CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n^o 253.168 du 7 mars 2022

A. 229.336/XIII-8789

En cause : 1. **la société anonyme CORA**,

2. **la société anonyme GALIMMO CHÂTELINEAU**,

ayant toutes deux élu domicile chez
M^es Tangui VANDENPUT, Dominique VERMER et Thomas HAZARD, avocats,
avenue Tedesco 7
1160 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 société anonyme FRUN PARK CHÂTELINEAU**,

2. **la société anonyme BEMAT**,

ayant toutes deux élu domicile chez
M^e Matthieu GUIOT, avocat,
chaussée de Louvain 431-F
1380 Lasne,

3. **la ville de Charleroi**,

ayant élu domicile chez
M^e Olivier JADIN, avocat,
rue Jules Destrée 72
6001 Marcinelle.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite par la voie électronique le 14 octobre 2019, les sociétés anonymes (SA) Cora et Galimmo Châtelineau demandent l'annulation de l'arrêté du 26 juillet 2019 par lequel le ministre de l'Aménagement du territoire accorde à la société anonyme (SA) Frun Park Châtelineau et à la SA Bemat un permis d'urbanisme autorisant la construction d'un complexe commercial, d'un parking de 659 places, de deux bâtiments mixtes (commerces et huit logements),

d’une crèche de 36 lits et d’un immeuble de deux appartements, ainsi que la création d’une voirie et d’un parc paysager sur des parcelles sises rue de Gilly à Châtelet.

II. Procédure

Par une requête introduite le 11 février 2021, les parties requérantes ont également demandé la suspension de l’exécution de l’acte attaqué, selon la procédure d’extrême urgence.

Par une requête introduite par la voie électronique le 5 décembre 2019, les SA Bemat et Frun Park Châtelineau ont demandé à être reçues en qualité de parties intervenantes.

Cette intervention a été accueillie par une ordonnance du 9 janvier 2020.

Par une requête introduite le 29 septembre 2020, la ville de Charleroi a demandé à être reçue en qualité de partie intervenante à l’appui de la requête.

Cette intervention a été accueillie par une ordonnance du 22 octobre 2020.

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

L’arrêt n° 249.859 du 19 février 2021 a rejeté la demande de suspension de l’exécution de l’acte attaqué et réservé les dépens. Il a été notifié aux parties.

Une demande de poursuite de la procédure a été introduite le 1er mars 2021 par les parties requérantes.

M. Lionel Renders, auditeur au Conseil d’État, a rédigé un rapport sur la base de l’article 12 du règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

À l’exception de la troisième intervenante, toutes les parties ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 28 décembre 2021, l’affaire a été fixée à l’audience du 3 février 2022.

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

M^e^ Camille Tilquin *loco* M^e^ Tangui Vandenput, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, M^e^ Aurélie Vandenberghe *loco* M^e^ Pierre Moërynck, avocat, comparaissant pour la partie adverse, M^e^ Matthieu Guiot, avocat, comparaissant pour les première et deuxième parties intervenantes et M^e^ Jean-Louis Leukx *loco* M^e^ Olivier Jadin, avocat, comparaissant pour la troisième 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 la cause sont exposés dans l'arrêt n° 249.859 du 19 février 2021. Il y a lieu de s'y référer.

IV. Premier moyen

IV.1. Thèse des parties requérantes

Les parties requérantes prennent un premier moyen de la violation de l'article 4 du décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun, de l'arrêté ministériel du 20 juillet 2017 autorisant l'ouverture de la nouvelle voirie publique traversant le site du projet, des options planologiques relatives aux espaces publics, de l'article 27 des prescriptions urbanistiques et du plan de destination du plan communal d'aménagement dérogatoire (PCA) « Les Mottards » n° 2 adopté par le conseil communal de la ville de Châtelet le 29 juin 2001, du principe de l'indépendance des polices administratives et « du principe général de droit qui veut que tout acte administratif repose sur des motifs de droit et de fait exacts, pertinents et légalement admissibles », de l'incompétence de l'auteur de l'acte, de l'absence, de l'erreur, de l'insuffisance ou de la contrariété dans les causes ou les motifs, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir.

En une première branche, elles relèvent que l'acte attaqué impose, au titre de condition, que l'accès au projet via la rue des Mottards et la nouvelle voirie

publique – dont l'ouverture a été autorisée par un arrêté ministériel du 20 juillet 2017 – soit limité aux véhicules des services de secours par le placement de bornes rétractables, et ce, afin de préserver la tranquillité du quartier résidentiel de la rue des Mottards. Elles estiment que, ce faisant, l'acte attaqué a pour objet de réglementer, pour une durée indéterminée, la circulation routière sur la nouvelle voirie publique, mesure qui est étrangère à la police de l'urbanisme, et qui empêche d'atteindre l'objectif d'amélioration du maillage des voiries dans la zone du projet.

Elles font valoir qu'en vertu de l'article 4 du décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun, c'est au conseil communal qu'il appartient d'arrêter les règlements complémentaires concernant, notamment, les voiries communales et, plus particulièrement, d'édicter des mesures permanentes ou périodiques d'aménagement ou d'organisation de la circulation routière.

Dans leur mémoire en réplique, elles exposent que, dans son arrêt n° 174/2004 du 3 novembre 2004, la Cour constitutionnelle a précisé que les règlements complémentaires adoptés par les conseils communaux visent à adapter la réglementation sur la circulation aux circonstances locales ou particulières. Elles soutiennent que l'aménagement envisagé a pour effet de régler de manière permanente la circulation routière sur la voirie communale concernée. Elles en déduisent que l'imposition d'un tel aménagement permanent sur la voirie ne pouvait relever que d'une décision préalable du conseil communal par le biais de l'adoption d'un règlement complémentaire à la circulation routière ou, à tout le moins, ne pouvait être prévue que si un tel règlement était adopté par le conseil communal. S'il s'agissait de régler une situation temporaire, ce qu'elles contestent, elles soutiennent que seul le bourgmestre était compétent pour imposer le placement de telles bornes en application de l'article 135, § 2, de la Nouvelle loi communale ou, qu'à tout le moins, un tel aménagement temporaire ne pouvait être imposé qu'après que le bourgmestre ait arrêté une ordonnance de police en ce sens. Elles indiquent que s'il était jugé que le placement permanent des bornes rétractables sur la voirie ne relevait pas de la compétence exclusive du conseil communal, il appartenait alors au Gouvernement wallon, dans le cadre de sa seule saisine sur recours relative à la demande d'ouverture de voirie, d'imposer le placement des bornes rétractables. Elles estiment que c'est à tort que la partie adverse soutient que l'auteur de l'acte attaqué pouvait imposer le placement des bornes rétractables sur la voirie dès lors que ces dernières consistent en des aménagements et équipements de voiries exclus de la compétence de l'autorité ayant statué sur la demande d'ouverture de voirie en application du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale. Elles ajoutent qu'il convient encore de définir la notion d'« équipement de la voirie » et de

déterminer si la pose des bornes rétractables relève de cette définition. Elles estiment que l'aménagement de telles bornes constitue un aménagement ou un équipement de la voirie qui demeure de la compétence exclusive du conseil communal devant statuer sur la demande d'ouverture de voirie en vertu du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ou de la compétence du Gouvernement saisi sur recours. Elles rappellent également que, dans le cadre de la décision relative à la voirie, le Gouvernement wallon n'a pas exigé le placement permanent des telles bornes.

Dans leur dernier mémoire, elles insistent sur le caractère permanent des bornes rétractables, lequel requiert, selon elles, l'édiction d'un règlement. Elles précisent également que la voirie visée dans le passage de l'arrêt n° 246.836 du 23 janvier 2020 concerne la voirie projetée depuis la rue de Gilly et non la voirie à créer autorisée par l'arrêté ministériel du 20 juillet 2017 et destinée à relier le rond-point du Tram à la rue des Mottards au bout de laquelle les bornes rétractables seront placées.

En une seconde branche, elles soutiennent que les options planologiques, l'article 27 des prescriptions urbanistiques et le plan de destination du PCA n° 2, dit « Les Mottards », en ce qu'ils prévoient l'aménagement d'une nouvelle voirie reliant la rue de Gilly et la rue des Mottards, ainsi que l'arrêté ministériel du 20 juillet 2017 autorisant l'ouverture de la nouvelle voirie publique traversant le site des « Mottards » entre le rond-point du Tram et la rue des Mottards, en ce qu'il est motivé, notamment, par le souci d'améliorer le maillage des voiries, imposaient que cette nouvelle voirie publique soit accessible à tous et en tout temps.

Dans leur dernier mémoire, elles estiment que l'arrêté ministériel du 20 juillet 2017 n'a pas prévu de créer une voirie communale dont l'accessibilité serait limitée.

IV.2. Examen

A. Sur la première branche

L'auteur de l'acte attaqué a imposé la condition suivante :

« La limitation de l'accès au parking via la rue des Mottards par le placement de bornes rétractables et la limitation de l'accès depuis la rue de Gilly vers la voirie privée de la crèche par des barrières, de même que les accès depuis la nouvelle voirie vers les aires de parking, conformément au "plan de mobilité" ci-joint en annexe ».

L’arrêt n° 246.836 du 23 janvier 2020, statuant sur l’arrêté ministériel du 20 juillet 2017 autorisant l’ouverture de voirie, a notamment jugé comme suit :

« 22. Sur la première branche, l'article 2, 1°, du décret du 6 février 2014 précité définit la voirie communale comme étant la “voie de communication par terre affectée à la circulation du public, indépendamment de la propriété de son assiette, y compris ses dépendances qui sont nécessaires à sa conservation, et dont la gestion incombe à l'autorité communale”.

Il ressort des travaux préparatoires du décret du 6 février 2014 précité ce qui suit :

“ La notion de voirie publique est une notion de pur fait : une voirie est publique dès l'instant où elle est accessible au public. L'assiette d'une voirie publique peut aussi bien appartenir aux pouvoirs publics qu'à un particulier. Dès l'instant où une voirie est publique, elle se voit appliquer les charges et obligations découlant de la police de la voirie. ‘Une voie de communication accessible à la circulation du public est une voie publique, même si elle a été ouverte par un particulier et que le sol sur lequel elle est établie continue à appartenir à ce dernier. En ce cas, elle est soumise à toutes les obligations et charges qui découlent de la police de la voirie, c'est-à-dire non seulement les règles destinées à garantir la liberté, la sécurité et la salubrité de la circulation mais aussi celles qui concernent l'administration de la voie, notamment son alignement et son tracé’ (Cass., 14 septembre 1978, Pas., 1979, I, p. 43) ” (*Doc. parl.*, Parl. wal., sess. 2013-2014, n° 902/1, p. 3).

Afin de déterminer si la voirie est ouverte au public, il convient de se baser sur des indices concrets. Sont ainsi des indices d'absence d'ouverture au public, notamment, les barrières qui interdisent l'accès aux tiers, la centralisation des boîtes aux lettres ou la présence d'un local à poubelles à front de la voirie accessible au public. À cet égard, il importe d'étayer à suffisance le fait qu'une voirie ne soit pas affectée à la circulation du public.

23. En l'espèce, le schéma des voiries déposé par la première partie intervenante en même temps que le recours administratif du 2 juin 2017 ne représente pas la présence de barrières d'accès à l'entame de la voirie d'accès dénommée “entrée site 2”. En revanche, son courrier du 10 juillet 2017, transmis dans le cadre de l'instruction du recours administratif précité, mentionne ce qui suit :

“ Le second accès, ainsi que les voiries internes du parking du complexe sont privés.

Comme exposé dans le cadre de notre recours, le projet prévoit : outre la voirie publique communale dont l'ouverture est sollicitée conformément au décret du 6 février 2014 - la création d'une seconde voirie privée à double sens, reliée à la rue de Gilly. Cette voirie constitue une voie d'accès supplémentaire qui est le résultat d'avis convergents de la DGO1 et des auteurs de l'étude d'incidences CSD ingénieurs.

Ce second accès est qualifié de “privé” par opposition à la voirie “publique” créée au sens du décret du 6 février 2014. Il repose sur une assiette privée, ne sera pas rétrocédée à la commune mais sera accessible à la circulation du public de manière réglementée.

Cet accès est en effet une voirie privée destinée à l'usage d'un public déterminé : la clientèle du complexe commercial, les résidents des appartements et le personnel et clients de la crèche. Cette voirie ne permet donc pas le passage du public dans sa généralité mais reste réservée à certains usagers uniquement. À ce titre, des dispositifs de contrôle (barrières) seront mis en place pour ‘gérer’ les accès (voy. plan ci-joint) ”.

Le plan de mobilité joint à ce courrier illustre l'implantation de barrières d'accès au point de liaison entre cette voirie d'accès et la rue de Gilly.

L'acte attaqué, quant à lui, comporte notamment les motifs suivants :

“ Considérant que la demande de création et de modification de voirie porte sur la création d'une voirie connectant le rond-point du Tram situé sur la rue de Gilly, à la rue des Mottards; que cette voirie a une assiette de 11 mètres de large;

Considérant qu'il y a lieu de souligner que le projet prévoit la création d'une voirie à l'ouest du bloc 3, reliant le parking à la rue de Gilly, celle-ci constituant une voie d'accès supplémentaire au public, mais destinée à rester privée; que dans son courrier d'engagement daté du 10 juillet 2017, la demanderesse (Frunpark Châtelineau sa) indique que cette voirie, de même que les voiries de circulation interne et les cheminements piétons et cyclistes internes, est à considérer comme privée et ne sera pas rétrocédée à la commune; qu'elle pourra être matériellement identifiée comme tel[le] par la mise en place d'un dispositif physique de gestion des accès (barrières); que ces aménagements constituent des conditions relevant du permis d'urbanisme et non de la décision relative à la création et à la modification de voirie, fondée sur le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale”.

24. Au regard des informations communiquées le 10 juillet 2017 par la première partie intervenante, l'auteur de l'acte attaqué a pu valablement considérer que la voirie d'accès litigieuse n'était pas une voirie publique. En effet, il est prévu que des barrières permettent de réglementer l'accès à cette voirie pour certains usagers uniquement, ce qui implique qu'elle ne soit pas accessible au public dans sa généralité. Par conséquent, les aménagements projetés n'entrent pas dans le champ d'application du décret précité. Il s'ensuit que l'auteur de l'acte attaqué ne devait pas autoriser l'ouverture de la voirie d'accès litigieuse.

Le fait que l'accès à cette voirie soit réglementé n'est pas contradictoire avec l'objectif visé par la DGO1 concernant la création de ce second accès “d'assurer une bonne mobilité sur le site avec deux entrées/sorties”. En effet, l'auteur de l'acte attaqué ne pouvait imposer le placement de barrières d'accès aux termes de sa décision, cette question relevant de la demande de permis d'urbanisme et non de celle d'ouverture de voirie communale. Ainsi, s'il fallait constater que les barrières d'accès n'étaient finalement pas prévues par le permis d'urbanisme portant sur le projet immobilier ou que ces barrières, quoique prévues, ne rempliraient pas leur fonction de limitation de l'accès à certains usagers, cette circonstance, postérieure à l'acte attaqué, ne pourrait en remettre en cause la légalité.

La première branche du moyen n'est pas fondée ».

Le fait que le placement de barrières d’accès – comme la pose de bornes rétractables – puisse relever de la police de l’urbanisme n’empêche pas qu’en vertu du principe de l’indépendance des polices administratives, un même projet soit soumis à d’autres mesures issues de polices spéciales distinctes.

En toute hypothèse, il appartient à l’autorité en charge de la police spéciale de l’urbanisme de déterminer, au regard de sa propre conception du bon aménagement des lieux, si des aménagements de voirie, comme la pose de barrières d’accès ou de bornes rétractables, sont nécessaires au projet urbanistique dont elle a

à connaître, notamment afin de répondre à des motifs de mobilité, visés à l'article 1er du CWATUP, alors applicable.

Compte tenu de ce qui précède, un permis d'urbanisme portant notamment sur l'aménagement d'une voirie ne fait pas obstacle à l'application éventuelle des dispositions du décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun, tandis que la condition édictée dans le permis attaqué relève bien de la compétence de l'autorité en charge de la police de l'urbanisme.

Enfin, les pouvoirs que le bourgmestre tient des articles 133, alinéa 2, et 135, § 2, de la Nouvelle loi communale ne remettent pas en cause ce qui précède : le dossier administratif ne fait ressortir aucun élément permettant de considérer que l'intervention du bourgmestre s'imposait, en ce sens que l'édiction d'une mesure de sauvegarde était nécessaire pour assurer le respect de l'ordre public matériel, tel que circonscrit par l'article 135, § 2.

Il s'ensuit que la première branche n'est pas fondée.

B. Sur la seconde branche

Il y a lieu de relever que, tel qu'il est formulé dans la requête, le grief n'indique pas avec la précision requise en quoi l'aménagement de barrières ou de bornes rétractables est contraire aux nombreuses dispositions dont la violation est alléguée.

En particulier, il y a lieu de relever que les motifs de l'arrêté ministériel du 20 juillet 2017 autorisant l'ouverture de voirie évoquaient expressément ce type d'aménagement, de sorte que l'acte attaqué ne lui est pas contraire.

La seconde branche est partiellement irrecevable et non fondée pour le surplus.

Il s'ensuit que la seconde branche n'est pas fondée.

En conclusion, le premier moyen n'est fondé en aucune de ses deux branches.

V. Deuxième moyen

V.1. Thèse des parties requérantes et de la troisième partie intervenante

A. Les parties requérantes

Les parties requérantes prennent un deuxième moyen de la violation des articles D.6, alinéa 1er, 16°, D.62 et R.53, du Livre Ier du Code de l'environnement, du « principe général de droit de l'exercice effectif du pouvoir d'appréciation », des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs et du principe général de droit « qui veut que tout acte administratif repose sur des motifs de droit et de fait exacts, pertinents et légalement admissibles », de l'absence, de l'erreur, de l'insuffisance ou de la contrariété dans les causes ou les motifs, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir.

Les parties requérantes soutiennent que l'acte attaqué autorise la première phase d'un projet d'aménagement global du site « Les Mottards », sans qu'une évaluation préalable et cumulative des incidences du projet d'aménagement, pris dans sa globalité, ait été réalisée, et sans indiquer les motifs pour lesquels son auteur a estimé qu'une telle évaluation, dont la nécessité avait pourtant été mise en exergue par elles dans leurs réclamations des 10 janvier et 9 février 2017, n'était, selon lui, pas requise.

En une première branche, elles font valoir qu'une telle évaluation globale s'imposait compte tenu de la proximité géographique et de l'interdépendance fonctionnelle existant entre la phase du projet autorisée par l'acte attaqué et la phase ultérieure visant au développement des PME et activités artisanales dans la partie nord du site « Les Mottards ». Elles soutiennent que la description du projet dans sa globalité et sa justification par référence aux différentes phases qui le constituent, donnée à l'appui du dossier de demande de permis d'urbanisme, constitue une reconnaissance du caractère global et unique du projet en ses différentes phases, tout comme de la nécessaire interdépendance des différentes composantes dudit projet. Elles exposent que la cohésion et l'unité du projet global peuvent également être constatées à travers le parc de stationnement et la nouvelle voirie à créer, laquelle est destinée à desservir tant la partie autorisée par l'acte attaqué, que les futurs blocs 6 et 7, constitutifs de la phase 2.

Par ailleurs, elles estiment que les développements consacrés par le chargé d'étude à la phase 2 du projet sont lacunaires tant en termes de description du

projet que de l'analyse des incidences induites par cette seconde étape du projet global. Elles affirment notamment qu'aucune information n'est donnée, que ce soit relativement au nombre, à l'implantation, voire à la nature des activités qui s'exerceront dans les blocs 6 et 7 constitutifs de la phase 2 du projet.

En conclusion, elles affirment que les tiers intéressés et les autorités consultatives n'ont pas pu faire valoir utilement leurs observations quant au projet global, tandis que l'autorité n'a pas été en mesure d'adopter une décision en pleine connaissance de cause, en particulier sur la question de savoir si les parkings du projet sont suffisamment dimensionnés pour accueillir les utilisateurs futurs des blocs constitutifs de la phase 2 du projet et si les voiries publiques et de livraison le sont également.

Dans leur mémoire en réplique, elles s'appuient sur un extrait de l'étude d'incidences, dont elles estiment qu'il ressort très clairement que les phases 1 et 2 du projet sont bien constitutives des deux composantes d'un seul et même projet global. Elles considèrent que la partie adverse est incohérente lorsqu'elle estime que « la circonstance qu'il est envisageable à long terme qu'il existe éventuellement de l'artisanat et des PME sur les blocs 6 et 7 du complexe Frunpark n'emporte en aucune façon l'obligation de d'ores et déjà en évaluer les incidences sur l'environnement » alors même qu'elle a, dans le même temps, estimé que le PCA n° 2 était respecté eu égard à la réalisation ultérieure de la phase 2 du projet devant assurer le respect d'un des objectifs principaux de ce plan, à savoir le développement de nouvelles PME et d'activités d'artisanat.

Dans leur dernier mémoire, elles affirment que la critique de légalité tirée du non-respect des orientations du PCA et de l'absence d'évaluation globale des incidences sur l'environnement au vu des objectifs généraux de mixité fonctionnelle reprises dans ce plan figure bien dans leur requête. Elles estiment que les quelques lignes que l'auteur de l'étude consacre aux incidences potentielles de la phase 2 sont « complètement dérisoires dans le cadre d'une étude des incidences comprenant 180 pages et ne répondent certainement pas au prescrit de l'article D.67, § 1er, du Livre Ier du Code de l'environnement ».

En une seconde branche, elles s'expriment comme suit :

« si la motivation d'un acte de l'administration active ne doit, en règle, pas contenir de réponse à toutes les objections qui ont été émises au cours de la procédure, il n'en demeure pas moins que lorsqu'au cours de l'enquête publique, des observations précises, dont l'exactitude et la pertinence sont corroborées par le dossier, ont été formulées –, comme tel a été le cas en l'occurrence – le permis délivré ne peut être considéré comme adéquatement motivé que s'il permet de

comprendre les raisons pour lesquelles l'autorité passe outre, au moins partiellement, à ces observations ».

Dans leur mémoire en réplique, elles font grief à l'auteur de l'acte attaqué de s'être contenté de reproduire, en le synthétisant, le contenu du recours introduit à l'encontre de la décision de refus de permis. Elles considèrent qu'une telle motivation par référence n'est pas admissible sur des points aussi importants que le respect des objectifs du PCA n° 2 et la nécessité de réaliser une évaluation des incidences globale en raison de l'existence d'un lien d'interdépendance fonctionnelle entre les phases 1 et 2 du projet. Elles font valoir en particulier que l'énumération des justifications en réponse aux réclamations contenues dans l'acte attaqué ne leur permet pas de comprendre les motifs ayant conduit son auteur à autoriser un projet méconnaissant l'un des principaux objectifs du PCA n° 2 et à ne pas exiger qu'une évaluation globale des incidences sur l'environnement soit réalisée.

Dans leur dernier mémoire, elles considèrent que la réponse apportée par l'auteur de l'acte attaqué à la réclamation s'apparente à une clause de style.

B. La troisième partie intervenante

S'agissant de la première branche, elle rappelle que le premier objectif du PCA n° 2 dit « Les Mottards » est d'avoir une mixité d'activités afin d'« accueillir de nouvelles PME, de dynamiser de nouvelles activités de type commercial, de services et d'artisanat ». Elle expose que la phase 1 du projet vise uniquement la création de nouvelles activités de type commercial et de services. Elle déduit des motifs de l'acte attaqué et du mémoire en intervention des deux premières parties intervenantes que ces dernières ont décidé unilatéralement de « saucissonner » le projet en deux phases, alors que, à son estime, le premier objectif du PCA est clair : il faut une mixité d'activités, qui ne peut être atteinte que par la réalisation des deux phases définies « *proprio motu* » par les bénéficiaires de permis. Si elle concède qu'afin de répondre au premier objectif de ce plan, une réalisation concomitante des deux phases n'est pas exigée, elle estime qu'un phasage précis est néanmoins nécessaire et qu'une évaluation globale du projet doit avoir lieu. Elle admet que l'étude d'incidences évoque, pour la plupart des aspects étudiés, les incidences potentielles de cette seconde phase, mais elle considère que cette étude est purement formelle, puisque cette phase d'installation de PME et d'artisanat est « purement aléatoire », et en tout cas « totalement indéterminée ».

S'agissant de la seconde branche, elle constate que l'acte attaqué reprend un certain nombre de points des deux réclamations introduites auprès de la ville de Châtelet mais elle soutient que son auteur n'y apporte aucune réponse.

V.2. Examen

A. Sur la première branche

1. L'article D.62 du Livre I[er] du Code de l'environnement, alors en vigueur, dispose comme suit :

« La délivrance de tout permis est subordonnée à la mise en œuvre du système d'évaluation des incidences des projets sur l'environnement prévu par le présent chapitre.

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

Le Gouvernement détermine, par des normes générales, les conditions d'application du présent article ».

L'article R.53 du Code de l'environnement, alors en vigueur, est libellé comme suit :

« Lorsque la mise en œuvre d'un projet requiert plusieurs permis indispensables à la bonne fin du projet et que l'un ou plusieurs de ces permis requiert une étude d'incidences, tous les permis sont soumis à une seule étude d'incidences et font l'objet :
1° d'une seule réunion d'information préalable;
2° des consultations prévues à l'article D.71;
3° d'une enquête publique de 30 jours selon les modalités du Titre III, de la Partie III, de la Partie décrétale du présent Code, à l'exclusion de toute autre mesure de publicité visée par les lois, décrets et règlements visés à l'article D.49 ».

L'article D.6, 16°, du Livre I[er] du Code de l'environnement définit la notion de « projet » comme étant « tout opération, activité, ouvrage, construction, démolition, transformation, extension ou désaffectation d'installations modifiant l'environnement, dont la réalisation est envisagée par une personne physique ou morale, de droit public ou privé et est subordonnée à autorisation préalable ».

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. 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 un phasage des projets 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.

2. S’agissant de la condition de proximité géographique, l’étude d’incidences sur l’environnement indique notamment ce qui suit :

« 3.2 Aperçu du projet et programme envisagé

3.2.1 Chiffres clés

Le projet de Frunpark à Châtelineau vise un développement global et multifonctions sur le site des Mottards.

Ce développement dispose d’une composante économique (commerces en phase 1 et artisanat/PME en phase 2) et d’une composante résidentielle (phase 1).

Parallèlement, une zone d’espace vert public sera aménagée. Les principales caractéristiques du projet sont reprises ci-après.

Tableau 3 : Chiffres clés

Tableau 3 : Chiffres clés.

Caractéristiques générales	
Superficie brute des commerces projetés (y compris dépôt Usico)	20.687 m²
Nombre d'enseignes attendues	13 enseignes
Nombre de logements projetés	15 logements
Superficie constructible brute dédiée aux PME	7.161 m²
Nombre de place de parking	790 emplacements
Superficie d'espace vert public	11.200 m²

Le plan d’occupation projetée soumis à étude d’incidences est présenté à la page suivante.

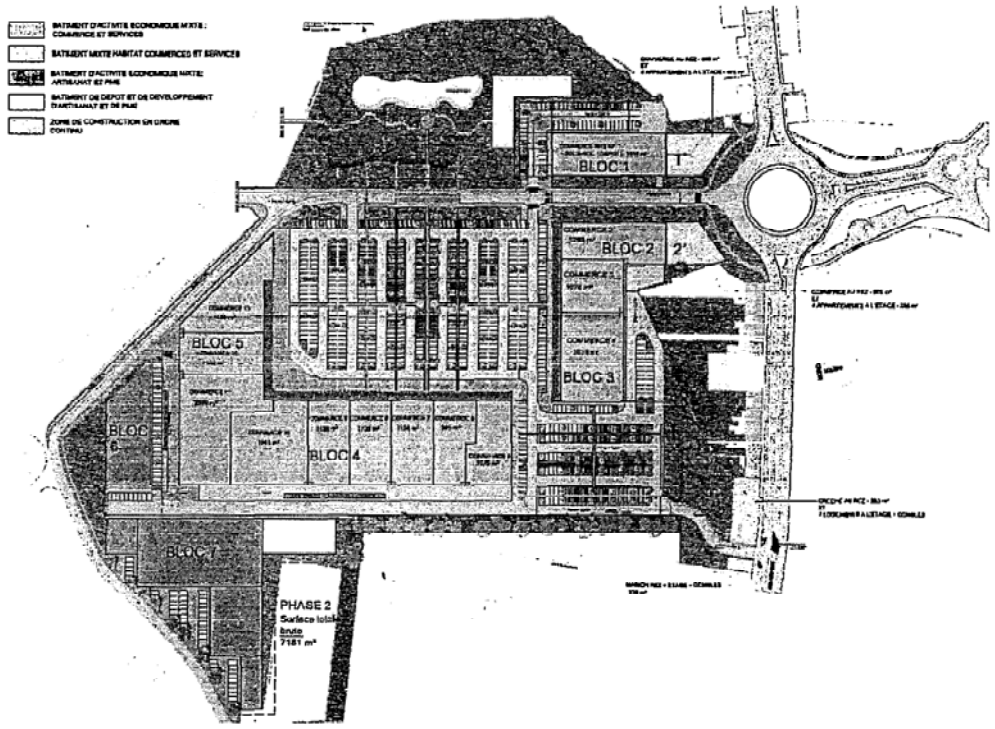

Figure 13 : Plan d'occupation projetée (source : GL+).

3.2.2 Programme envisagé

3.2.2.1 Logements et crèche

Le projet prévoit la réalisation de 16 logements. […]

L'immeuble implanté rue de Gilly accueillera également une crèche au rez-de-chaussée, soit sur 560 m^2 bruts.

3.2.2.2 Commerces et services

Une partie importante du projet est consacrée aux commerces et aux services. Ainsi, il est prévu 20.687 m^2 bruts de surface commerciales. Au sein de cette surface commerciale, une cellule sera dédiée à l'enseigne Usico, actuellement localisée rue de Gilly (déménagement sur une distance inférieure à 100 m). La superficie commerciale nette du projet est estimée à environ 16.296 m^2 (y compris le magasin Usico).

[…]

3.2.2.4 Artisanat et PME (Phase 2)

Le projet prévoit une zone d'activité économique mixte dédiée aux PME et à l'artisanat. Il s'agit des blocs 6 et 7, qui offrent une superficie brute totale de 7.161 m^2 de bâtiment mixte.
Remarquons que le bloc 7 intègre une zone de dépôt d'environ 800 m^2.

[…] ».

La condition de proximité géographique est rencontrée, comme il ressort du plan d'occupation projetée reproduit ci-avant.

3. Concernant la condition d'interdépendance fonctionnelle, les options générales du PCA n° 2 dit « Les Mottards » indiquent ce qui suit :

« Le premier objectif consiste à structurer et organiser le développement d'une nouvelle zone d'activité économique entre le périphérique R3, la rue de Gilly, la rue des Mottards et le tronçon du Ravel (ligne SNCB 119) compris dans la zone couverte par le plan communal d'aménagement;

Il s'agit principalement :
- d'accueillir de nouvelles PME, de dynamiser de nouvelles activités de type commercial, de services et d'artisanat;
- d'assurer l'intégration de la nouvelle zone à urbaniser au sein des espaces bâtis et non bâtis environnant;
- de garantir l'accessibilité la meilleure possible de la zone ».

Il ressort de ce qui précède que la nouvelle zone d'activité économique doit présenter une mixité fonctionnelle, laquelle est vouée à accueillir des activités de PME, ainsi que des nouvelles activités de type commercial, de services et d'artisanat.

4. Compte tenu des options du PCA et du programme envisagé par le demandeur de permis, la phase 1 (activités commerciales, logements et crèche) et la phase 2 (PME/artisanat), telles qu'elles sont présentées dans l'étude d'incidences, relèvent d'un projet unique, lequel implique la réalisation d'une évaluation globale des incidences sur l'environnement.

5. En l'espèce, l'étude d'incidences comporte les développements suivants quant aux activités ressortant de la phase 2.

5.1 En ce qui concerne la gestion des eaux de ruissellement, l'étude d'incidences indique ce qui suit :

« L'auteur d'étude recommande de suivre l'avis émis par IGRETEC qui vise à installer un débourbeur-séparateur d'hydrocarbures avant les bassins d'orage.

Toutefois, en fonction des activités qui se développeront sur la partie PME et artisanat du projet, un séparateur pourrait être nécessaire. Nous conseillons donc aux autorités d'être attentives à ce point lors de l'introduction de la demande de permis relative à la phase 2 du projet ».

5.2 En ce qui concerne les exigences en matière de performance énergétique des bâtiments, il est renseigné que « Les commerces ne sont pas soumis à l'exigence en matière de Ew » et que « La partie PME devra quant à elle répondre uniquement aux exigences en matière de U_{max} et de R ».

5.3 En ce qui concerne les ombres projetées, l'étude d'incidences comporte les renseignements suivants :

« Tout au plus, l'effet d'ombrage le plus marqué est attendu en phase 2. Il sera localisé au niveau des habitations du sentier de la Ferme. Ainsi, au cas le plus critique, le 21 décembre, l'ombre portée des bâtiments projetés des PME sur les maisons existantes disparaît environ 1h30 après le lever du soleil (cf. Figure suivante).

[Figure 48]

A titre d'exemple, la figure suivante montre une situation au solstice d'été. A ce moment de l'année, l'ombre projetée des bâtiments n'atte[i]ndra pas les maisons du sentier de la Ferme. Par contre, une ombre apparaîtra sur les maisons voisines du projet, situées au nord de la rue des Mottards pendant environ 3h30 (cf. Figure suivante). Ces ombrages sont typiques d'une implantation urbaine comme prévu par le PCA ».

Partant, l'auteur d'étude recommande d'« évaluer avec précision l'impact des bâtiments accueillant les PME sur l'ensoleillement des habitations voisines » lors de la phase 2.

5.4 En ce qui concerne l'estimation du trafic induit par la partie artisanat et PME du projet, l'auteur de l'étude d'incidences précise ce qui suit :

« Le trafic généré par l'activité d'artisanat ou de PME est induit par le déplacement du personnel et les déplacements liés à l'activité (livraisons, déplacements du personnel dans le cadre du travail, fournisseurs et visiteurs). Le trafic est fortement lié aux sociétés qui exploitent ce genre de zone et peut fluctuer sensiblement. Toutefois, sur la base des données de comptage disponibles pour une zone similaire en région namuroise, le trafic peut être estimé pour cette partie du projet. Il est présenté au tableau suivant.

Tableau 18 : Génération de trafic lié à la partie artisanat et PME du projet.

Type de déplacements	Trafic journalier	Pointe du matin	Pointe du soir
Actifs	40 Evp/j	10 Evp/h	7 Evp/h
Autres (Visiteurs, fournisseurs...)	60 Evp/j	5 Evp/h	5 Evp/h
Total	100 Evp/j	15 Evp/h	12 Evp/h

Evp = 'Equivalent véhicule particulier' – 1 automobile = 1 Evp / 1 poids lourds = 2 Evp / 1 deux roues = ½ Evp

Hypothèses pour les actifs : Présence journalière = 85% du total des actifs / 2 déplacements quotidiens / Part modale = 90% véhicules motorisé / Pointe du matin : étalement sur 2h / pointe du soir : étalement sur 3 heures

Hypothèses pour les 'autres' : 1 actif = 1 'autre' / 2 déplacements quotidiens / part modale = 100% véhicule motorisé / répartition régulière entre 8h et 18h ;

La répartition spatiale du trafic lié cette activité est organisée de manière à rejoindre les voiries structurantes (N90 et R3) le plus rapidement possible ».

5.5 En ce qui concerne le stationnement pour les PME, l'étude d'incidences apporte les précisions suivantes :

« <u>Besoin en stationnement pour les PME</u>

Pour les PME, en considérant la présence simultanée des 20 employés, le besoin en stationnement est de 20 emplacements de parking, en journée (en semaine).

Toutefois, ces besoins pouvant fortement fluctuer selon l'activité des PME qui prendront place, nous conseillons à l'autorité compétente d'être attentive à ce point lors de l'instruction de la demande de permis relative à cette partie du projet (Phase 2).

Analyse de la cohérence du projet avec ses besoins en stationnement

En considérant que le parking 4 est dédié aux PME, il apparait comme surdimensionné et pourrait être mis en œuvre que partiellement en phase 2.

Selon cette hypothèse, le projet prévoit 706 emplacements pour les autres fonctions. Dans la mesure où les besoins pour un samedi moyen ont été estimés à 510 emplacements, le projet offre une bonne réserve de stationnement (= 25 %), ce qui permettra de répondre aux périodes de forte affluence (par exemple en période de fête ou lors d'événements dans la salle polyvalente simultanément à l'ouverture des magasins) ».

5.6 Concernant les incidences sonores en phase d'exploitation (sources intérieures), l'étude indique ce qui suit :

« Concernant les PME, les sources de bruit intérieures sont fort variables en fonction de l'activité qui y est menée. À l'heure actuelle, nous ne connaissons pas le type d'activité qui sera mené par ces entreprises.

Dès lors, nous nous référons à l'arrêté du Gouvernement wallon du 04 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement pour lequel les futurs exploitants soumis à permis d'environnement devront respecter ces prescriptions dont le chapitre VII ayant pour thématique le bruit. Cet arrêté établit des valeurs seuils d'immissions à respecter garantissant un minimum de confort acoustique aux riverains ».

5.7 Concernant l'évaluation des déchets en phase d'exploitation, l'étude contient le passage suivant :

« 4.8.6.2 Artisanat et PME

Les déchets générés par la partie artisanat et PME du projet sont difficiles à qualifier puisqu'ils sont fortement dépendants des activités qui s'y implanteront. Rappelons que des précisions à ce sujet pourraient être apportées par les futurs occupants dans le cadre de la demande de permis d'environnement que ceux-ci devront, le cas échéant, introduire pour l'exploitation des bâtiments ».

5.8 Concernant les substances dangereuses, l'auteur de l'étude d'incidences indique ce qui suit :

« Le projet ne prévoit pas d'utilisation ou de stockage de substances dangereuses. De telles substances ne sont toutefois pas à exclure, notamment au niveau des futures PME qui occuperont le site.

Dans ce cas, les occupants devront effectuer leurs propres demandes de permis d'environnement ou déclarations environnementales. Au vu de l'affectation des bâtiments, ces substances devraient rester limitées et ne devraient pas poser de problèmes en termes de sécurité pour les riverains ».

6. Il résulte des extraits précités que cette étude comporte bien une évaluation globale des incidences de la phase 2 du projet sur l'ensemble des points qui précèdent, laquelle n'est pas spécifiquement critiquée par les parties requérantes. Cette évaluation porte notamment sur le trafic, les besoins en termes de stationnement et les ombres projetées.

Si certaines analyses propres à la phase 2 restent générales, cela résulte nécessairement du fait que les concrétisations qui résulteront de la mise en œuvre de cette phase restent largement indéterminées au jour de la finalisation de l'étude d'incidences sur l'environnement.

7. Il s'ensuit que la première branche du moyen n'est pas fondée.

B. Sur la seconde branche

1. Les développements théoriques qui figurent dans la requête doivent être compris comme visant l'absence de réponse dans la motivation de l'acte attaqué au grief formulé lors de l'enquête publique quant à l'absence de réalisation d'une évaluation globale des incidences sur l'environnement sur les phases 1 et 2 du projet litigieux. Les développements figurant dans le mémoire en réplique et dans le mémoire de la troisième partie intervenante sont irrecevables en ce qu'ils contiennent des critiques supplémentaires qui sont étrangères au grief visé ci-avant.

2. Il est constant que la motivation d'un acte de l'administration active ne doit pas, en principe, contenir de réponse à toutes les objections qui ont été émises au cours de la procédure d'enquête publique. Il faut, mais il suffit, que les motifs de l'acte attaqué répondent au moins globalement aux réclamations et indiquent les raisons de droit et de fait qui ont conduit l'autorité à se prononcer, le degré de précision de la réponse étant fonction de celui de la réclamation. Autrement dit, lorsqu'au cours de l'enquête publique, des observations précises, dont l'exactitude et la pertinence sont corroborées par le dossier, ont été formulées, le permis délivré ne peut être considéré comme adéquatement motivé que s'il permet de comprendre les raisons pour lesquelles l'autorité passe outre, au moins partiellement, à ces observations.

3. En l'espèce, l'auteur de l'acte attaqué identifie le grief exposé lors de l'enquête publique comme faisant état d'un « saucissonnage illégal du dossier au niveau urbanistique et environnemental, phasage PME / commerces ». Il indique, en réponse à ce grief que « Le contenu du dossier de demande de permis et de l'EIE permet à l'autorité de se prononcer en pleine connaissance de cause sur les aspects pour lesquels elle est compétente ». À cet égard, il ressort de l'examen de la

première branche du moyen que l'évaluation des incidences a bien été globale. Enfin, l'autorité expose pourquoi le dépôt d'une demande de permis unique (ou d'environnement) n'était pas nécessaire.

Ces différents éléments permettent de comprendre pour quelles raisons l'auteur de l'acte attaqué est passé outre à ces critiques.

4. La seconde branche du moyen n'est pas fondée.

En conclusion, le deuxième moyen n'est fondé en aucune de ses deux branches.

VI. Troisième moyen

VI.1. Thèse des parties requérantes et de la troisième partie intervenante

A. Les parties requérantes

Les parties requérantes prennent un troisième moyen de la violation de l'article 1er, § 1er, alinéa 2, du CWATUP, du principe du bon aménagement des lieux, du principe général de droit du raisonnable, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs et du principe général de droit de la motivation interne, de l'absence, de l'erreur, de l'insuffisance ou de la contrariété dans les causes ou les motifs, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir.

Les parties requérantes reprochent à l'auteur de l'acte attaqué d'autoriser un projet destiné à s'implanter dans un environnement caractérisé par d'importants problèmes de mobilité et qui les aggravera. Elles estiment que la motivation que comporte le permis à cet égard est inadéquate.

Tout d'abord, à leur estime, il importe peu que les bénéficiaires de l'acte attaqué ne sont pas à l'origine des difficultés actuelles rencontrées en termes de mobilité et d'accessibilité dans le quartier concerné. En revanche, dans le chef de l'auteur de l'acte attaqué, seule importe la question de savoir si le projet tel qu'envisagé est de nature à s'inscrire correctement dans l'environnement dans lequel il est destiné à s'implanter. Elles relèvent que l'autorité impose que les services de secours disposent d'un accès réservé via la rue des Mottards et la nouvelle voirie publique. Elles en déduisent qu'il était inconcevable pour elle, consciente des problèmes de mobilité existant aux alentours du site litigieux, que les services de secours en soient tributaires en cas d'incident. Elles sont d'avis que ce motif

constitue un aveu de ce que le projet ne s'inscrit pas adéquatement dans l'environnement dans lequel il est destiné à s'implanter.

Ensuite, elles exposent que les aménagements routiers dont fait mention l'auteur de l'acte attaqué et dont il estime qu'ils seront de nature à rendre admissible, à l'avenir, le projet qu'il autorise sont, notamment, la construction d'un pont sur la Sambre dans le prolongement de la N576 et la création d'une liaison entre la N90 et la rue de Gilly. S'agissant du pont sur la Sambre, elles affirment que la construction de cette infrastructure est à l'arrêt et ne reprendra pas dans l'immédiat. S'agissant de la liaison entre la rue de Gilly et la N90, elles indiquent qu'à leur connaissance, la voirie à créer dans ce cadre n'a pas encore fait l'objet des autorisations requises de sorte que sa mise en œuvre est incertaine ou, à tout le moins, n'est pas prévue à court terme.

Enfin, elles reprochent à l'auteur de l'acte attaqué de se contenter de prendre en considération des éléments qui pourraient avoir des incidences positives sur la mobilité dans et autour du projet qu'il autorise, alors que d'autres éléments futurs, tels que le développement de la zone industrielle de Montignies-sur-Sambre et l'extension de la galerie commerciale Cora, n'ont pas été retenus ni étudiés par l'auteur de l'étude d'incidences. Elles ajoutent qu'à l'estime de l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement, suivi par l'auteur de l'acte attaqué, la cause principale des problèmes de mobilité rencontrés actuellement est à chercher dans le sous-dimensionnement du rond-point situé en contrebas de celui du Tram, à savoir le rond-point dit « du Cora », alors qu'il n'est nullement question de procéder à des modifications sur cette infrastructure problématique.

Dans leur mémoire en réplique, elles affirment à nouveau que la construction du pont sur la Sambre est à l'arrêt et elles s'interrogent sur l'éventuelle péremption du permis qui autorise ces travaux. Elles se réfèrent à une question parlementaire du 12 juin 2018, dont elles déduisent que la construction de cette infrastructure est plus hypothétique que jamais.

Dans leur dernier mémoire, elles insistent sur l'impact négatif qu'aura le projet contesté en termes de mobilité. Elles considèrent que la construction du pont sur la Sambre est bien un motif déterminant du permis attaqué. Elles constatent que, dans les faits, cette infrastructure n'est toujours pas réalisée. Elles en déduisent que l'auteur de l'acte attaqué n'a pas pu, sans commettre d'erreur manifeste d'appréciation, considérer que cette construction allait être réalisée à « moyen terme ».

B. La troisième partie intervenante

La troisième partie intervenante observe que le pont dont la construction est évoquée dans l'acte attaqué et dans l'étude d'incidences n'est toujours pas réalisé. Elle énumère les éléments factuels qui l'amènent à affirmer que cette infrastructure ne sera pas construite avant 2025. Elle conclut que l'autorité a commis une erreur de fait en tenant compte de la réalisation de ce pont. Elle soutient que la construction de cette infrastructure constitue un motif déterminant dans le raisonnement de l'auteur de l'acte attaqué.

Elle déduit des motifs du permis contesté que son auteur reconnaît lui-même un problème en termes de mobilité, identifié par le sous-dimensionnement du rond-point dit « du Cora ». Elle fait valoir que s'il est vrai que les bénéficiaires du permis ne sont pas responsables de cette situation, il n'en reste pas moins que l'augmentation du trafic générée par leur propre projet viendra s'ajouter à ces difficultés.

Elle reconnaît que le PCA autorise une affectation commerciale et d'artisanat et de PME pour le terrain visé par le projet. Elle signale toutefois qu'elle a tenté d'abroger ce plan, ce qui a été refusé par le ministre en 2016. Elle y voit la preuve que l'affectation que ce plan détermine, en particulier son affectation commerciale, est obsolète. Elle critique le fait que l'auteur de l'acte attaqué n'a pas du tout étudié cet aspect du problème alors qu'il avait déjà été soumis à l'occasion de l'enquête publique. Elle rappelle avoir émis un avis défavorable sur le projet litigieux et soutient que l'auteur de l'acte attaqué n'a pas rencontré ces préoccupations, commettant ainsi une erreur manifeste d'appréciation.

VI.2. Examen

1. Une partie intervenante, fût-elle à l'appui de la requête, ne peut développer les moyens de la requête par des arguments différents de ceux contenus dans celle-ci. En l'espèce, les développements de la troisième partie intervenante concernant l'appréciation du bon aménagement des lieux au regard du PCA n° 2, dit « Les Mottards », d'une réclamation émise au cours de l'enquête publique, de son avis défavorable ou encore d'autres projets ne ressortent pas de la requête en annulation, pas même en germes. Il s'ensuit que ces développements, qui ne relèvent pas de l'ordre public, sont irrecevables.

2. La mobilité est un critère pertinent au regard de la police de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, laquelle doit, en vertu de l'article 1er du CWATUP, alors applicable, rencontrer de manière durable, entre autres, « les besoins de mobilité » de la collectivité.

3. L'acte attaqué comporte les motifs suivants quant à la mobilité :

« Considérant qu'en termes de mobilité, l'EIE avance les conclusions suivantes :
- Le site jouit d'une bonne accessibilité du site à l'échelle régionale;
- Le site se situe dans une zone de confluence de flux de trafic élevés et connaît des ralentissements en heures de pointe;
- En tenant compte de projets à venir (GHdC, aménagements dans la rue de Gilly), les flux resteront importants en situation projetée. La situation au niveau de l'échangeur entre le ring et la rue de Gilly sera améliorée;
- Le projet va attirer un volume de trafic supplémentaire important, concentré aux heures de pointe, de l'ordre de 14.000 véhicules par semaine, en ce compris environ 300 véhicules par heure en heures de pointe du vendredi et du samedi soir;
- La situation sera similaire en situation existante et en situation projetée, compte tenu des projets d'aménagement des voiries (le taux d'utilisation des carrefours le long de la rue de Gilly augmente, mais la fluidité augmente également grâce aux projets d'aménagement de ces carrefours);
- Le problème existant au niveau du rond-point du tram subsistera : fonctionnement perturbé par le sous-dimensionnement du rond-point "Cora" et remontées de file;
- La situation du trafic sera améliorée à moyen terme avec la mise en œuvre d'un projet de liaison entre la ZAE située au sud du centre commercial du Cora et la N576 (permis octroyé);
- En matière de parking, l'offre prévue dans le projet est suffisante. Le confort des usagers peut donc être amélioré;
- Concernant les modes de déplacement alternatifs, le projet permet la réalisation éventuelle ultérieure d'un arrêt de bus. Il est souhaitable d'établir une liaison avec le RAVeL;

Considérant qu'il ressort donc des conclusions de l'EIE que, d'une part, la problématique de mobilité au droit du site est engendrée par le sous-dimensionnement du rond-point dit "du Cora", problématique dont la demanderesse n'est pas responsable et pour laquelle elle ne saurait être pénalisée; que, d'autre part, le trafic engendré par le projet sera absorbé par la réalisation à court terme de projets extérieurs à la demande, à savoir les aménagements de voirie prévus dans le cadre de la construction du Gand Hôpital de Charleroi (GHdC) et la reconfiguration du carrefour "R3 – rue de Gilly" par le SPW, visant à améliorer la mobilité dans le quartier; que suite à la réalisation des aménagements prévus et du Frunpark, la mobilité sera donc maintenue dans son état actuel;

Considérant que les recommandations de l'EIE portent sur l'organisation du trafic en phase du chantier, la limitation du trafic du côté de la rue des Mottards, l'organisation des horaires de livraison, l'amélioration des infrastructures et cheminements pour les modes doux et l'aménagement de parkings réservés aux habitants et au personnel de la crèche, ainsi qu'un dépose-minute pour celle-ci; que le projet suit la plupart de ces recommandations;

Considérant que dans le cadre du recours, la demanderesse a déposé un reportage photo démontrant que l'aménagement du carrefour R3 - N569 (rue de Gilly) est désormais réalisé et que la construction d'un pont sur la Sambre, dans le prolongement de la N576 est en construction; que ce pont en construction permettra d'accéder directement à la zone industrielle depuis le R3 et aura pour effet d'alléger le trafic passant par la N569; que globalement, on peut donc s'attendre à une amélioration de l'aspect mobilité le long de la N569 ».

4. Ces motifs font échos aux conclusions de l'étude d'incidences, lesquelles estiment que le projet litigieux peut être réalisé au vu de ses conséquences en termes de mobilité dans le quartier concerné, sans tenir compte de la future liaison assurée par le pont au-dessus de la Sambre. L'auteur de l'étude d'incidences relève toutefois « qu'en termes de trafic, une amélioration de la situation projetée est attendue à moyen terme suite à la mise en œuvre d'une nouvelle liaison entre la ZAE au sud du centre commercial Cora et la N576 pour laquelle le permis a été octroyé ».

Il ressort des motifs précités de l'acte attaqué que ce n'est que pour le « moyen terme » que son auteur, à l'instar de ce qui figure dans l'étude d'incidences sur l'environnement, tient compte de la réalisation d'un pont au-dessus de la Sambre portant liaison entre la zone d'activité économique située au sud du centre commercial Cora et la N576. Pour autant, il n'appréhende pas la réalisation de ce pont comme étant un élément déterminant de son appréciation actuelle quant à l'admissibilité du projet au regard des problématiques de mobilité. En d'autres termes, il ressort des motifs de l'acte attaqué que son auteur trouve dans d'autres éléments que la réalisation potentielle du pont au-dessus de la Sambre les motifs de mobilité suffisants qui permettent d'admettre le projet litigieux.

Partant, le motif pris de la réalisation « à moyen terme » du pont au-dessus de la Sambre n'est pas déterminant, de telle sorte que la critique de légalité est inopérante.

5. Pour le surplus, il ressort des motifs précités de l'acte attaqué que son auteur a bien apprécié le projet litigieux au regard des incidences sur la mobilité. Au terme de cette analyse, qui repose sur l'étude d'incidences, l'autorité conclut que la situation en termes de mobilité sera « maintenue dans son état actuel ».

Les développements de la requête ne permettent pas de conclure que l'auteur de l'acte attaqué a commis une erreur manifeste d'appréciation en autorisant le projet quand bien même celui-ci allait emporter le maintien de la situation actuelle en termes de mobilité.

6. Quant à la problématique du sous-dimensionnement du rond-point CORA, relevé par l'auteur de l'acte attaqué, le Conseil d'État a jugé ce qui suit dans l'arrêt n° 243.991 du 20 mars 2019 :

> « Il n'est, en outre, pas raisonnable d'exiger que les ronds-points et les carrefours soient, à l'avance, dimensionnés pour accueillir d'hypothétiques projets. C'est en réalité l'inverse qui se produit : en raison de changements dans les flux de circulation, les infrastructures sont adaptées par leurs gestionnaires.

> Par ailleurs, la décision attaquée relève également que l'étude de mobilité démontre que les taux de saturation des carrefours seront augmentés par rapport à la situation de référence, "amenant à retrouver des conditions de circulation similaires à celles constatées actuellement, à savoir une situation globalement fluide, avec cependant des ralentissements importants aux heures de pointe du matin et du soir, qui s'expliquent par la convergence de différents flux au niveau de l'échangeur du R3", pour conclure que la réalisation du projet ne devrait pas dégrader sensiblement la situation existante. Cette affirmation n'est pas démentie concrètement par la partie requérante qui se contente d'affirmer que sa note de politique générale 2012-2018 n'est qu'une déclaration politique dépourvue de force contraignante de sorte que l'objectif tendant à remédier à la saturation de certains carrefours, dont ceux situés à proximité du projet, ne sera peut-être pas réalisé au cours de cette législature communale. Au vu de cette réponse, la partie requérante est mal venue de mettre en exergue ce grief.
>
> Il résulte de cette analyse de la question de la mobilité, que la partie adverse n'a pas méconnu les dispositions et principes visés au moyen. Le moyen unique n'est pas fondé ».

7. Concernant le second motif de l'acte attaqué, il y a lieu de rappeler tout d'abord que le projet évoqué à moyen terme, à savoir la construction du pont sur la Sambre, n'est pas un motif déterminant de l'acte attaqué.

S'agissant des aménagements « à court terme », l'auteur de l'acte attaqué mentionne les « aménagements de voirie prévus dans le cadre de la construction du Grand Hôpital de Charleroi (GHdC) » et la « reconfiguration du carrefour "R3 – rue de Gilly" par le SPW, visant à améliorer la mobilité dans le quartier ». Aucun élément produit par les parties requérantes ne permet de conclure que ces deux aménagements ne pouvaient pas être considérés comme étant en phase de réalisation « à court terme ».

Pour autant que de besoin, il ressort d'ailleurs des informations produites par les deux premières parties intervenantes que ces projets sont bien en cours de réalisation ou déjà réalisés, en sorte qu'il n'est pas démontré que l'auteur de l'acte attaqué a commis une erreur de fait ou une erreur manifeste d'appréciation en analysant la question de la mobilité en tenant compte de ces aménagements.

8. En conclusion, le troisième moyen n'est pas fondé.

VII. Indemnité de procédure et dépens

La partie adverse sollicite une indemnité de procédure de 700 euros dans sa note d'observations et de 700 euros dans son dernier mémoire, sans cependant faire état d'éléments spécifiques justifiant que l'on s'écarte du montant de base. En vertu de l'article 67, §§ 1er et 2, du règlement général de procédure, le montant de base est de 700 euros et est majoré d'une somme correspondant à 20 pourcents de ce

montant si le recours en annulation est assorti d'une demande de suspension. En conséquence, l'indemnité de procédure est fixée à 840 euros.

Les dépens en suspension comprenaient le droit de rôle de 200 euros par partie requérante ainsi que la contribution de 20 euros par partie requérante, telle que prévue à l'article 66, 6°, du règlement général de procédure.

Toutefois, par un arrêt n° 22/2020 du 13 février 2020, la Cour constitutionnelle a annulé, dans le cadre d'un recours en annulation de la loi du 19 mars 2017 « instituant un fonds budgétaire relatif à l'aide juridique de deuxième ligne » et de la loi du 26 avril 2017 « réglant l'institution d'un fonds budgétaire relatif à l'aide juridique de deuxième ligne en ce qui concerne le Conseil d'État et le Conseil du Contentieux des Étrangers », les mots « par partie requérante » dans l'article 4, § 4, alinéas 1er et 3, de la loi du 19 mars 2017, inséré par l'article 2 de la loi du 26 avril 2017.

Dès lors, en vertu de l'effet *erga omnes* et rétroactif de cet arrêt d'annulation, il y a lieu d'ordonner le remboursement de la contribution indûment perçue.

PAR CES MOTIFS,
LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1er.

La requête en annulation est rejetée.

Article 2.

Une indemnité de procédure de 840 euros est accordée à la partie adverse à la charge des parties requérantes à concurrence de la moitié chacune.

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 des parties requérantes à concurrence de la moitié chacune.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 1250 euros, sont mis à la charge des parties requérantes, à concurrence de 400 euros chacune, et à la charge des parties intervenantes, à concurrence de 150 euros chacune.

Article 3.

La contribution de 20 euros indûment perçue sera remboursée aux parties requérantes par le service désigné au sein du Service public fédéral Finances comme compétent pour encaisser les droits au Conseil d'État.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^{e} chambre, le 7 mars 2022 par :

Colette Debroux,	président de chambre,
Anne-Françoise Bolly,	conseiller d'État,
Luc Donnay,	conseiller d'État,
Vanessa Wiame,	greffier.

Le Greffier, Le Président,

Vanessa Wiame Colette Debroux