

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 245.190 du 17 juillet 2019

A. 222.451/XIII-8044

En cause : **la Société anonyme CARRIERES UNIES DE PORPHYRE**,
ayant élu domicile chez
M^{es} Manuela VON KUEGELGEN et
Cédric HENET, avocats,
avenue Louise 149/20
1050 Bruxelles,

contre :

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

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 19 juin 2017, la société anonyme (S.A.) CARRIERES UNIES DE PORPHYRE demande l'annulation de l'arrêté du Ministre ayant l'Aménagement du territoire et l'Environnement dans ses attributions, du 19 avril 2017, qui lui refuse un permis d'environnement visant à élargir l'horaire de chargement des camions transporteurs clients dans un établissement situé chaussée Maïeur Habils 177 à Rebecq/Bierghes.

II. Procédure

Le dossier administratif a été déposé.

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

M. Eric THIBAUT, auditeur général adjoint 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 20 mai 2019, l'affaire a été fixée à l'audience du 13 juin 2019 à 10 heures.

M^{me} Anne-Françoise BOLLY, conseiller d'État, a exposé son rapport.

M^e Manuela VON KUEGELGEN, avocat, comparaissant pour la partie requérante, et M^e Bénédicte HENDRICKX, *loco* M^e Robert JOLY, avocat, comparaissant pour la partie adverse, ont été entendues en leurs observations.

M. Eric THIBAUT, auditeur général adjoint, 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 12 octobre 2015, la requérante obtient un permis unique pour l'exploitation d'une carrière de porphyre aux termes duquel "les horaires d'entrée et de sortie des camions transporteurs clients s'étendent de 4h30 à 20h00" et "l'activité est autorisée du lundi au vendredi de 6h à 18h".

2. Le 27 juillet 2016, la requérante introduit une demande de permis d'environnement de classe 2 afin d'être autorisée à débiter le chargement des camions dès 4h30 et cela jusqu'à la fermeture du site à 20h.

3. Le 22 août 2016, un accusé de réception de dossier complet et recevable lui est notifié par le fonctionnaire technique.

4. L'enquête publique se déroule du 5 au 20 septembre 2017 sur les territoires des communes de Rebecq et d'Enghien.

5. Le 8 septembre 2016, la cellule bruit de la direction générale opérationnelle agriculture, ressources naturelles et environnement (DGO3) émet un avis favorable sous conditions. Elle conclut que "la valeur limite en période de nuit devrait être respectée".

6. Le 23 septembre 2016, un avis favorable est émis concernant la demande de permis par la direction des routes du Brabant wallon.

7. Le 26 septembre 2016, le collège communal de Rebecq émet un avis défavorable sur la demande de permis sollicitée, basé principalement sur les nuisances sonores et les vibrations occasionnées par la circulation des camions.

8. Le 29 septembre 2016, le collège communal d'Enghien remet un avis défavorable sur la demande de permis. Il considère notamment qu' "un élargissement des horaires portera l'activité de la carrière à une durée de 15h30 sur 24h, ce qui ne laissera plus que 8h30 de répit pour les riverains. Le sommeil des riverains risque d'être fortement perturbé si les chargements commencent à 4h30".

9. Le 27 octobre 2016, une prorogation de 30 jours du délai de transmission du rapport de synthèse du fonctionnaire technique à l'autorité compétente est notifiée à la requérante.

10. Le 16 décembre 2016, le fonctionnaire technique refuse d'accorder le permis d'environnement sollicité. Il estime notamment que "si le chargement des camions transporteurs clients proprement dit ne doit pas, *a priori*, engendrer d'impact sonore dépassant les valeurs légales, la circulation des camions au sein de la carrière, dans un créneau horaire élargi, n'en demeure pas moins une aggravation de la charge de nuisances importante pour le voisinage en fin de nuit et en soirée, sans compter l'augmentation potentielle du charroi de camions sur les routes".

11. Le 6 janvier 2017, la requérante introduit un recours auprès du Gouvernement wallon à l'encontre de la décision de refus du 16 décembre 2016.

12. Le 16 janvier 2017, le département des permis et autorisations accuse réception du recours.

13. Le 8 février 2017, la direction générale opérationnelle de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine (DGO4) émet un avis défavorable.

14. Par un courrier du 24 février 2017, la cellule bruit de la DGO3 informe le fonctionnaire technique qu'elle "maintient son avis favorable émis en première instance ainsi que la motivation y référant".

15. Par un courrier du 24 février 2017, le fonctionnaire technique compétent sur recours annonce à la requérante la prolongation de 30 jours du délai de transmission de son rapport de synthèse.

16. Par un courrier du 29 mars 2017, le fonctionnaire technique compétent sur recours transmet son rapport de synthèse au Gouvernement. Il estime notamment ce qui suit :

" Considérant que, par conséquent, la demande adressée par l'exploitant en première instance visait à clarifier le permis en cours afin d'aligner les heures de chargement sur les heures d'activité du charroi des clients, lui-même autorisé selon un horaire défini par le permis en cours;

Considérant qu'il ressort de l'étude acoustique réalisée en première instance par un bureau agréé en acoustique que ces opérations de manutention respecteront les normes de bruit;

Considérant que la Direction de la Cellule Bruit est la seule instance compétente en matière de conditions d'exploitation liées au bruit et qu'il y a lieu de suivre son avis;

Considérant qu'en conclusion, le Fonctionnaire technique compétent sur recours fait siennes les conclusions émises par la Cellule Bruit et la demande peut être accueillie favorablement".

17. Par un arrêté du 19 avril 2017, le Ministre ayant l'Environnement et l'Aménagement du territoire dans ses attributions rejette le recours et confirme le refus d'octroi du permis d'environnement pour les motifs suivants :

" [...]

Considérant que l'exploitant estime que le permis en cours n'est pas clair; que si les camions peuvent entrer et sortir entre 4h30 et 20h, ils devraient pouvoir être chargés entre 4h30 et 20h;

Considérant que le refus du Fonctionnaire technique de première instance repose sur la considération suivante :

« Considérant que si le chargement des camions transporteurs clients proprement dit ne doit pas, *a priori*, engendrer d'impact sonore dépassant les valeurs légales, la circulation des camions au sein de la carrière, dans un créneau horaire élargi, n'en demeure pas moins une aggravation de la charge de nuisances importante pour le voisinage en fin de nuit et en soirée, sans compter l'augmentation potentielle du charroi de camions sur les routes;»;

Considérant que la Cellule bruit estime que cette motivation est erronée puisque les véhicules sont déjà autorisés à entrer et sortir du site, donc *a fortiori* à circuler sur celui-ci, entre 4h30 et 20h00;

Considérant que l'autorité compétente sur recours ne partage pas l'avis de la cellule Bruit : les camions sont autorisés à stationner à l'entrée du site dès 4h30 mais pas à y circuler;

Considérant en effet que le point 12 «Horaires-recommandations - Comité d'accompagnement - Contrôle» du permis unique délivré en 2015 est rédigé comme suit :

« Les horaires d'entrées et sorties de camions s'étendent de 4h30 à 20h : les camions sur l'aire d'attente asphaltée à l'intérieur du site, à proximité de l'entrée.(sic)
L'activité est autorisée du lundi au vendredi, de 6h à 18h (...);»;

Considérant que le projet a fait l'objet d'une étude acoustique du bureau agréé MoDyVA; que cette étude vise à estimer le bruit particulier induit par les opérations de chargements et déchargements des camions des clients durant les plages horaires faisant l'objet de la demande d'élargissement; que cette étude est basée sur des mesures réalisées sur site, aux deux points d'immission les plus exposés;

Considérant que le niveau de bruit moyen «antérieurement au chargement» est égal à 27.3 dB(A); que le niveau moyen lors du chargement sur site est de 54.6 dB(A); que le bruit diminue avec l'éloignement; que l'étude estime que le niveau sonore perçu au niveau de la plus proche habitation pourrait atteindre 35 dB(A), que la cellule bruit conclut que l'établissement est donc en mesure de respecter la norme applicable en période de nuit à savoir 50 dB(A);

Considérant toutefois que l'autorité compétente sur recours estime que la compatibilité des activités avec le voisinage doit également tenir compte du niveau sonore ambiant existant en l'absence des activités sollicitées; qu'elle constate que l'extension des activités sollicitées par le demandeur entraînerait une émergence sonore durant la période de nuit; que cette période de repos doit être préservée pour le bien être des riverains;

Considérant que cette situation n'est pas acceptable; qu'en conclusion, l'extension du permis est refusée;

[...]".

Il s'agit de l'acte attaqué.

IV. Premier moyen

IV.1. Thèses des parties

A. La requête en annulation

La requérante prend un premier moyen de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de l'article D.64 du Livre I^{er} du Code de l'environnement, de l'article 45.2 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2003 portant conditions sectorielles relatives aux carrières et à leurs dépendances, de l'article 18 du chapitre VII "bruit" 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, du défaut de motivation interne, du principe général de bonne administration imposant le devoir de motivation interne des actes

administratifs, du devoir de minutie, du principe général interdisant l'erreur manifeste d'appréciation et "de l'excès de pouvoir en raison de la violation des dispositions et principes visés au moyen".

Elle expose, dans une première branche, que l'exigence de motivation formelle impose à l'autorité administrative d'expliquer les raisons pour lesquelles elle s'écarte des avis et décisions contraires formulés dans le cadre de l'instruction du dossier et que l'article D.64 du Livre I^{er} du Code de l'environnement dispose que le permis et le refus de permis doivent être motivés, au regard notamment des incidences sur l'environnement et des objectifs précisés à l'article 50 du même Code.

Elle soutient qu'elle a démontré dans sa demande d'élargissement des horaires de chargement des camions clients que celle-ci n'impliquait aucune incidence notable sur l'environnement, "à l'exception des effets sonores engendrés pour lesquels elle renvoyait à l'étude acoustique réalisée à sa demande par un bureau spécialisé". Elle précise que le bureau d'étude MoDyVa, la cellule bruit ainsi que le fonctionnaire technique compétent sur recours ont constaté que le projet litigieux respecte les limites de bruit applicables, à savoir celles fixées par l'article 45.2 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2003 portant les conditions sectorielles relatives aux carrières et à leurs dépendances et qu'il se situe largement sous les valeurs maximales imposées. Elle rappelle que ce respect a été confirmé par la seule instance compétente en matière de conditions d'exploitation liées au bruit, à savoir la cellule bruit de la DGO3, qui a, en conséquence, émis un avis favorable sur la demande, à la fois en première instance et dans le cadre du recours.

Elle spécifie qu'elle se prévalait expressément de ces études et avis dans son recours. Elle ajoute que même le fonctionnaire technique compétent sur recours a donné un avis favorable et proposé d'infirmier la décision rendue en première instance. Elle estime que l'acte attaqué s'écarte de ces avis sans s'en expliquer ni les contredire et ne répond en aucune manière aux moyens formulés dans le recours.

Elle considère en outre que la motivation n'est pas compréhensible en ce qu'elle se réfère uniquement à "un niveau sonore ambiant" et à "une émergence sonore durant la période de nuit" dont ni la nature ni les conséquences ne sont précisées.

Enfin, elle prétend que la motivation ne répond pas à son recours en tant qu'il se prévalait des horaires dont bénéficie son concurrent et voisin direct.

Dans une seconde branche, elle rappelle que la délivrance d'un permis doit reposer sur des motifs exacts, pertinents et admissibles, et que l'article D.64 du

Livre I^{er} du Code de l'environnement dispose que le permis et le refus de permis doivent être motivés, au regard notamment des incidences sur l'environnement et des objectifs précisés à l'article 50 du même Code.

Elle expose qu'aux termes de l'article 45.2 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2003 portant conditions sectorielles relatives aux carrières et à leurs dépendances, étaient applicables au projet envisagé les normes suivantes :

- en période de nuit, de 22h à 6h : 50 dB(A)
- et en période de transition, de 6h à 7h : 55 dB(A).

Elle ajoute que l'article 18 du chapitre VII "bruit" de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet précité précise par ailleurs que ne doivent pas être pris en compte "les bruits liés à la circulation des véhicules et aux engins mobiles utilisés dans les chantiers de construction". Elle expose que c'est conformément à ces dispositions que le bureau d'études a mis en évidence le niveau du bruit particulier du chargement des camions aux points d'immission pour ensuite le confronter aux valeurs réglementaires applicables. Elle précise que ses conclusions sont claires :

" L'analyse détaillée des profils mesurés lors du démarrage des activités de chargement ne montre aucune émergence. [...] L'ensemble des résultats est nettement inférieur à la limite légale en période de nuit."

Elle rappelle que la décision attaquée se borne, d'une part, à affirmer que la compatibilité des activités avec le voisinage "devait également tenir compte du niveau sonore ambiant existant en l'absence des activités sollicitées", et de l'autre, à indiquer que l'extension des activités sollicitées par le demandeur "entraînerait une émergence sonore durant la période de nuit qui doit être préservée pour le bien-être des riverains". Selon elle, cette affirmation et cette constatation ne permettent pas de comprendre pour quelle raison objective, fondée sur une analyse concrète des éléments propres au dossier de demande de permis et au contexte de celle-ci, la partie adverse non seulement s'est départie des avis émis mais a refusé d'octroyer le permis. Elle estime que ces affirmations n'apportent aucun élément concret de nature à établir que les estimations fournies et validées par la cellule bruit et le fonctionnaire technique ne permettaient pas d'évaluer adéquatement les nuisances sonores potentielles de l'établissement au regard des limites de bruit applicables. Elle fait valoir que les motifs de l'acte attaqué sont liés à une appréciation purement subjective et ne reposent sur aucun paramètre concret résultant d'une analyse effective du dossier ni sur aucune disposition légale. Elle conclut que l'acte attaqué ne met en évidence aucune nuisance réelle et démontrée pour le voisinage ni même aucun risque vérifiable et qu'il s'ensuit que l'acte attaqué ne repose pas sur une

analyse minutieuse du dossier, ne se fonde pas sur des motifs admissibles et est donc entaché d'excès de pouvoir ainsi que d'une erreur manifeste d'appréciation.

B. Le mémoire en réponse

La partie adverse expose que l'article 19 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 fait la distinction entre le bruit ambiant qui est "le bruit résultant de l'action de toutes les sources de bruit dans un endroit donné à un moment donné" et le bruit particulier qui est "l'une des composantes du bruit ambiant qui peut être attribué à une source particulière". Elle ajoute que "le bruit particulier de l'établissement reste le bruit à l'émission, c'est-à-dire l'impact que ce bruit peut avoir dans le bruit ambiant" et que "l'autorité administrative ne peut écarter, lorsqu'elle examine l'impact de ce bruit, ce qu'il peut en résulter sur le bruit ambiant à peine de ne pas atteindre l'objectif prévu par l'article 2 du décret du 11 mars 1999". Elle rappelle que cet article indique ce qui suit :

" Le présent décret vise à assurer, dans une optique d'approche intégrée de prévention et de réduction de la pollution, la protection de l'homme ou de l'environnement contre les dangers, nuisances ou inconvénients qu'un établissement est susceptible de causer, directement ou indirectement, pendant ou après l'exploitation".

Elle estime qu'il serait absurde de ne cerner que le bruit d'un établissement particulier venant s'ajouter au bruit occasionné par d'autres entreprises existantes alors que le bruit ambiant deviendrait absolument insupportable pour la population et que ce serait d'autant plus incohérent que l'autorité amenée à délivrer ou non un permis doit prendre en compte l'impact sur l'environnement du cumul des activités et donc de l'incidence de la nouvelle activité projetée avec les activités d'ores et déjà existantes.

Elle précise que le respect par l'établissement des limites de bruit résultant de sa seule activité n'implique pas *ipso facto* l'obligation dans le chef de l'autorité de délivrer le permis et qu'elle peut, sur la base de considérations supplémentaires, estimer que le permis ne doit pas être octroyé. Elle se réfère à l'arrêt n° 219.532 du 29 mai 2012 dans lequel il a été jugé ce qui suit :

" Considérant aussi, que la circonstance que le projet respecterait les normes de bruit imposées en zone d'habitat ne suffit pas en elle-même à conclure à la délivrance de l'autorisation d'exploitation demandée, qu'il faut encore que l'incommodité, l'insalubrité et les dangers inhérents à l'exploitation n'excèdent pas les limites des charges normales du voisinage".

Elle cite encore l'arrêt n° 233.507 du 19 janvier 2016 dans lequel il a été jugé qu'il importe "pour l'autorité de tenir compte des nuisances sonores non réglées par une norme d'immission dont le bruit est dû à la circulation des véhicules".

Elle expose que l'autorité doit motiver formellement sa décision et que la pertinence de celle-ci doit pouvoir être vérifiée eu égard au contenu du dossier administratif. Elle constate que l'acte attaqué reproduit ainsi l'avis défavorable de la DGO4, et que, pour refuser le permis, il fait référence à l'étude acoustique du bureau agréé MoDyVa en indiquant notamment ce qui suit :

" Considérant toutefois que l'autorité compétente sur recours estime que la compatibilité des activités avec le voisinage doit également tenir compte du niveau sonore ambiant existant en l'absence des activités sollicitées; qu'elle constate que l'extension des activités sollicitées par le demandeur entraînerait une émergence sonore durant la période de nuit; que cette période de repos doit être préservée pour le bien-être des riverains".

Elle rappelle que, dans son rapport, MoDyVa indique en page 10 ce qui suit :

" Lors d'un chargement d'un camion, il est néanmoins nécessaire de distinguer les émissions sonores des camions clients des émissions sonores en provenance du chargeur appartenant à la carrière. En effet, les limites de bruit applicables ne s'appliquant qu'à l'activité de chargement en elle-même, pas aux émissions sonores en provenance des camions".

Elle en déduit que l'étude va donc s'efforcer de n'analyser que l'impact de ce bruit particulier, étant le chargement, en écartant tous les autres bruits et que l'étude indique, en outre, en page 16 que "au point 2, l'environnement sonore est fortement conditionné par l'autoroute E429".

C. Le mémoire en réplique

La requérante affirme tout d'abord que l'article 18 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 est univoque et prévoit uniquement qu'il convient de s'assurer que le niveau de bruit particulier auquel est soumis le voisinage d'un établissement du fait de l'exploitation de cet établissement est conforme aux normes de bruit établies et il ne faut pas tenir compte, dans ce cadre, des bruits liés à la circulation des véhicules. Elle affirme que l'interprétation défendue par la partie adverse n'est fondée sur aucune disposition décrétales ou réglementaire.

Elle rappelle que l'étude de bruit réalisée par MoDyVa a été validée par la cellule bruit de la DGO3 et par le fonctionnaire technique compétent sur recours. Elle affirme qu'elle est parfaitement conforme à la réglementation applicable et que si la partie adverse juge "absurdes" les principes d'application tels qu'ils sont prévus

par l'arrêté du 4 juillet 2002, il lui revient de les réformer par la voie réglementaire, mais non de donner à ces dispositions une interprétation *contra legem* et en porte-à-faux avec celle des instances spécialisées.

Elle rappelle qu'en application de l'article D.68 du Livre I^{er} du Code de l'environnement, le fonctionnaire technique a considéré que seules les nuisances sonores induites par le projet étaient susceptibles d'avoir un impact notable sur l'environnement et, dès lors que seule une étude acoustique devait être produite. Elle constate que les fonctionnaires techniques en première instance et sur recours ont validé la complétude de l'étude acoustique du bureau MoDyVa, et que, dans ces conditions, lui reprocher de ne pas avoir produit d'étude relative à l'impact du projet sur la mobilité alors qu'elle s'était vue notifier un accusé de réception de dossier complet est contraire au principe de bonne administration. Elle ajoute qu'il s'agit, en outre, d'une motivation ne figurant pas dans l'acte attaqué.

Elle rappelle, au surplus, que la demande de permis visait uniquement à faire correspondre l'horaire de chargement des camions avec celui de l'ouverture du site à ces mêmes camions. Elle estime qu'une telle modification n'a qu'une incidence marginale en termes de mobilité dès lors que les camions se déplacent déjà durant cette tranche horaire sur les routes avoisinantes pour se rendre sur le site. Elle considère que c'est ainsi, à juste titre, que le fonctionnaire technique compétent sur recours a considéré que les seules nuisances induites par le projet qui sont susceptibles d'avoir un impact notable sur l'environnement sont les nuisances sonores.

IV.2. Examen

L'article D.64 du Livre I^{er} du Code de l'environnement dispose que le permis et le refus de permis doivent être motivés au regard notamment des incidences sur l'environnement et des objectifs précisés à l'article 50.

L'article D.50 du Livre I^{er} du Code de l'environnement dispose comme suit :

- " La mise en œuvre des procédures prévues par la présente partie doit avoir principalement pour but :
- de protéger et d'améliorer la qualité du cadre de vie et des conditions de vie de la population, pour lui assurer un environnement sain, sûr et agréable;
 - de gérer le milieu de vie et les ressources naturelles, de façon à préserver leurs qualités et à utiliser rationnellement et judicieusement leurs potentialités;
 - d'instaurer entre les besoins humains et le milieu de vie un équilibre qui permette à l'ensemble de la population de jouir durablement d'un cadre et de conditions de vie convenables;

- d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement et de contribuer à l'intégration de considérations environnementales dans l'élaboration et l'adoption des plans et des programmes susceptibles d'avoir des incidences non négligeables sur l'environnement en vue de promouvoir un développement durable".

La motivation imposée par l'article D.64 du Code de l'environnement relativement à toutes les incidences d'un projet, notables ou non, et aux objectifs précisés à l'article D.50 du même Code est distincte de celle qui doit porter sur la nécessité d'imposer ou non une étude d'incidences prévue en principe au début de la procédure. Cette motivation constitue une formalité substantielle. Elle doit être proportionnée à la nature du projet en question. Il faut notamment que la motivation de l'acte et les conditions qui l'assortissent permettent de s'assurer que l'autorité compétente a régulièrement vérifié que les nuisances resteraient dans des limites acceptables pour le voisinage.

Par ailleurs, lorsque la décision attaquée s'écarte d'avis ou de propositions émis au cours de la procédure, son auteur doit expliciter dans ses motifs les raisons pour lesquelles il s'en écarte. Pour satisfaire à l'obligation de motivation formelle, l'autorité ne doit pas répondre systématiquement à chacun des arguments invoqués pourvu que sa décision permette de comprendre pourquoi ceux-ci n'ont pas été suivis.

Enfin, il n'appartient pas au juge de l'excès de pouvoir de substituer son appréciation à celle de l'autorité administrative. Il lui revient seulement de censurer, sur recours, l'erreur manifeste que pourrait avoir commise cette autorité.

En l'espèce, la requérante reproche à la partie adverse de ne pas avoir pris en considération les avis favorables à sa demande d'extension qui constataient que celle-ci respectait les normes applicables relatives aux niveaux sonores admissibles. Elle estime également que la motivation de l'acte attaqué ne repose pas sur des éléments concrets résultant d'une analyse effective du dossier.

L'acte attaqué est notamment motivé comme suit :

- " Considérant que l'exploitant estime que le permis en cours n'est pas clair; que si les camions peuvent entrer et sortir entre 4h30 et 20h, ils devraient pouvoir être chargés entre 4h30 et 20h;

Considérant que le refus du Fonctionnaire technique de première instance repose sur la considération suivante :

- « Considérant que si le chargement des camions transporteurs clients proprement dit ne doit pas, *a priori*, engendrer d'impact sonore dépassant les valeurs légales, la circulation des camions au sein de la carrière, dans un créneau horaire élargi, n'en demeure pas moins une aggravation de la charge

de nuisances importante pour le voisinage en fin de nuit et en soirée, sans compter l'augmentation potentielle du charroi de camions sur les routes;»;

Considérant que la Cellule bruit estime que cette motivation est erronée puisque les véhicules sont déjà autorisés à entrer et sortir du site, donc *a fortiori* à circuler sur celui-ci, entre 4h30 et 20h00;

Considérant que l'autorité compétente sur recours ne partage pas l'avis de la cellule Bruit : les camions sont autorisés à stationner à l'entrée du site dès 4h30 mais pas à y circuler;

Considérant en effet que le point 12 «Horaires-recommandations - Comité d'accompagnement - Contrôle» du permis unique délivré en 2015 est rédigé comme suit :

« Les horaires d'entrées et sorties de camions s'étendent de 4h30 à 20h : les camions sur l'aire d'attente asphaltée à l'intérieur du site, à proximité de l'entrée.
L'activité est autorisée du lundi au vendredi, de 6h à 18h (...);»;

Considérant que le projet a fait l'objet d'une étude acoustique du bureau agréé MoDyVA; que cette étude vise à estimer le bruit particulier induit par les opérations de chargements et déchargements des camions des clients durant les plages horaires faisant l'objet de la demande d'élargissement; que cette étude est basée sur des mesures réalisées sur site, aux deux points d'immission les plus exposés;

Considérant que le niveau de bruit moyen «antérieurement au chargement» est égal à 27.3 dB(A); que le niveau moyen lors du chargement sur site est de 54.6 dB(A); que le bruit diminue avec l'éloignement; que l'étude estime que le niveau sonore perçu au niveau de la plus proche habitation pourrait atteindre 35 dB(A), que la cellule bruit conclut que l'établissement est donc en mesure de respecter la norme applicable en période de nuit à savoir 50 dB(A);

Considérant toutefois que l'autorité compétente sur recours estime que la compatibilité des activités avec le voisinage doit également tenir compte du niveau sonore ambiant existant en l'absence des activités sollicitées; qu'elle constate que l'extension des activités sollicitées par le demandeur entraînerait une émergence sonore durant la période de nuit; que cette période de repos doit être préservée pour le bien être des riverains;

Considérant que cette situation n'est pas acceptable; qu'en conclusion, l'extension du permis est refusée;

[...]".

Il ressort de la motivation précitée que l'auteur de l'acte attaqué a bien visé les avis tant favorables que défavorables et a indiqué ensuite les raisons pour lesquelles il n'entendait pas suivre ceux en faveur de l'octroi du permis. Il a ainsi exposé pourquoi il ne partage pas l'opinion de la cellule bruit selon laquelle les camions pouvaient déjà circuler sur le site entre 4h30 et 6h du matin. Selon lui, s'appuyant sur le point 12 "Horaire-recommandations" du permis unique de 2015, les camions sont uniquement autorisés à stationner à l'entrée du site dès 4h30 mais pas à y circuler de sorte que la circulation des camions à l'intérieur du site ne commence qu'à 6h pour s'achever à 18h.

L'autorité de recours cite ensuite l'étude acoustique du bureau MoDyVa, qui conclut, comme le confirme la cellule bruit, que l'établissement est en mesure de respecter la norme applicable en période de nuit, fixée par l'article 45 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2003 portant conditions sectorielles relatives aux carrières et à leurs dépendances. Elle estime cependant que la compatibilité des activités avec le voisinage "doit également tenir compte du niveau sonore ambiant existant en l'absence des activités sollicitées" et constate que "l'extension des activités sollicitées par le demandeur entraînerait une émergence sonore durant la période de nuit". Ce faisant, elle indique que si l'aggravation des nuisances sonores au niveau des habitations les plus proches reste dans les limites fixées par l'arrêté précité, le fait qu'elle se produise durant la période de nuit suffit à refuser l'autorisation sollicitée au vu du "bruit ambiant" déjà présent.

L'arrêté du 17 juillet 2003, précité, fixe des valeurs sonores maximales qui ne peuvent être dépassées pour les activités visées. Cependant, le fait que ces valeurs ne sont pas atteintes par le projet n'emporte pas nécessairement l'obligation dans le chef de l'autorité d'accorder le permis demandé. En l'espèce, elle constate que l'activité de chargement ou de déchargement sollicitée implique une aggravation des nuisances pour le voisinage en fin de nuit et en soirée, peu importe que celles-ci restent dans les limites fixées, et que cette émergence sonore est incompatible avec la période de repos visée qui doit être préservée pour le bien être des riverains. Une telle appréciation n'est pas entachée d'erreur manifeste.

Par ailleurs, ces motifs ne révèlent pas, dans le chef de l'autorité de recours, une prise en considération du bruit de circulation des camions, mais uniquement le bruit causé par les activités sollicitées, soit le chargement et le déchargement des camions, tel qu'il a été déterminé par le bureau d'étude MoDyVa.

Enfin, la motivation est compréhensible dès lors qu'elle compare le niveau sonore ambiant, soit celui qui existe sans les activités sollicitées, et l'émergence sonore provoquée par celles-ci. Elle s'appuie en outre sur des éléments objectifs et présents dans le dossier administratif. Ainsi, en l'absence des activités sollicitées, le niveau sonore ambiant est de 27.3 dB (A) et lors du chargement, il est de 54.6 dB (A). Le niveau sonore perçu au niveau de la plus proche habitation atteindrait 35 dB (A) et constitue donc une aggravation du niveau sonore pendant la période de repos.

Par conséquent, le premier moyen n'est pas fondé.

V. Second moyen

V.1. Thèse de la partie requérante

A. La requête en annulation

Le second moyen est pris de la violation des principes d'égalité et de non-discrimination consacrés par les articles 10 et 11 de la Constitution, des principes de liberté de commerce et d'industrie tels que consacrés notamment par les articles II.3 et II.4 du titre 3, du Livre II de la loi du 28 février 2013 contenant le Code de droit économique, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle ainsi que du devoir de minutie.

La requérante expose que les principes d'égalité et de non-discrimination imposent que des personnes ou des catégories de personnes qui se trouvent dans une même situation soient traitées de la même manière. Elle affirme que la société Sagrex exploite une carrière de porphyre située à Quenast, soit à trois kilomètres de la carrière exploitée en l'espèce, en vertu d'un permis délivré par la commune de Rebecq le 31 juillet 1996, et qu'elle est autorisée à débiter ses activités, en ce compris le chargement des camions, dès 4h30 et à les poursuivre jusqu'à 20h30. Elle ajoute que la carrière exploitée par la société Sagrex est largement plus proche du centre de la ville de Rebecq que celle dont il est question, et que cette société bénéficie ainsi d'un avantage concurrentiel qui n'est ni justifié, ni objectif. Elle affirme que cet avantage concurrentiel engendre un préjudice économique important dans son chef et qu'en refusant le permis demandé, la partie adverse fait perdurer une situation de concurrence déloyale entre des entreprises placées dans des situations identiques. Elle rappelle que l'auteur du permis avait connaissance de cette situation, puisqu'elle en a fait mention dans son recours, qu'il n'a en aucune manière tenu compte de cet élément et que l'acte attaqué ne comporte aucun motif répondant aux objections formulées sur ce point.

B. Le mémoire en réplique

La requérante rappelle qu'elle a explicitement fait état de cette situation dans son recours qu'elle considère comme discriminatoire, que la motivation de l'acte attaqué n'y répond pas et qu'elle n'est pas en mesure de comprendre les motifs qui auraient pu valablement justifier son rejet. Elle ajoute qu'il ne peut y avoir une motivation *a posteriori*.

V.2. Examen

La requérante se réfère à un permis d'environnement délivré par la commune de Rebecq à la société Sagrex pour un établissement qu'elle prétend similaire au sien.

L'auteur de l'acte attaqué n'est pas celui de cette décision, de sorte qu'il ne peut lui être reproché une rupture de l'égalité entre les deux sociétés exploitantes. Par ailleurs, le permis de la société Sagrex a été octroyé le 31 juillet 1996 soit antérieurement à l'entrée en vigueur du décret du 11 mars 1999 et de ses arrêtés d'exécution sur la base desquels le permis d'environnement a été accordé à la requérante en 2015. Sur la base de ces éléments, l'auteur de l'acte attaqué a pu valablement estimer que cet argument était dénué de toute pertinence et n'appelait donc pas une réponse spécifique.

Le second moyen n'est pas fondé.

VI. Indemnité de procédure

La partie adverse sollicite une indemnité de procédure de sept cents euros. Il y a lieu de faire droit à sa demande.

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

Article 1^{er}.

La requête est rejetée.

Article 2.

La partie requérante supporte les droits de rôle d'un montant de 200 euros ainsi qu'une indemnité de procédure de 700 euros au bénéfice de la partie adverse.

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

Simone GUFFENS,	président de chambre,
Anne-Françoise BOLLY,	conseiller d'État,
Luc DONNAY,	conseiller d'État,
Vanessa WIAME,	greffier.

Le Greffier,

Le Président,

Vanessa WIAME

Simone GUFFENS