d'utiliser la voie ferrée comme mode de transport des matières extraites résulte en réalité de l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 décembre 2011 qui a modifié le plan de secteur.

Selon elle, la demande de permis unique porte notamment sur la démolition d'un point enjambant le ruisseau d'Yves et la ligne 136, tandis que les autres opérations de remise en fonction de la voie ferrée ne sont pas, comme telles, soumises à permis.

Elle reproduit les extraits pertinents de l'acte attaqué (pp. 27, 29 et 39) et en déduit que celui-ci est "parfaitement motivé sur ces questions". Selon elle, "à l'évidence, la pose de rails constitue un dispositif d'exploitation d'une voie de transports en commun sur le domaine public". Elle fait valoir à cet égard que cette liaison figure comme telle au plan de secteur et que, si la ligne a effectivement été défermée, son assise n'est pas modifiée.

Elle soutient encore que le défrichage de la végétation lié à la réhabilitation de la ligne n'est pas soumis à permis dès lors qu'il aura lieu en dehors de toute zone protégée; qu'il n'est pas assimilable à un déboisement et qu'il ne modifie pas l'assiette de la voie de chemin de fer ni le relief du sol.

C. Le mémoire en réplique

Les parties requérantes répliquent que, s'agissant de la question de l'intérêt au moyen, la partie adverse confond, d'une part, le niveau de la révision partielle du plan de secteur qui énonce le principe de l'utilisation de la voie ferrée comme mode de transport des matières extraites, et, d'autre part, le niveau de la délivrance du permis d'urbanisme nécessaire à la réalisation de cette utilisation de la voie ferrée comme mode de transport des matières extraites.

Pour le surplus, elles réitèrent leurs arguments en insistant sur le sens usuel de la notion de transport en commun.

Enfin, elles estiment que l'article 262 du CWATUP ne peut trouver à s'appliquer que pour les voies ferrées existantes, tandis que les travaux nécessaires à la réhabilitation de la ligne 136 ne se limitent pas à la seule pose de "dispositifs d'exploitation".

D. Le mémoire en intervention de la S.A. CARMEUSE

La S.A. CARMEUSE soutient que la dispense de permis visée à l'article 262, 12°, m), du CWATUP n'exclut pas le transport de choses par rail. Elle fait valoir que l'énumération que contient cette disposition est non limitative et que le rail est un dispositif d'exploitation des voies. Selon elle, les travaux nécessaires à la réhabilitation de la voie n'emportent aucune modification sensible du relief du sol dès lors que l'assise de la voie n'est pas modifiée.

E. Le dernier mémoire de la partie adverse

La partie adverse insiste sur une modification décrétales en vertu de laquelle l'article 84, § 2, du CWATUP habilite désormais le Gouvernement à arrêter la liste des actes et travaux ayant un impact limité, critère qui, selon elle, est plus large que l'ancien critère pris des actes et travaux de minime importance.

Elle "croit également pouvoir souligner qu'au regard de la pratique administrative, aucun permis d'urbanisme n'a jamais été délivré à INFRABEL dans le cadre de ses chantiers de renouvellement ou de remplacement des voies qui ont toujours fait l'objet d'une dispense de permis d'urbanisme".

Enfin, elle insiste sur l'absence totale de marge de manœuvre laissée à l'auteur des travaux de renouvellement de la voie ferrée.

F. Le dernier mémoire de la S.A. CARMEUSE

La S.A. CARMEUSE affirme que la demande de permis unique ne porte pas sur la réhabilitation de la ligne 136 dès lors que ces travaux, financés par elle, "sont le fait d'Infrabel".

Elle insiste, à l'instar de la partie adverse, sur le libellé de l'article 84, § 2, du CWATUP tel qu'il était applicable et sur le fait que le tracé de la ligne de chemin de fer n'est pas modifié.

Selon elle, les travaux de remise en service d'une voie rentrent bien dans le champ de l'article 262, 12°, m), du même Code.

G. Le dernier mémoire des parties requérantes

Les parties requérantes soutiennent notamment que, en de nombreux endroits, il existe des dénivelés de plus d'un mètre et que la route en bitume croisant l'ancienne voie ferrée a été rénovée. Il en ressort selon elles que "pour la recreation de l'ancienne voie, de nombreux travaux de terrassement, de modification du relief du sol, de pose de rails et d'équipements (passages à niveau, ...) sont indispensables pour faire fonctionner le transport sur la voie".

IV.2. Examen

Contrairement à ce que soutient la partie adverse, les parties requérantes disposent d'un intérêt au moyen qu'elles allèguent dès lors qu'elles ne mettent pas en cause l'obligation d'utiliser la voie ferrée comme mode de transport des matières extraites mais bien la manière dont l'autorité en charge des polices de l'urbanisme et de l'environnement a appréhendé en droit la réalisation des travaux nécessaires à la réhabilitation de cette voie.

L'article 84, § 2, alinéa 2, du CWATUP, tel qu'il était applicable au moment de l'adoption de l'acte attaqué, disposait comme suit :

- " Le Gouvernement arrête la liste des actes et travaux qui, en raison de leur nature ou de leur impact :
- 1° ne requièrent pas de permis d'urbanisme;
 - 2° ne requièrent pas de permis d'urbanisme et requièrent une déclaration urbanistique préalable, dont le Gouvernement arrête les modalités et le contenu, adressée par envoi au collège communal;
 - 3° requièrent un permis d'urbanisme selon les modalités visées à l'article 127, § 4, alinéa 2, 1°;
 - 4° ne requièrent pas le concours d'un architecte".

L'article 262 du même Code, pris en exécution de cette disposition, dispense de permis d'urbanisme les actes et travaux suivants :

" [...]

12° sur le domaine public :

[...]

m) la pose, l'enlèvement ou le renouvellement des dispositifs d'exploitation des voies et des lignes de transport en commun tels que poteaux caténaires, signaux, portiques, loges, armoires de signalisation ou poteaux d'arrêts pour les voyageurs".

Si la liste qui figure à l'article 262, 12°, m), du CWATUP est exemplative, les actes et travaux visés par cette disposition s'interprètent strictement, dès lors qu'ils constituent une exception à la règle suivant laquelle l'accomplissement d'actes et travaux est soumis à l'obtention préalable d'un permis d'urbanisme.

En l'espèce, il n'est pas contesté que la ligne ferroviaire 136 est désaffectée depuis plus de trente ans, que les rails ont été enlevés et que la nature a pris le pas sur ce tracé non entretenu. L'auteur de l'étude d'incidences précise comme suit la nature des travaux de réhabilitation à réaliser pour que la ligne soit de nouveau opérationnelle :

" Selon les prévisions actuelles, cette réaffectation représente un budget de l'ordre de 4,5 millions d'euros, financés par CARMEUSE, nécessitant l'installation d'une voie de 3.100 mètres sur l'assiette existante et le réaménagement de trois passages à niveau [...].

Cette voie ferrée démarrera au lieu dit «Crèvecœur» au niveau du passage à niveau de la ligne 132 avec la rue Crèvecœur et se terminera au lieu dit «Tri-Bataille» à hauteur de la station d'épuration «Saint Aubin - Florennes». Les travaux nécessaires à cette réaffectation comprennent principalement :

- le bornage et le défrichage de l'assiette de la voie (mise à blanc),
- le génie civil (déblais / remblais),
- le confortement des ouvrages d'art et stabilisation des parois rocheuses,
- l'empierrement et le drainage,
- la pose du ballast de la voie mère et des raccordements,
- la remise en service des passages à niveau (PN 12 et PN 13), y compris signalisation,
- la remise en service des passages à niveau PN 15 et PN 16 privatifs, sans signalisation,
- la démolition, si nécessaire, du passage supérieur au kilomètre 9,775 (route de substitution)".

Compte tenu, d'une part, de l'ancienneté de la désaffectation de la voie de chemin de fer et, d'autre part, de la nature et de l'importance des opérations à réaliser pour la remettre en état, ces actes et travaux de réhabilitation ne peuvent relever du champ d'application de l'article 262, 12°, m), du CWATUP, lequel ne peut que viser les opérations d'impact limité sur les dispositifs d'exploitation des voies déjà existantes.

Que le tracé de la voie ne soit pas modifié par rapport à la ligne originelle et qu'il figure encore au plan de secteur n'empêchent pas que les travaux de réhabilitation à réaliser excèdent manifestement les opérations d'impact limité visées par cette disposition.

Il s'ensuit que les actes et travaux nécessaires à la remise en état de l'ancienne ligne 136 sont soumis à l'obtention préalable d'un permis d'urbanisme.

À cet égard, la demande de permis et l'acte attaqué sont entachés de plusieurs ambiguïtés.

En premier lieu, il ne ressort pas clairement des termes de la demande de permis si celle-ci porte, ou non, sur la réhabilitation de l'ancienne ligne 136. Ainsi, par exemple, les travaux de remise en état de la ligne figurent bien dans le planning des travaux joint à la demande de permis. De plus, la démolition du pont qui enjambe cette voie fait, sans conteste, partie de cette demande. Mais l'objet de la demande n'identifie pas expressément ces travaux de réhabilitation.

En deuxième lieu, l'auteur de l'acte attaqué, lui-même, n'est pas toujours univoque sur la portée de la demande de permis. Ainsi, s'il affirme expressément que cette demande ne porte pas sur les actes et travaux nécessaires à la réhabilitation de la ligne 136, il reproduit le planning des travaux évoqué ci-avant.

En troisième lieu, l'auteur de l'acte attaqué, en relatant certaines étapes de la procédure administrative, en particulier le nouvel avis rendu par le fonctionnaire délégué à la suite de la note "verte" du Ministre, laisse entendre que les travaux nécessaires à la réhabilitation de la ligne ne sont pas soumis à permis d'urbanisme - ce qui est inexact -, tout en affirmant expressément le contraire dans un motif ultérieur.

Cet ensemble d'ambiguïtés et de contradiction portent sur un point fondamental du projet litigieux dès lors que la remise en service de la voie ferrée conditionne l'ensemble du projet d'exploitation de la carrière. En conséquence, ces incertitudes vicient l'acte attaqué.

Il s'ensuit que le premier moyen est fondé.

V. Indemnité de procédure

Les parties requérantes sollicitent une indemnité de procédure de 700 euros. Il y a lieu de faire droit à leur demande.

**PAR CES MOTIFS,
LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :**

Article 1^{er}.

Est annulé l'arrêté du Ministre de la Région wallonne ayant l'Environnement et de l'Aménagement du territoire dans ses attributions, du 24 octobre 2016, autorisant la société anonyme (S.A.) CARMEUSE à exploiter une carrière et dépendances au lieu-dit "La Bataille" à Hemptinne, sur le territoire de la commune de Florennes.

Article 2.

Une indemnité de procédure de 700 euros est accordée aux parties requérantes, à concurrence d'un quart chacune, à la charge de la partie adverse.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 1.100 euros, sont mis à la charge de la partie adverse, à concurrence de 800 euros, et à la charge des parties intervenantes, à concurrence de 150 euros chacune.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le vingt mai deux mille dix-neuf, par :

Diane DÉOM,
Anne-Françoise BOLLY,
Luc DONNAY
Céline MOREL,

président de chambre f.f.,
conseiller d'État,
conseiller d'État,
greffier.

Le Greffier,

Le Président,

Céline MOREL

Diane DÉOM