

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

LE PRESIDENT DE LA XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 251.175 du 30 juin 2021

A. 230.115/XIII-8888

En cause :

1. **l'association sans but lucratif
COMITÉ DE QUARTIER LE PAVÉ,**
2. **BERSIPONT** Anne-Charlotte,
3. **VAN MALDEREN** Anthony,
ayant tous élu domicile chez
M^{es} Camille DE BUEGER, Luc DEPRÉ et
Louis VANSNICK, avocats,
place Flagey 18
1050 Bruxelles,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e Pierre MOËRYNCK, avocat,
avenue de Tervueren 34/27
1040 Bruxelles,

Parties intervenantes :

1. **la commune de Rebecq,**
ayant élu domicile chez
M^{es} Patricia MINSIER et
Marc UYTENDAELE, avocats,
rue de la Source 68
1060 Bruxelles,
2. **la société anonyme LES CIMENTERIES
C.B.R. CEMENTBEDRIJVEN,**
ayant élu domicile chez
M^e Laurence de MEEÛS, avocat,
chemin du Stocquoy 1
1300 Wavre.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite par la voie électronique le 31 janvier 2020, l'association sans but lucratif (ASBL) Comité de quartier Le Pavé, Anne-Charlotte Bersipont et Anthony Van Malderen demandent, d'une part, l'annulation de

« l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 janvier 2020 approuvant la demande de création et de modification de voirie communale telle qu'identifiée sur le plan n° 014 dressé par la SPRL Myclene, bureau d'étude et de coordination, géomètre-expert immobilier juré, en date du 20 février 2019 » et, d'autre part, la suspension de son exécution.

II. Procédure

Par une requête introduite par la voie électronique le 10 mars 2020, la commune de Rebecq a demandé à être reçue en qualité de partie intervenante.

Par une requête introduite le 16 mars 2020, la société anonyme (SA) Cimenteries C.B.R. Cementbedrijven a demandé à être reçue en qualité de partie intervenante.

Un arrêt n° 248.038 du 9 juillet 2020 a accueilli les requêtes en intervention introduites par la commune de Rebecq et la SA Cimenteries C.B.R. Cementbedrijven, rejeté la demande de suspension et réservé les dépens. Il a été notifié aux parties.

Une demande de poursuite de la procédure a été introduite par les parties requérantes.

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

M. Lionel Renders, auditeur au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 93 du règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

Par une ordonnance du 3 juin 2021, les parties ont été convoquées à l'audience du 24 juin 2021.

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

M^e Camille de Bueger, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, M^e Julien Laurent, loco M^e Pierre Moërynck, avocat, comparaissant pour la partie adverse, M^e Louis Masure, loco M^{es} Patricia Minsier et Marc Uyttendaele, avocat, comparaissant pour la première partie intervenante, et M^e

Adrien Guyot, *loco* M^e Laurence de Meeûs, avocat, comparaissant pour la seconde partie intervenante, ont été entendus en leurs observations.

M. Lionel Renders, 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

Les faits utiles à l'examen de l'affaire ont été exposés dans l'arrêt n° 248.038 du 9 juillet 2020. Il convient de s'y référer.

IV. Débats succincts

L'auditeur rapporteur a examiné le présent recours dans le cadre de la procédure en débats succincts étant d'avis que la première branche du premier moyen est fondée.

V. Premier moyen – première branche

V.1. Thèses des parties

A. Les parties requérantes

Le premier moyen est pris de « la violation : - des articles D.6, 13° et 16°, D.29-1 à D.29-27, D.52 à D.61 et D.62 à D.74, R.52 à R.57 du Livre I^{er} du Code wallon de l'environnement; - du CoDT et notamment de ses articles D.IV.14 et suivants; - du décret wallon du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, en particulier ses articles 1^{er}, 2, 7 à 20, 24 à 26; - des articles 1, 2, 3, 4, et 5 à 10 de la Directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement; - du principe de l'effet utile de l'enquête publique; - du principe général de motivation interne des actes administratifs; - des principes généraux de bonne administration - du détournement de pouvoir; - du devoir de minutie; - de l'erreur dans les motifs; - de l'erreur manifeste d'appréciation; - et de l'excès de pouvoir ».

1. Les parties requérantes rappellent l'article D.68 du Code de l'environnement. Elles précisent avoir attiré l'attention, dans leur recours

administratif au Gouvernement wallon, sur le fait que la seconde partie intervenante avait illégalement saucissonné son projet, sachant que celui vise à créer une nouvelle voirie pour supprimer la drève Léon Jacques et ainsi permettre l'extension de la carrière.

Elles constatent que seule la demande portant sur la réalisation d'un « ensemble d'aménagements comportant la construction d'une voirie de contournement et de plusieurs ouvrages d'art » a été soumise à enquête publique, induisant ainsi les riverains et les autorités publiques en erreur quant à l'objet réel du projet litigieux. Elles pointent que si l'acte attaqué expose que « l'objectif de faciliter les cheminements des usagers faibles » est rencontré puisque le projet « permettra d'améliorer les conditions de déplacement des modes doux sur le réseau de voirie existant libéré du trafic "lourd"; (...) que les modes doux peuvent emprunter un itinéraire alternatif mieux adapté (moins fréquenté par les poids-lourds) », ce constat est erroné puisque c'est la drève Léon Jacques, à supprimer, qu'utilisent justement aujourd'hui les usagers faibles et les adeptes de la mobilité douce pour joindre Rebecq à la chaussée de Mons qui lie Tubize et Braine-le-Comte. Elles ajoutent que la voirie à construire est une voirie à deux bandes, sans piste cyclable, sans trottoir, sans aucune possibilité de circuler autrement qu'avec une voiture ou un autre véhicule motorisé.

Elles soutiennent que, pour apprécier le caractère global d'un projet, il y a lieu d'avoir égard non seulement au critère géographique, mais également et surtout au critère fonctionnel. Or, il leur paraît incontestable que la création de cette nouvelle voirie n'est pertinente que dans le cadre de l'extension de la carrière et de la disparition de la drève Léon Jacques. Le projet d'extension de la carrière, avec tous les aménagements indispensables à cette extension, constitue, selon elles, un projet global et aurait dû faire l'objet d'une seule et même demande – demande de permis unique avec ouverture et suppression de voirie communale offrant plus de garanties pour les citoyens et l'environnement – et d'une évaluation des incidences unique et approfondie et non d'une simple notice d'évaluation totalement lacunaire rédigée par la demanderesse. Compte-tenu de l'impact du projet sur le quartier, elles sont d'avis qu'il est tout simplement incompréhensible que le projet n'ait pas été étudié dans son ensemble. Elles affirment que le projet vise à complètement transformer tout un quartier à proximité immédiate d'habitations et d'écoles.

Elles rappellent avoir exposé, dans leur recours administratif, que certaines parties du projet, telle que la suppression de la drève Léon Jacques qui est une voirie communale, n'ont pas été soumises à enquête publique ni prises en compte par le conseil communal. Elles constatent que l'acte attaqué est muet sur cette critique.

Elles pointent avoir également, dans leur recours administratif, souligné que la suppression est directement envisagée dans le dossier de demande de permis (le courrier d'accompagnement du dossier de demande de permis d'urbanisme et l'annexe mobilité jointe à la demande de permis).

Elles soutiennent que la suppression de la drève Léon Jacques nécessaire pour poursuivre l'exploitation de la carrière est le point central du dossier, puisqu'elle implique, selon la seconde partie intervenante, la réalisation d'une nouvelle voirie. Elles s'appuient sur la décision du conseil communal. Elles estiment certain que la seconde partie intervenante ne pourra supprimer la drève Léon Jacques sans l'accord préalable du conseil communal puisque cette voirie constitue une voirie communale au sens de l'article 2, 1°, du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale. Une fois la nouvelle voirie créée, elles sont d'avis qu'il est certain qu'elles seront mises devant le poids du fait accompli.

Elles ajoutent avoir également attiré l'attention du Gouvernement wallon sur le fait qu'à la lecture de la délibération du 3 octobre 2019 du conseil communal de Rebecq, une zone d'activité économique mixte serait projetée et que la voirie est destinée à améliorer son accessibilité.

Elles indiquent qu'elles ne percevaient pas et ne perçoivent toujours pas pourquoi l'ensemble de ces activités ne sont pas prises en considération pour évaluer les incidences cumulées de ces projets particulièrement en termes de mobilité, de nuisances sonores, visuelles, de mobilités douces et de circulations des usagers faibles.

Elles se demandent surtout pourquoi le conseil communal, et ensuite le Gouvernement wallon, n'ont pas pris en considération ces projets pour vérifier que la voirie communale projetée permet d'assurer ou améliorer le maillage des voiries. Sur ce point, elles se réfèrent au courrier d'accompagnement du dossier de demande de permis d'urbanisme, à ses annexes 6 et 8, à la notice d'évaluation des incidences et à l'acte attaqué. Elles concluent que les éléments du dossier permettent à suffisance de constater que les différents projets sont interdépendants l'un de l'autre et que sans l'extension de la carrière, il ne faut évidemment pas ouvrir une nouvelle voirie, ce que reconnaît d'ailleurs l'acte attaqué.

Au vu de ce qu'elles estiment être des évidences, elles s'étonnent des conclusions de l'acte attaqué et y voient une motivation totalement stéréotypée.

Elles soulignent qu’aucune réponse n’est apportée à leurs critiques précises. Le procédé de la seconde partie intervenante viole donc, selon elles, les règles de droit reprises à l’appui du moyen puisque la demande d’ouverture de voirie n’est nécessaire que parce que la drève Léon Jacques va être supprimée et l’exploitation de la carrière projetée.

2. Elles sont d’avis que, compte-tenu des éléments exposés, il est évident qu’une étude d’incidences globale devait être réalisée. À leur estime, il en est d’autant plus ainsi que, depuis l’entrée en vigueur de l’arrêté du Gouvernement wallon du 6 septembre 2018 « modifiant l’arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 relatif à la procédure et à diverses mesures d’exécution du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d’environnement, l’arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à l’évaluation et à la gestion du bruit dans l’environnement et le Livre I^{er} du Code de l’Environnement en ce qui concerne l’évaluation des incidences de projets sur l’environnement », les règles liées à l’évaluation des incidences sont applicables aux « décisions sur la création ou la modification d’une voirie communale, prises en application du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ».

Elles en déduisent que c’est donc dès le stade de la création de la voirie – avant même que le conseil communal ne se prononce – qu’il faut se poser la question de la nécessité ou non de réaliser une étude d’incidences. Or, compte tenu des caractéristiques du projet justifié uniquement par la volonté de la seconde partie intervenante de supprimer la drève Léon Jacques en vue de permettre l’extension de la carrière, elles considèrent qu’il est certain qu’une étude d’incidences devait être réalisée avant que le conseil communal et la partie adverse ne se prononcent sur la question de la voirie. Elles se disent stupéfaites de la méprise avec laquelle la seconde partie intervenante – et dans son sillage la partie adverse et la première partie intervenante – ont fait fi des incidences environnementales d’un projet qui bouleversera le cadre de vie du village de Quenast et l’équilibre écologique du quartier. Elles constatent que l’acte attaqué est muet sur ces questions et sur la nécessité de réaliser une étude d’incidences globale.

3. En réplique, elles soutiennent que les affirmations de la partie adverse dans le permis d’urbanisme délivré le 6 juillet 2020 viennent contredire celles faites dans l’acte attaqué quant au caractère hypothétique de la suppression de la drève Léon Jacques.

Elles considèrent que la convention du 25 juin 2020 entre les parties intervenantes fait également l’aveu du remplacement de la drève Léon Jacques et des lacunes en matière de mobilité douce.

Elles font valoir que c'est précisément le tracé de la voirie qui leur cause le plus de nuisances, et pour lequel il aurait été judicieux – et même obligatoire – d'évaluer globalement les alternatives dans le cadre d'une évaluation globale des incidences.

Elles exposent qu'à l'inverse de ce qu'affirme la seconde partie intervenante, le plan communal de mobilité de Rebecq de 2010 envisageait la suppression de la drève Léon Jacques déjà dans le cadre de l'extension de la carrière, ce qui confirme d'autant plus que le projet est un projet global prévu depuis longue date. Selon elles, ce n'est pas la nécessité d'assurer une liaison améliorée entre la route industrielle et la route nationale 6 entre Braine-le-Comte et Tubize ni la création d'une zone d'immersion temporaire (ZIT) sur la Senne qui justifie l'adaptation du tracé de la rue de Rebecq et la création d'un rond-point. Elles soulignent que cette liaison existe déjà. Elles affirment que la ZIT ne justifie en rien la création d'une nouvelle voirie, celle-ci pouvant exister indépendamment. Elles rappellent que c'est précisément le projet de l'extension qui justifie la suppression de la drève Léon Jacques et donc la nécessité de créer une nouvelle liaison améliorée entre la route industrielle et la route nationale 6 entre Braine-le-Comte et Tubize.

B. La partie adverse

La partie adverse fait valoir que l'auteur de l'acte attaqué s'est prononcé en sa qualité d'autorité de recours en matière de création et modification de voirie communale conformément au décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale.

Elle estime que c'est en restant dans le cadre de l'article 1^{er} du décret du 6 février 2014 que l'auteur de l'acte attaqué rappelle qu'« il y a lieu de souligner que les éventuelles lacunes dans le choix de la procédure lors de la demande de permis d'urbanisme sollicité par la partie demanderesse pour ce projet ne grèvent pas la présente procédure ».

Elle considère que, conformément au principe d'indépendance des polices administratives, il n'appartenait pas à l'auteur de l'acte attaqué de se prononcer sur la nécessité, pour le demandeur de permis, d'introduire une demande de permis unique et la portée de celle-ci concernant l'extension de sa carrière et de se prononcer sur l'incidence environnementale du projet, en dehors de celle qui relève de sa compétence, à savoir les modifications apportées à la voirie communale.

Elle s'appuie sur certains motifs de l'acte attaqué.

Elle fait valoir qu'en tout état de cause, la notice d'évaluation des incidences, ainsi que la demande de permis, mentionnent le projet de création de voirie, le projet d'extension de la fosse d'extraction du demandeur de permis ainsi que la potentielle disparition d'une partie de la drève Léon Jacques.

Elle expose encore que l'auteur de l'acte attaqué a également pu considérer, dans le cadre de sa compétence en matière de voirie, que l'enquête publique sur la voirie a été valablement effectuée sur les questions de voirie, conformément aux articles 24 et suivants du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, tel que le démontrent l'avis d'enquête publique et le procès-verbal de clôture de celle-ci qui font mention de la création de voirie.

C. Les parties intervenantes

1. La première partie intervenante renvoie à l'argumentation de la partie adverse, ainsi qu'à l'argumentation développée dans sa requête en intervention, où, elle expose que la disposition mentionnée par les parties requérantes n'est pas l'article D.68 du Code de l'environnement mais son article D.62, dont elles n'invoquent pas spécifiquement la violation.

Pour le surplus, elle estime que le projet n'est pas saucissonné. Elle soutient que l'auteur de l'acte attaqué a examiné la demande qui lui était soumise, au regard des dispositions du décret sur les voiries en vigueur.

Elle conclut que la branche n'est pas recevable.

2. La seconde partie intervenante fait valoir que, pour savoir s'il fallait procéder à une évaluation unique des incidences sur le projet de modification de voirie, il convient de s'interroger sur le caractère dissociable de ce projet avec celui de l'extension future de la carrière, ce second projet requérant la suppression de la drève Léon Jacques.

Si elle reconnaît qu'il est certain que les deux projets entretiennent des relations, elle soutient qu'ils sont indépendants l'un de l'autre, la création des aménagements visés par l'acte attaqué se justifiant sans le projet d'extension de la carrière et *a fortiori* sans la suppression de la drève Léon Jacques. S'appuyant sur les motifs de l'acte attaqué, elle considère que son auteur ne s'y est pas trompé et qu'il démontre ainsi pleinement que le projet envisagé se justifie déjà au regard des données de fait actuelles et qu'en outre, celui-ci permet d'assurer ou d'améliorer le maillage des voiries, nonobstant le projet d'extension.

Elle tire du plan communal de mobilité de Rebecq de 2010, qui prévoyait expressément la suppression de la drève Léon Jacques à l'horizon 2020, la preuve que la disparition de cette voirie est complètement distincte du projet d'extension de la carrière.

Elle souligne avoir expliqué que l'ouverture de voirie autorisée par l'acte attaqué se justifie par la nécessité d'assurer « une liaison améliorée entre la route industrielle et la Route Nationale 6 entre Braine-le-Comte et Tubize, la création d'une ZIT (Zone d'immersion temporaire) sur la Senne et l'adaptation du tracé de la rue de Rebecq près de la jonction avec la route industrielle où un rond-point sera créé », et, certes, permet « la poursuite de l'exploitation de la carrière Sagrex ». Elle en déduit que son projet permet de répondre à un besoin en termes de maillage viaire à l'échelle locale et de gestion de l'écoulement des eaux. La construction de la voirie ne lui paraît donc absolument pas dépendante de l'éventuel projet d'extension nécessitant le dépôt d'une demande de permis unique.

En raison de l'indépendance des deux projets, elle conclut qu'il n'est pas requis de faire une évaluation globale et unique sur l'extension de la carrière et la création de la voirie.

Elle expose qu'afin d'éviter de se voir reprocher d'avoir évalué les incidences du projet sans tenir compte de la prochaine suppression éventuelle de la drève Léon Jacques, elle a tout de même évoqué les impacts à intervenir de la suppression de cette voirie, sans pour autant qu'une telle demande ne soit formulée. Cette anticipation se justifie par le fait que la drève Léon Jacques borde sa carrière et constitue un obstacle potentiel à la réserve de gisement exploitable (projet qui fera l'objet d'un dépôt d'une demande de permis unique). Elle a ainsi informé le conseil communal et, ensuite, l'auteur de l'acte attaqué que la drève Léon Jacques serait probablement bientôt supprimée, et ce, pour que ces autorités puissent statuer en pleine connaissance de cause.

Elle ajoute que la notice d'évaluation des incidences intègre déjà les impacts de la suppression de la drève Léon Jacques. Elle s'appuie sur l'annexe attachée à la notice d'évaluation des incidences traitant de la mobilité, qui souligne les bénéfices résultant du projet autorisé par l'ouverture de voirie.

Elle estime que, dans ces circonstances, il ne peut lui être reproché d'avoir saucissonné le projet puisqu'elle a envisagé toutes les conséquences environnementales liées à la création de la voirie, ainsi qu'à la suppression de la drève Léon Jacques censée intervenir à plus lointaine échéance.

Elle soutient que tous les impacts en matière de circulation ont été envisagés dans la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement dans le cadre de la demande portant sur la voirie, et ce, en tenant compte de la suppression future de la voirie litigieuse. Elle fait valoir que, dans le cadre de cette demande, il n'y a aucune raison d'intégrer l'évaluation environnementale relative à l'extension de la carrière dans la notice d'évaluation des incidences puisque ce projet est indépendant de la création de la voirie. Cela étant, elle soutient que l'évaluation des impacts a été globale puisqu'elle porte sur la suppression de la Drève Léon Jacques (et ce, même si elle ne fait pas l'objet de la demande).

Elle rappelle que la suppression de la voirie litigieuse n'est requise qu'au jour de l'extension de la carrière, en manière telle que l'impact environnemental de la suppression de ladite voirie sera nécessairement examiné au jour du dépôt de la demande de permis unique portant sur l'extension de la carrière.

Elle considère qu'une telle manière de procéder est conforme à la jurisprudence du Conseil d'État. Elle en retire que, pour considérer qu'une évaluation unique est requise, il importe de constater que les projets phasés à différents moments doivent être chacun indispensables à la mise en œuvre des autres. Elle estime que pareil raisonnement est tout à fait transposable au cas d'espèce. Si la proximité géographique entre l'extension de la carrière et la création de la voirie n'est pas contestée, la mise en œuvre du projet de création de voirie peut, selon elle, être réalisée indépendamment de l'extension de la carrière. Elle en conclut que le projet qui sera autorisé par le permis d'urbanisme à intervenir dispose d'une justification propre et n'est pas subordonné par le projet d'extension de la carrière. Elle réitère que la suppression de la drève Léon Jacques est évoquée depuis plus de 10 ans par le plan communal de mobilité de Rebecq, et ce, sans qu'elle ne présente de lien avec l'extension de sa carrière.

Elle indique encore que la création de la voirie ne rentre pas dans une catégorie d'actes et travaux soumis d'office à étude d'incidences par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 précité, comme le relève l'acte attaqué. Elle conclut que l'acte attaqué est régulier en ce qu'il n'impose pas la réalisation d'une étude d'incidences.

V.2. Examen

Sur la recevabilité

1. Les articles D.62 et D.68 ont été modifiés par l'article 45 du décret du 24 mai 2018 « transposant la directive 2014/52/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 modifiant la directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et modifiant le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement en ce qui concerne la dématérialisation et la simplification administrative et diverses dispositions ».

La version modifiée de ces dispositions s'appliquent à l'acte attaqué, conformément à l'article 58 du décret du 24 mai 2018 précité, sachant que ce décret est entré en vigueur le 16 juin 2018 et que la demande de permis unique a été introduite le 20 février 2019.

Ainsi, c'est à raison que les parties requérantes invoquent l'article D.68 du Code de l'environnement.

L'exception d'irrecevabilité soulevée par la première partie intervenante n'est pas accueillie.

Sur le fond

1. Dans l'arrêt n° 249.669 du 1^{er} février 2021, il a été jugé ce qui suit :

« L'article D.68, alinéa 1^{er}, du Code de l'environnement énonce ce qui suit :

“ S'il apparaît que, pour la réalisation du projet, plusieurs permis sont requis, l'évaluation des incidences sur l'environnement est mis en œuvre une seule fois et elle porte sur l'ensemble des incidences sur l'environnement que le projet est susceptible d'avoir”.

Pour apprécier si deux projets présentés comme distincts forment en réalité un seul projet, il y a lieu de vérifier, d'abord, l'existence d'une proximité géographique entre eux. Cette condition de proximité géographique découle notamment de l'article D.67, § 1^{er}, 1°, du Code de l'environnement où le législateur se réfère au “site” du projet. Il y a lieu, ensuite, de vérifier l'existence d'un lien d'interdépendance fonctionnelle entre les projets. Ce lien d'interdépendance est établi quand les deux opérations sont incomplètes l'une sans l'autre. Ce lien n'est pas établi quand les deux projets peuvent être mis en œuvre indépendamment l'un de l'autre. Il y a encore lieu de tenir compte de ce que l'application du système d'évaluation des incidences unique suppose une certaine simultanéité dans la mise en œuvre des projets, mais de ce qu'un phasage imposé par la chronologie n'est pas de nature à exclure le projet unique quand il s'agit bien de réaliser un ensemble fonctionnel caractérisé par l'interdépendance de ses éléments. Il convient d'observer, enfin, qu'à défaut de cette interdépendance fonctionnelle, des liens ou des interactions entre des projets ne

suffisent pas à créer le projet unique. Il y a dans la conception et la délimitation d'un projet par le maître de l'ouvrage une part nécessaire de subjectivité. La proximité géographique et l'interdépendance fonctionnelle ont, en revanche, un caractère objectif.

En l'espèce, la proximité géographique entre les voiries concernées et la zone d'extension de l'activité de la partie intervenante n'est pas contestée, ni contestable.

En ce qui concerne le lien d'interdépendance fonctionnelle, il ressort des dossiers administratif et de pièces des parties requérantes que le projet de voiries autorisé par l'acte attaqué est directement lié au projet d'extension du site carrier de la partie intervenante et à la fermeture de la drève Léon Jacques.

Ainsi, dans le plan communal de mobilité de juin 2010, il est expressément relevé que les mesures structurantes pour la commune de Rebecq portent notamment sur "la recherche d'une infrastructure routière alternative à la drève Léon Jacques, qui sera coupée dans un délai de dix à douze ans par l'extension vers le Sud des carrières de Quenast".

Ensuite, dans la demande de permis, il est précisé, dans les termes suivants, dans quel contexte cette demande s'inscrit :

“ Afin de pouvoir continuer son activité, la société SAGREX Aggregates Activity of CBR SA introduit une demande de permis d'urbanisme qui concerne le déplacement d'une route, et ceci pour étendre la fosse d'extraction au-delà de la Drève Léon Jacques (extension qui fera l'objet par la suite d'une demande de permis unique) afin de faire perdurer son activité à Quenast”.

Dans la notice des incidences environnementales jointe à la demande, il est notamment exposé que le projet litigieux est destiné à "permettre la poursuite de l'exploitation de la carrière de Sagrex Quenast".

Par ailleurs, il est indiqué dans la convention du 25 juin 2020 conclue entre la partie intervenante et la commune de Rebecq, que la construction de la nouvelle voirie autorisée par l'acte attaqué vise "à terme" "à remplacer le tracé de l'actuelle Drève Léon Jacques" et que les aménagements envisagés ne devront être réalisés par la partie intervenante que "pour autant que l'Entreprise se voit garantir par l'autorité compétente une exploitation allant au-delà de quinze (15) ans".

Enfin, l'acte attaqué confirme que le lien fonctionnel entre les actes et travaux autorisés et les opérations postérieures, dans les termes suivants :

“ Considérant que le projet consiste en la création d'une voirie, d'une longueur de 1940 m. reliant la Route Industrielle - et indirectement la Rue de Rebecq - à la N6; qu'elle est destinée à remplacer dans le réseau la Drève Léon Jacques, qui sera supprimée (coupée), dans le cadre de l'extension, vers le Sud, de la carrière de Quenast; qu'elle permettra de rediriger le trafic empruntant actuellement la Drève Léon Jacques”.

Il y est également exposé ce qui suit :

“ (...) la création de cette voirie est destinée à remplacer la Drève Léon Jacques qui sera supprimée en vue de l'extension future des carrières de Quenast”.

Il ressort de ces différents éléments que le projet autorisé par l'acte attaqué ne se justifie qu'en raison du projet de suppression de la drève Léon Jacques, lequel trouve lui-même son origine dans le projet d'extension des carrières de la partie intervenante.

Si, comme le relève la partie intervenante, il ressort de la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement et son annexe traitant de la mobilité que la nouvelle voirie aura des effets bénéfiques sur le réseau routier de la zone concernée, il s'agit en réalité de conséquences résultant de la mise en œuvre du projet global et non de la finalité réelle du projet autorisé par l'acte attaqué.

La partie intervenante, qui est une société spécialisée dans la production et la commercialisation de ciments et granulats, n'a pas indiqué se lancer dans un projet urbanistique d'une telle ampleur – portant sur la construction d'une route de presque deux kilomètres, de la création d'un important carrefour et d'une zone d'immersion temporaire – afin de viser ces quelques effets bénéfiques, alors que ceux-ci auraient pu être rencontrés par des aménagements de voiries existantes. Comme les éléments précités le démontrent, elle a toujours inscrit le projet attaqué dans la perspective des deux autres projets.

En tout état de cause, et indépendamment des intentions de la bénéficiaire du permis, les éléments du dossier permettent de constater que la suppression de la drève Léon Jacques n'est possible qu'en raison de la réalisation des nouvelles voiries autorisées, et que la future extension des carrières de la partie intervenante n'est possible qu'à la condition de la suppression de la drève Léon Jacques.

Partant, les trois projets forment un ensemble fonctionnel caractérisé par le lien d'interdépendance de ses éléments.

La circonstance que l'extension de la carrière elle-même pourrait n'intervenir qu'ultérieurement à la mise en œuvre de l'acte attaqué, n'énerve pas, à elle seule, le fait que les différents permis et autorisations qui devront être obtenus s'inscrivent dans le cadre d'un projet unique, lequel devait faire l'objet d'une seule évaluation des incidences sur l'environnement, conformément à l'article D.68, alinéa 1^{er}, du Code de l'environnement.

Le troisième moyen n'appelle que des débats succincts. Il est fondé dans la mesure qui précède ».

Il a ainsi été jugé que les projets de suppression de la drève Léon Jacques, de création de la nouvelle voirie (route de Montagne) et d'extension de la carrière de la seconde partie intervenante forment en réalité un projet unique, en sorte qu'en application de l'article D.68, alinéa 1^{er}, du Code de l'environnement, une seule évaluation des incidences sur l'environnement devait être réalisée.

2. Pour autant, il importe de déterminer si, dans le cadre de la police administrative spéciale de la voirie communale, organisée par le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, l'absence de réalisation d'une évaluation unique des incidences sur l'environnement implique que l'auteur de l'acte attaqué n'était pas en mesure de statuer en connaissance de cause ou a été induit en erreur sur les incidences, notables ou non, du projet litigieux, et ce, compte tenu des objectifs propres à cette police administrative spéciale.

En ce sens, l'article 1^{er} du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale fixe les objectifs de ce régime juridique. Il dispose que :

« Le présent décret a pour but de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ainsi que d'améliorer leur maillage.

Il tend aussi, selon les modalités que le Gouvernement fixe, et en concertation avec l'ensemble des administrations et acteurs concernés, à ce que les communes actualisent leur réseau de voiries communales. Par actualisation, il faut entendre la confirmation, la suppression, le déplacement ou la création de voiries communales en fonction des situations de fait et de droit et de la nécessité de renforcer le maillage des voiries communales pour rencontrer notamment, les besoins de mobilité douce actuels et futurs ».

Par ailleurs, conformément à l'article 9, § 1^{er}, alinéa 2, du décret du 6 février 2014 précité, la décision d'autoriser la création ou la modification d'une voirie communale « tend à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication ».

Il résulte de la nature et des objectifs des décisions de création, de modification et de suppression de voiries communales que seules les « incidences essentielles du projet sur l'environnement » doivent être analysées par les autorités à ce stade, les autres incidences du projet sur l'environnement devant être appréciées par l'autorité chargée de statuer sur les demandes de permis d'urbanisme consécutives.

En outre, les inexactitudes ou les carences du dossier de demande de permis peuvent être palliées par d'autres informations ou déductions et n'ont de conséquences que si les éléments du dossier n'ont pu permettre à l'administration de se prononcer en connaissance de cause ou l'on induit en erreur. En d'autres termes, ces défauts n'entraînent en principe l'annulation de l'autorisation que si cette dernière a été accordée en méconnaissance de cause par l'autorité, celle-ci n'ayant pas été complètement et exactement informée ni par le dossier de demande de permis ni d'une autre manière. Il revient à celui qui dénonce les lacunes du dossier de demande de permis de montrer que ces défauts ont empêché l'administration d'apprécier convenablement la demande et qu'elles auraient pu la conduire à prendre une décision différente.

En l'espèce, la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement déposée avec la demande de permis appréhende les incidences environnementales dans les termes suivants :

« Ceci permettra, tout en assurant une liaison améliorée entre la route industrielle et la Route Nationale 6 entre Braine-le-Comte et Tubize, la création d'une ZIT

(Zone d’immersion Temporaire) sur la Senne et l’adaptation du tracé de la rue de Rebecq près de la jonction avec la route industrielle où un rond-point sera créé. La nouvelle voirie permettra de désengorger le carrefour rue de Rebecq – rue Zaman et Drève Léon Jacques par où transitent actuellement tout le trafic provenant de la E429, de Rebecq et Quenast devant rejoindre l’axe prioritaire que constitue la RN 6, tandis que l’aménagement d’une ZIT est destiné à réduire les inondations dans le centre de Quenast.

(...)

o la circulation :

La nouvelle voirie est destinée à améliorer la mobilité et à réduire les problèmes de circulation par la création d’une jonction structurante entre les R.N°6, R.N.°7 et A8 / E429 permettant à un trafic important d’éviter de passer par des zones fortement peuplées (rue Zaman à Rebecq notamment).

Le carrefour problématique aux croisements de la R.N°6, de la drève Léon Jacques et de la R.N°280 sera assaini et avantageusement partiellement déplacé; de plus, le transit ne passera plus par le passage à niveau actuel de la route industrielle.

Notons que la voirie de liaison a pour but de remplacer la Drève Léon Jacques » .

Par ailleurs, l’annexe « Mobilité » à la demande de permis indique également ce qui suit :

« Village de Quenast

La nouvelle voirie, qui ne comporte pas de carrefour de plain-pied entre ses deux extrémités, améliorera l’accès à la N6 depuis le village de Quenast et réduira de ce fait le trafic transitant par le quartier de Bruissot.

(...)

L’itinéraire potentiel figurant sur l’Illustration 24. N’est pas directement impacté par le projet, dans la mesure où la rue de Rebecq passe sous la nouvelle infrastructure. Le trafic sur la rue de Rebecq diminuera, ce qui est favorable aux déplacements à vélo ».

Si ces deux documents comportent une certaine évaluation des incidences environnementales du projet de création de voirie communale visée par l’acte attaqué, ils ne permettent toutefois pas à l’auteur de l’acte attaqué de pouvoir appréhender adéquatement l’ensemble des incidences environnementales du projet unique au regard des objectifs visés aux articles 1^{er} et 9, § 1^{er}, alinéa 2, du décret du 6 février 2014 précité, lequel devait également prendre en compte la suppression de la drève Léon Jacques. La seule mention que « la voirie de liaison a pour but de remplacer la Drève Léon Jacques » n’emporte aucune évaluation concrète des incidences environnementales du projet unique et n’éclaire en rien les effets du projet au regard de ces objectifs.

Aucun autre document du dossier administratif ne permet de combler les carences de la demande de permis sur ce point pour permettre à l’auteur de l’acte

attaqué d'apprécier adéquatement le respect des objectifs visés aux articles 1^{er} et 9, § 1^{er}, alinéa 2, du décret du 6 février 2014.

Les motifs de l'acte attaqué ne permettent pas de s'assurer que son auteur a pu statuer en connaissance de cause quant aux incidences environnementales de la création de voirie.

La première branche du premier moyen n'appelle que des débats succincts. Elle est fondée.

Les conclusions du rapport peuvent être suivies.

X. Indemnité de procédure et dépens

Les parties requérantes sollicitent une indemnité de procédure de 840 euros. Il y a lieu de faire droit à leur demande en application de l'article 67, §2, du règlement général de procédure.

Les dépens sont mis à la charge de la partie adverse, dont les droits de rôle de 1200 euros, en l'espèce. Quant à la contribution visée à l'article 66, 6°, du règlement général de procédure, il y a lieu de la réduire à 40 euros dans le cadre du présent litige. En effet, par un arrêt n° 22/2020 du 13 février 2020, publié au *Moniteur belge* du 20 février 2020, la Cour constitutionnelle a annulé, dans l'article 4, § 4, alinéa 1^{er}, de la loi du 19 mars 2017 « instituant un fonds budgétaire relatif à l'aide juridique de deuxième ligne », les mots « par partie requérante ».

En conséquence, dans l'hypothèse d'une requête appuyée par une pluralité de parties requérantes, une seule contribution de 20 euros peut être réclamée par requête.

En vertu de l'effet *erga omnes* et rétroactif de l'arrêt de la Cour constitutionnelle précité, il y a lieu d'ordonner le remboursement des contributions indûment perçues, en l'espèce.

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

Article 1^{er}.

Est annulé l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 janvier 2020 « approuvant la demande de création et de modification de voirie communale telle qu'identifiée sur le plan n° 014 dressé par la SPRL Myclene, bureau d'étude et de coordination, géomètre-expert immobilier juré, en date du 20 février 2019 ».

Article 2.

Une indemnité de procédure de 840 euros est accordée aux parties requérantes, à concurrence d'un tiers chacune, à la charge de la partie adverse.

La contribution prévue à l'article 66, 6°, du règlement général de procédure, liquidée à la somme de 40 euros, est mise à la charge de la partie adverse.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 1.500 euros, sont mis à la charge de la partie adverse, à concurrence de 1.200 euros, et à la charge des parties intervenantes, à concurrence de 150 euros chacune.

Article 3.

Les deux contributions de 20 euros indûment perçues seront remboursées aux parties requérantes par le service désigné au sein du Service public fédéral Finances comme compétent pour encaisser les droits au Conseil d'État.

Article 4.

Le présent arrêt sera publié dans les mêmes formes que l'arrêté annulé aux valves communales de Rebecq, conformément à l'article L1133-1 du Code wallon de la démocratie locale et de la décentralisation.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le
30 juin 2021 par :

Anne-Françoise Bolly,
Céline Morel,

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

Le Greffier,

Le Président,

Céline Morel

Anne-Françoise Bolly