

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF
LE PRÉSIDENT DE LA XIII^e CHAMBRE
A R R Ê T

n° 259.909 du 29 mai 2024

A. 233.052/XIII-9201

En cause : **la société anonyme Tubize Plastiques**,
ayant élu domicile chez
M^{es} Ivan-Serge BROUHNS et
Guillaume POSSOZ, avocats,
chaussée de la Hulpe 185
1170 Bruxelles,

contre :

la Région wallonne, représentée
par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e Damien JANS, avocat,
avenue de Tervueren 412/5
1150 Bruxelles,

Partie intervenante :

la ville de Tubize, représentée
par son collègue communal,
ayant élu domicile chez
M^e Frédéric VAN DEN BOSCH, avocat,
rue du Panier Vert 70
1400 Nivelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 25 février 2021 par la voie électronique, la partie requérante demande l'annulation de l'arrêté du 23 décembre 2020 par lequel les ministres de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire refusent de lui délivrer un permis unique ayant pour objet de régulariser la démolition d'anciens bâtiments, construire un ensemble de deux entrepôts de stockage et de bureaux et exploiter deux systèmes d'épuration individuelle en dérogation à l'obligation de raccordement à l'égout, dans un établissement situé rue de la Filature, 25 à Tubize.

II. Procédure

Par une requête introduite le 26 avril 2021 par la voie électronique, la ville de Tubize a demandé à être reçue en qualité de partie intervenante.

Cette intervention a été accueillie par une ordonnance du 20 mai 2021.

Le dossier administratif a été déposé.

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

M^{me} Margot Celli, auditeur adjoint au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

Les parties ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 8 avril 2024, l'affaire a été fixée à l'audience du 16 mai 2024 et les parties ont été informées que l'affaire serait traitée par une chambre composée d'un membre.

M^{me} Laure Demez, conseiller d'État, président f.f., a exposé son rapport.

M^e Ivan-Serge Brouhns, avocat, comparaissant pour la requérante, M^e Kyann Goossens, *loco* M^e Damien Jans, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et M^e Zoé de Limbourg, *loco* M^e Frédéric Van Den Bosch, avocat, comparaissant pour la partie intervenante, ont été entendus en leurs observations.

M^{me} Gaëlle Werquin, auditeur, a été entendue 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 utiles à l'examen de la cause

III.1. Première demande de permis

1. En juillet 2018, la société privée à responsabilité limitée (SPRL) Van Petegem-Debraekeleer introduit une demande de permis d'urbanisme ayant pour objet la construction d'un ensemble de deux entrepôts de stockage et de leurs bureaux sur un bien sis rue de la Filature, 25 à Tubize, cadastré 1^{ère} division, section B, n^{os} 395N² et 395F².

Dans le cadre de la procédure d'instruction de cette demande, le collège communal de la ville de Tubize émet un avis défavorable en date du 5 octobre 2018.

Le 14 janvier 2019, le fonctionnaire délégué refuse de délivrer le permis d'urbanisme sollicité.

III.2. Acte attaqué

2. Le 16 janvier 2020, la société anonyme (SA) Tubize Plastiques introduit une demande de permis unique ayant pour objet la construction d'un ensemble industriel logistique, composé de deux entrepôts de stockage indépendants et de leurs bureaux, et la régularisation de la démolition d'anciens bâtiments ainsi que l'exploitation de deux systèmes d'épuration individuelle en dérogation de l'obligation de raccordement à l'égout, sur un bien sis rue de la Filature, 25 à Tubize, cadastré 1^{ère} division, section B, n^{os} 395N² et 395F².

Ce bien se situe notamment :

- en zone d'activité économique industrielle au plan de secteur de Nivelles, adopté par arrêté royal du 1^{er} décembre 1981 ;
- en zone industrielle dans le périmètre du schéma d'orientation local (ancien plan communal d'aménagement) n° 5 « Soeries », approuvé par arrêté royal du 6 novembre 1956 ;
- en zone d'activité économique industrielle au guide communal d'urbanisme (ancien règlement communal d'urbanisme), adopté par arrêté ministériel du 17 mars 2006 ;
- au sein du site à réaménager (SAR/NI1C) dit « Fabelta (Tubize Plastiques) et Gralex (Socol) » approuvé par arrêté ministériel du 9 juin 2015 ;

- dans l'espace de développement économique du schéma directeur de Tubize, qui prévoit une voirie « à aménager » et une « voirie industrielle à créer » au travers des parcelles concernées par le projet.

Il est enclavé entre, d'une part, des voies de chemin de fer et, d'autre part, le réseau hydrographique combiné de la Senne et la Sennette. Le site est accessible uniquement par le tunnel sous les voies de chemin de fer (Bruxelles-Mons). Une seule société est, d'ores et déjà, implantée sur la parcelle du site qui jouxte celles du projet litigieux, à savoir la société de transport SA CTSI – Van Mieghem.

La demande de permis unique est accompagnée d'une étude de mobilité.

3. Le 10 février 2020, les fonctionnaires technique et délégué accusent réception de la demande de permis et déclarent le dossier incomplet, quant au volet environnemental, et complet, quant au volet urbanistique.

4. Le 16 mars 2020, la ville de Tubize leur transmet les documents complémentaires déposés par la SA Tubize Plastiques le 10 mars 2020.

5. Le 14 avril 2020, la demande est déclarée complète et recevable.

6. Du 18 mai au 2 juin 2020, une enquête publique est organisée et ne donne lieu à aucune réclamation.

Plusieurs instances sont consultées et remettent des avis favorables ou favorables conditionnels, dont l'avis favorable conditionnel de la zone de secours du Brabant wallon du 26 mai 2020 et celui d'Infrabel du 17 avril 2020.

7. Le 26 juin 2020, le collège communal de la ville de Tubize émet un avis défavorable.

8. Le 27 juillet 2020, les fonctionnaires technique et délégué notifient à la ville de Tubize la prorogation de 30 jours du délai de notification de leur décision.

9. Le 27 août 2020, ils décident de refuser l'octroi du permis sollicité.

10. Le 16 septembre 2020, la SA Tubize Plastiques introduit un recours administratif à l'encontre de ce refus auprès du Gouvernement wallon.

11. Le 3 décembre 2020, les fonctionnaires technique et délégué compétents sur recours transmettent leur rapport de synthèse et leur proposition de confirmer la décision de refus d’octroi du permis.

12. Le 23 décembre 2020, les ministres de l’Environnement et de l’Aménagement du territoire rejettent le recours et refusent de délivrer le permis unique sollicité.

Il s’agit de l’acte attaqué.

IV. Premier moyen

IV.1. Thèse de la partie requérante

A. La requête en annulation

La requérante prend un premier moyen de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs et du principe de bonne administration, ainsi que de l’erreur de fait, l’erreur de droit, l’erreur ou la contradiction dans les motifs (motivation interne et externe) et l’erreur manifeste d’appréciation.

Elle reproche à l’acte attaqué de se fonder sur des motifs ayant trait à la mobilité, à l’intégration paysagère du projet et à l’avis de la zone de secours du Brabant wallon, sans exposer les motifs pour lesquels son auteur a entendu s’écarter des conclusions de l’étude de mobilité jointe à la demande de permis et de l’avis de la zone de secours précitée, ni les motifs pour lesquels le projet ne s’intégrera pas dans le paysage.

Dans une première branche, elle relève que le motif de l’acte attaqué selon lequel l’ampleur du projet va tripler le nombre de camions passant par heure dans le tunnel, auxquels s’ajouteront les véhicules individuels du personnel concerné par l’entreprise, est fondé sur l’étude de mobilité jointe à la demande de permis. Elle indique que, s’il n’est pas contestable qu’un triplement du trafic de camions passant par le tunnel est induit par le projet, la formule reprise dans la motivation de l’acte attaqué est trompeuse et inadéquate dans la mesure où elle ne fait pas état de la situation réelle à laquelle correspond dans les faits ce triplement du trafic, à savoir 6 camions par heure en situation projetée au lieu de 2 actuellement. Elle ajoute qu’il ressort de l’étude de mobilité précitée que le nombre total de véhicules empruntant le tunnel restera limité et que la mise en place d’un feu de signalisation permettra d’organiser la circulation et d’éviter tout problème, de telle manière que ces

nouveaux flux représenteront moins de 10 % d'augmentation de la charge de trafic, soit une augmentation négligeable.

Concernant le feu de signalisation, elle relève que la partie adverse se limite à indiquer que le placement d'un tel feu à hauteur du tunnel ne sera pas indiqué et créera des problèmes de mobilité sans toutefois exposer en quoi sa présence sera une mesure inadéquate pour organiser le trafic. Elle soutient que la partie adverse n'expose pas pour quelle raison elle ne suit pas les conclusions de l'étude de mobilité à ce sujet, alors même que l'accès au site ne concerne que deux sociétés, dont la requérante, et n'impacte pas la mobilité globale de la commune. Elle relève, en outre, que la partie intervenante a elle-même considéré dans son schéma directeur que la présence d'un feu de signalisation à cet endroit était une possibilité en cas de création d'une voirie, ce qu'elle contredit dans son avis défavorable du 26 juin 2020.

Dans une deuxième branche, elle soutient que le motif selon lequel le site en l'état actuel ne présente pas une accessibilité suffisante compte tenu de l'ampleur du projet, de sa nature, du charroi important qu'il génère et de la présence de la parcelle voisine attenante d'une entreprise de même nature qui partagera le seul accès existant, ignore les conclusions de l'étude de mobilité précitée. Elle relève que la partie adverse n'explique pas en quoi cette étude est erronée, de telle manière qu'elle n'est pas en mesure de s'assurer que la partie adverse a bien pris en considération ses conclusions, ni ne précise les raisons pour lesquelles elle a décidé de s'en écarter. Elle ajoute que le fait de s'approprier l'avis de la ville de Tubize ne permet pas plus de comprendre pour quelle raison la partie adverse n'a pas retenu les analyses reprises dans l'étude de mobilité.

Dans une troisième branche, elle fait valoir que le motif relatif à l'intégration paysagère ne contient aucune description du bâti et du non-bâti existant, ni des caractéristiques topographiques du paysage dans lequel le projet s'insère. Elle rappelle que le projet se situe dans un site à réaménager situé en zone d'activité économique industrielle, sur une parcelle isolée de la voirie publique et en bordure d'une voie de chemin de fer située sur un important remblai, de voies de chemin de fer et de surfaces boisées, d'industries, de la Sennette et du canal Bruxelles-Charleroi et d'une entreprise de transport, de telle manière que ce motif de l'acte attaqué est formulé de manière trop générale et stéréotypée et ne permet pas de comprendre les critères d'intégration paysagère retenus par la partie adverse qui justifient que la demande soit refusée.

Dans une quatrième branche, elle affirme que l'acte attaqué n'expose pas les motifs pour lesquels les conditions prescrites par l'avis favorable conditionnel de

la zone de secours ne pouvaient pas être prescrites et, partant, s'écarte de cet avis sans motiver les raisons qui justifient ce choix. Elle ajoute que le projet prévoit un espace entre les constructions projetées et les limites du terrain pour permettre l'accès aux véhicules de secours.

B. Le mémoire en réplique

Elle réplique, quant à la première branche, que si le constat du triplement du nombre de camions est exact sur un plan arithmétique, il ne constitue pas une motivation adéquate pour refuser le permis, dès lors que le projet se situe au fond d'une zone d'activité, en dehors de tout passage et éloigné de la chaussée de Bruxelles, de sorte qu'aucun autre véhicule que ceux concernés par les activités de la requérante et de la SA CTSI-Van Mieghem n'ont vocation à emprunter ce passage. Dans ce cadre, elle affirme que le constat posé par la partie adverse ne peut aboutir à la conclusion selon laquelle le projet générera des problèmes de mobilité.

Elle ajoute qu'elle n'aperçoit pas en quoi l'attente à un feu rouge constitue en elle-même un problème de mobilité et que, si ce constat n'est pas contestable dans son principe, il ne constitue pas pour autant un motif adéquat pour refuser le permis litigieux.

Elle soutient que son projet est manifestement incompatible avec le projet de mini-contournement envisagé par la partie intervenante, qui prévoit d'affecter partiellement son terrain en une voirie publique et qu'une telle incompatibilité semble constituer un motif non exprimé par les avis négatifs rendus par la partie intervenante. Elle relève, en outre, qu'il se déduit du schéma directeur que cette voirie, quel que soit son tracé, empruntera nécessairement le passage actuel sous la voie ferrée et impliquera qu'une circulation alternative soit mise en place, de telle manière que la partie adverse commet une erreur en soutenant que le passage actuel sous le chemin de fer ne sera plus nécessaire ou que le feu de signalisation à installer sera secondaire. A ce sujet, elle affirme que la partie intervenante ne peut pas soulever un problème de mobilité lié au placement d'un feu de signalisation et, dans le même temps, envisager de créer une voirie passante au même endroit, pourvue d'un feu de signalisation.

Quant à la deuxième branche, à son estime, ce n'est pas parce que la partie adverse indique avoir examiné toutes les pièces jointes au recours administratif que cela la dispense de son obligation de motivation formelle et matérielle. Or, l'acte attaqué et le dossier administratif n'énoncent rien, selon elle, à l'appui du motif relatif à la mobilité et à l'accessibilité.

Elle réplique, quant à la troisième branche, que l'argument selon lequel la motivation relative à l'intégration paysagère n'a pas besoin de décrire le contexte bâti et non bâti ne trouve aucun appui dans la jurisprudence qui exige que l'autorité saisie d'une demande de permis procède à un examen concret de la compatibilité, de l'absence d'impact négatif ou d'incidence inacceptable de la construction envisagée sur l'aménagement local bâti ou non bâti essentiellement en fonction des circonstances de fait.

Quant à la quatrième branche, elle reproche à l'acte attaqué de ne pas exposer les motifs pour lesquels les conditions formulées dans l'avis de la zone de secours du Brabant wallon ne pouvaient pas être prescrites au demandeur de permis alors qu'un tel écartement nécessite pourtant une motivation renforcée. Elle ajoute que le projet prévoit un espace entre les constructions projetées et les limites du terrain pour permettre l'accès aux véhicules de secours, de telle manière que la configuration des lieux aurait permis à la partie adverse d'imposer la création d'une voirie sur tout le pourtour des bâtiments.

C. Le dernier mémoire

Concernant la première branche, elle est d'avis qu'en reprochant à l'auteur de l'acte attaqué de ne pas exposer les motifs pour lesquels la proposition de placement de feux de signalisation, à l'entrée et à la sortie du tunnel, formulée dans l'étude de mobilité, est rejetée, elle ne demande pas que l'autorité expose les motifs des motifs, mais donne une motivation adéquate et ne se limite pas à une simple affirmation non étayée par les éléments du dossier administratif. Elle estime que les motifs ne permettent pas de comprendre en quoi un feu de circulation créera « inévitablement » des problèmes de mobilité. Elle ajoute qu'une motivation spéciale s'imposait dès lors que ce point a expressément été soulevé par elle dans son recours administratif.

Concernant la troisième branche, à son estime, en reprochant l'absence d'examen concret de la demande de permis au regard de l'aménagement local bâti ou non bâti, elle ne demande pas d'exposer les motifs des motifs.

Concernant la quatrième branche, elle considère qu'en se contentant d'énumérer les conditions reprises dans l'avis de la zone de secours sans spécifier qu'elles ne pourront pas être réalisées dans le projet litigieux et sans donner les raisons pour lesquelles elle s'écarte de cet avis, la motivation de l'acte attaqué est insuffisante et ne peut être complétée *a posteriori*.

IV.2. Examen

1. Pour satisfaire aux exigences des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, un permis unique, comme tout acte administratif à portée individuelle au sens de l'article 1^{er} de cette loi, doit faire l'objet d'une motivation formelle, laquelle consiste en l'indication, dans l'acte, des considérations de droit et de fait servant de fondement à la décision. La motivation doit être claire, complète, précise et adéquate afin de permettre aux intéressés de comprendre les raisons fondant la décision et de vérifier qu'elle a été précédée d'un examen des circonstances de l'espèce. L'obligation de motivation formelle ne va pas jusqu'à exiger d'une autorité qu'elle donne les motifs de ses motifs. Tout acte administratif doit, en toute hypothèse, reposer sur des motifs exacts, pertinents et admissibles en droit.

La motivation formelle de la décision attaquée doit permettre de comprendre pourquoi, le cas échéant, l'autorité administrative, dans l'exercice de son pouvoir d'appréciation discrétionnaire, s'écarte des avis, observations et décisions antérieurement intervenues sur la demande. Cette exigence ne va pas jusqu'à imposer à l'autorité compétente de répondre à chacun des arguments antérieurs retenus. Il faut, mais il suffit, que les motifs de l'acte attaqué rencontrent au moins globalement les observations formulées et indiquent les raisons de droit et de fait qui ont conduit l'autorité à passer outre, au moins partiellement, à ces observations et à s'écarter, le cas échéant, d'avis et décisions antérieurement intervenus sur la demande.

Il n'appartient pas au Conseil d'Etat d'intervenir comme arbitre des appréciations divergentes de l'administration et du requérant quant au bon aménagement des lieux. Il ne peut substituer son appréciation en opportunité à celle qui a été portée par l'autorité chargée de la délivrance du permis et ne peut censurer cette appréciation que dans le cas d'une erreur manifeste. L'appréciation est manifestement erronée quand elle est incompréhensible pour tout observateur averti. Il ne suffit pas de constater qu'au regard des mêmes critères, telle autre mesure paraît raisonnablement admissible ou semble même meilleure. Il s'agit de l'attitude qu'aucune autre autorité prudente et placée dans les mêmes circonstances n'aurait adoptée. Tout doute doit être exclu.

2. En l'espèce, la décision attaquée se fonde sur trois motifs de refus, à savoir l'impact sur la mobilité et l'accessibilité du site, l'intégration paysagère du projet dans son environnement ainsi que l'avis favorable conditionnel de la Zone de secours du Brabant wallon.

Ces motifs sont libellés comme suit :

« Considérant que le bien est situé en bordure de trois voies de chemin de fer distinctes dont la ligne Bruxelles-Mons ;

Considérant que le bien est attenant à un cours d'eau de 1^{ère} catégorie "La Senette" ;

Considérant que le bien est situé en zone inondable pour sa majeure partie par débordement d'aléa faible sur la carte des aléas d'inondations dressée par le SPW ;

Considérant que le bien est traversé par un axe de ruissellement d'aléa moyen à élevé sur la carte Erruisol ;

[...] ;

Considérant qu'il y a dès lors lieu d'examiner le projet en fonction des circonstances urbanistiques et architecturales locales ;

Considérant que le projet s'inscrit sur un ancien site industriel à la configuration très particulière, enclavé entre les versants de lignes de chemin de fer d'une part et le cours d'eau La Sennette d'autre part ;

Considérant que le seul accès au site au départ de la voirie publique (rue de la Filature) se fait par un pont dressé sur La Senne, cours d'eau de 1^{ère} catégorie, auquel succède un tunnel étroit aménagé sous la ligne de chemin de fer "Bruxelles-Mons" ;

Considérant que le tunnel précité ne permet pas le croisement de véhicules, *a fortiori* aux camions semi-remorques qui accèderont ou sortiront du complexe logistique projeté ;

Considérant que le site enclavé concerné comporte déjà sur la parcelle voisine attenante un entrepôt logistique (SA CTSI-Van Mieghem) de plus petite ampleur dont l'accès se fait par l'intermédiaire d'une servitude de passage existant sur le présent bien objet de la demande ;

Considérant que l'ampleur du projet va quasi tripler le nombre de camions passant par heure dans le tunnel, auxquels s'ajouteront les véhicules individuels du personnel concerné par l'entreprise ;

Considérant qu'afin de résoudre cette problématique évidente, la partie demanderesse préconise la mise en place d'un feu de signalisation de part et d'autre du tunnel ;

Considérant, comme le relève fort justement le Collège communal dans son avis, qu'un tel dispositif ne pourra qu'accentuer la présence des camions en attente en amont et en aval du tunnel créant inévitablement des problèmes de mobilité et de sécurité dans la zone tant sur le site que sur le domaine public ;

Considérant qu'il paraît évident, au vu de ce qui précède, que le site concerné par la demande ne présente pas, en l'état actuel, une accessibilité suffisante compte tenu de l'ampleur du projet (près de 20.000 m² d'entrepôts de stockage), de sa nature (complexe logistique), du charroi important qu'il génère (trafic de semi-remorques) et de la présence sur la parcelle voisine attenante d'une entreprise de même nature qui partagera inévitablement le seul accès existant ;

Considérant, par ailleurs, comme le mentionne aussi le Collège communal dans son avis, que la superficie au sol des bâtiments projetés et des aires étanches de circulation, de manœuvres et de déchargement est beaucoup trop importante compte tenu de la superficie du bien ; qu'il en résulte une minéralisation excessive de la zone et un accompagnement végétal nettement insuffisant ; que pareille disposition ne participe pas à l'intégration paysagère du projet ;

Considérant, enfin, que l'avis favorable conditionnel de la zone de secours du Brabant wallon daté du 26 mai 2020 mentionne notamment dans les principales prescriptions à respecter : “ (...) 2.5.3 : toutes les parois extérieures des bâtiments qui présentent une superficie totale supérieure ou égale à 5.000 m² soient accessibles et les voies d'accès qui y mènent ne soient pas en impasse (...) ” ; que tel n'est manifestement pas le cas en l'espèce pour le bâtiment A d'une superficie de 15.258,08 m² ; qu'en outre, une partie de la voie d'accès en façade avant (Ouest) de ce bâtiment est en impasse (côté droit) sur une longueur de plus de 30 m sans aire de retournement pour manœuvrer ou pour quitter les lieux (art. 2.6) ;

Considérant, pour tous les motifs développés ci-avant, que d'un point de vue urbanistique et architectural, il y a lieu d'émettre un avis défavorable à l'égard du projet ».

L'autorité se rallie notamment à l'avis défavorable du collège communal de la ville de Tubize du 26 juin 2020, dont les motifs sont reproduits dans l'acte attaqué, qui mentionne notamment ce qui suit :

- « Considérant que les bâtiments occuperont plus de 60 % du sol des parcelles concernées, l'imperméabilisation d'une partie des emplacements de parking et des voies de desserte ; que le projet jouxte la rivière La Sennette ;
Considérant que tout doit être mis en œuvre pour réduire et/ou limiter le rejet des eaux pluviales vers une rivière (eaux de surface) ;
[...] ;
Considérant que le maintien de la biodiversité est aussi un enjeu majeur du développement durable ;
Considérant que les parcelles sont enclavées entre les versants des voies de chemins de fer et le cours d'eau La Sennette, accessibles uniquement par le tunnel sous les voies de chemin de fer (Bruxelles-Mons) ;
Considérant les lacunes quant à la stabilité des infrastructures utilisées (pont sous chemin de fer, pont sur La Senne) et la gestion de l'assainissement des terres polluées ;
Considérant que la ville de Tubize connaît depuis près de 20 ans une augmentation continue du trafic routier, liée à sa position géographique entre les autoroutes A8/E429 (Hal) et E19 (Braine-le-Château et Ittre), la proximité de Bruxelles pour les navetteurs et au développement de nouveaux quartiers.
Considérant que nous observons un ralentissement et/ou saturation du trafic aux heures de pointe, 8h-9h et 16h30-18h30 ;
Considérant que la superficie occupée par des bâtiments du projet, l'analyse du bureau d'études laisse craindre une sous-estimation du nombre projeté de trajets de camions ou de véhicules individuels ;
Considérant que la société de transport CTSI S.A. (Van Mieghem), rue de la Filature, 25 et jouxtant le projet dans l'enclave, comporte près de 50 places de parking pour véhicules individuels, et un grand nombre d'emplacements pour camions, pour une occupation du sol plus petite ;
Considérant que le nombre d'emplacements de parking pour camions ou véhicules individuels sur le site ne sera pas suffisant afin de répondre au besoin lors de l'exploitation des bâtiments et/ou lors d'un changement d'affectation de ceux-ci ; ces véhicules iront se stationner sur le nouveau parking public “Fabelta” ; non prévu pour supporter des camions/poids lourds ;

Considérant qu'un changement de l'affectation des bâtiments dans le futur peut provoquer une augmentation du besoin en place de stationnement de véhicules du/des exploitants du site (par exemple, en passant d'une activité de logistique vers une activité industrielle) ;

Considérant qu'il existe une incertitude quant à l'activité du bâtiment de +/- 5.000 m² ;

Considérant que l'utilisation d'un feu de circulation au droit du tunnel sur le chemin de fer ne pourra qu'accentuer ce phénomène en amont et en aval de celui-ci, par la présence de camions en attente, sur le site ou sur le parking public "FABELTA" ;

Considérant le manque de réponse et les incertitudes par rapport à la pérennité des infrastructures publiques et privées (routes, ...) suite à un charroi supplémentaire dans le zoning FABELTA, et le risque de détérioration du nouveau parking public "FABELTA", prévu uniquement pour des véhicules individuels ;

Considérant que le projet va à l'encontre du point 192 du PST qui reflète la volonté politique actuelle – apaisement du centre-ville dans le cadre du contournement Nord ;

Considérant que le projet va à l'encontre de la fiche 7 du Schéma Directeur, "Apaisement du centre" ;

Considérant que la flotte de véhicules sera en desserte locale ; que l'on ne pourra pas l'interdire ;

Considérant que le projet va à l'encontre de l'objectif de la création du Contournement Nord, qui est d'éviter les camions dans le centre ; [...] ».

3. Sur les première et deuxième branches du moyen relatives à l'accessibilité du site et la mobilité, il ressort des motifs précités de l'acte attaqué que son auteur se rallie à la position du collège communal, qu'il fait sienne, et a, plus particulièrement, égard aux caractéristiques spécifiques de la zone d'implantation du projet litigieux. Il relève que celui-ci se situe sur un site accessible uniquement via un pont dressé sur La Senne, auquel succède un tunnel étroit ne permettant pas le croisement de camions semi-remorques et implique, à lui seul, une multiplication par trois du nombre de véhicules par heure se rendant sur le lieu d'exploitation, en sus des véhicules se rendant vers l'entrepôt logistique voisin du projet ainsi que des véhicules individuels des deux entreprises.

En relevant qu'un feu de signalisation de part et d'autre du tunnel se limitera à accentuer la présence de camions en attente et ne résoudra nullement les problèmes de mobilité et de sécurité dans cette zone, ces motifs répondent à suffisance à l'argument soulevé sur ce point par la requérante dans son recours administratif ainsi qu'à la proposition reprise dans l'étude de mobilité visant à installer un tel feu afin de fluidifier le trafic.

En affirmant que la motivation n'est pas adéquate dès lors que ce trafic ne concerne qu'une zone d'activité en dehors de tout passage et éloignée de la chaussée et que l'attente à un feu de signalisation ne constitue pas un problème de mobilité, la requérante tente en réalité de substituer sa propre appréciation à celle de l'autorité, ce qu'elle ne peut, sauf à établir une erreur manifeste d'appréciation, non

rapportée en l'espèce, voire exige d'elle qu'elle expose les motifs des motifs, ce qui ne peut être admis.

Il en est de même lorsqu'elle allègue que le motif du triplement du nombre de camion est trompeur et inadéquat dans la mesure où il ne fait pas état de la situation réelle à laquelle correspond dans les faits ce triplement du trafic, à savoir 6 camions par heure en situation projetée au lieu de 2 actuellement, et ne répond pas à l'étude de mobilité précitée qui conclut à une augmentation négligeable de la charge de trafic induite par ces nouveaux flux. Bien que cette augmentation, en valeur absolue, n'est pas élevée, la présenter comme un triplement de la situation actuelle n'est pas erroné en fait et ne constitue pas une erreur manifeste d'appréciation.

De la même manière, la circonstance que la partie intervenante aurait, dans son schéma directeur, préconisé l'installation d'un feu de signalisation à l'entrée et à la sortie du tunnel est sans incidence, dès lors que cet instrument s'inscrit dans un projet plus global de mobilité du « mini contournement Nord de Tubize » visant à réduire le trafic sous le tunnel pour éviter les confrontations de véhicules par la création d'un passage supérieur au-dessus de La Sennette et du chemin de fer industriel – ce qui rendra le passage sous la ligne de chemin de fer non indispensable et réservera un rôle secondaire au feu de circulation – et ne prend, en outre, pas en considération le projet litigieux et l'augmentation du trafic qu'il impliquera. À nouveau, la requérante entend exiger de la partie adverse qu'elle expose les motifs des motifs de sa décision, alors qu'à la lecture de celle-ci, elle est en mesure de comprendre les raisons qui ont conduit la partie adverse à écarter la solution proposée par l'étude de mobilité.

A la lecture de la motivation de l'acte attaqué et sur base des motifs explicités ci-avant, la requérante est en mesure de vérifier que la partie adverse a eu égard aux conclusions de cette étude de mobilité, puisqu'elle y répond expressément, de telle manière que l'acte attaqué est formellement motivé à suffisance et de manière adéquate.

À la lumière des motifs propres précités de l'acte attaqué et de ceux de l'avis du collège communal, auxquels son auteur se rallie, la requérante est à même de comprendre les raisons de fait et de droit qui ont conduit la partie adverse à refuser l'octroi du permis sollicité.

Les première et deuxième branches du premier moyen ne sont pas fondées.

4. Sur la troisième branche du moyen portant sur l'intégration paysagère du projet dans son environnement, il ressort des motifs précités de l'acte attaqué que la partie adverse, qui se rallie sur ce point à la position du collège communal, a considéré, en ayant égard à la superficie au sol des bâtiments projetés et des aires étanches de circulation, de manœuvres et de déchargement, que le projet litigieux implique une minéralisation excessive de la zone, sans accompagnement végétal, de telle manière que pareille disposition ne participe pas à l'intégration paysagère du projet.

Une telle motivation, combinée à la motivation globale de l'acte attaqué, dont les motifs précités, permet à suffisance à la requérante de comprendre les raisons qui ont amené son auteur à refuser l'octroi du permis litigieux, en ayant égard aux circonstances urbanistiques et architecturales locales, sans qu'une motivation renforcée en ce qui concerne l'intégration paysagère du projet ne s'impose en l'espèce vu son affectation en zone d'activité économique industrielle au plan de secteur.

La troisième branche du premier moyen n'est pas fondée.

5. Sur la quatrième branche du moyen relative à l'avis favorable conditionnel de la Zone de secours du Brabant wallon, lorsqu'une décision administrative d'octroi ou de refus de permis se fonde sur une pluralité de motifs et en l'absence de précision sur le caractère déterminant ou non de chacun d'eux, ces motifs apparaissent également nécessaires et l'illégalité de l'un d'entre eux suffit à entraîner celle de l'intégralité de l'acte attaqué. En effet, le Conseil d'État ne peut, en principe, déterminer lui-même si, en l'absence de l'un ou l'autre de ces motifs, la partie adverse aurait pris la même décision, sous peine de se substituer à l'administration quant à ce.

En l'espèce, la requérante justifie d'un intérêt à la critique dès lors que la décision attaquée se fonde sur une pluralité de motifs, sans qu'il ne soit possible, à sa seule lecture, de déterminer si certains d'entre eux sont déterminants ou non.

Il ressort des motifs précités de l'acte attaqué que la partie adverse a décidé de ne pas suivre l'avis favorable conditionnel de la zone de secours du Brabant wallon et de refuser d'octroyer le permis au motif que les conditions prescrites par la zone n'auraient pas pu être respectées au vu du projet. Elle indique ainsi, concernant la condition relative à l'accessibilité de toutes les parois extérieures des bâtiments présentant une superficie de 5.000 m² ou plus, que cette condition ne pourra être imposée, notamment pour le bâtiment A dont la voie d'accès en façade

avant est en impasse (côté droit) sur une longueur de plus de 30 mètres sans aire de retournement pour manœuvrer ou pour quitter les lieux.

Une telle motivation permet à suffisance de comprendre les raisons pour lesquelles l'autorité n'a pas entendu suivre l'avis de la zone de secours précité. Au surplus, la requérante ne démontre pas en quoi l'autorité a commis une erreur manifeste d'appréciation en décidant de ne pas octroyer le permis sous les conditions permettant le respect de l'avis conditionnel de la zone de secours.

La quatrième branche du premier moyen n'est pas fondée.

6. Le premier moyen n'est pas fondé en toutes ses branches.

V. Second moyen

V.1. Thèse de la partie requérante

A. La requête en annulation

La requérante prend un second moyen de la violation du devoir de minutie découlant du principe de bonne administration.

Elle expose que l'acte attaqué refuse le permis sollicité en se fondant sur des motifs ayant trait à la mobilité, à l'intégration paysagère du projet et à l'avis de la zone de secours du Brabant wallon, sans qu'il n'ait été procédé à une recherche et un examen attentif des faits, de manière impartiale, après avoir collecté toutes les informations nécessaires.

Elle fait valoir qu'il ressort de l'acte attaqué que son auteur a entendu se rallier à l'avis rendu par la partie intervenante, sans réellement exercer son propre pouvoir d'appréciation et sans examiner le bien-fondé de cet avis au regard des réponses apportées par le demandeur de permis dans l'étude de mobilité jointe à la demande de permis.

Elle relève que le recours administratif répond point par point aux motifs formulés par la partie intervenante et repris tels quels par les fonctionnaires technique et délégué et considère qu'en dépit de ces éléments, la partie adverse s'est contentée de rejeter la demande pour des motifs essentiellement similaires, sans exposer les raisons pour lesquelles il n'est pas tenu compte des conclusions contraires de l'étude de mobilité. Or, selon elle, il est manifeste que seule la partie intervenante a émis un avis défavorable, contraire à l'ensemble des avis recueillis

auprès des instances spécialisées consultées en première instance ainsi qu'à l'étude de mobilité, de manière telle qu'il appartenait à la partie adverse d'examiner spécifiquement le bien-fondé de cet avis au regard des autres avis. Elle ajoute qu'un tel examen devait également être réalisé pour les motifs relatifs à l'intégration paysagère ainsi qu'à l'avis de la zone de secours.

B. Le mémoire en réplique

Elle réplique qu'elle n'entend nullement assimiler le bureau d'études qui a réalisé l'étude de mobilité à une instance administrative mais revendique que ses conclusions fassent l'objet d'un examen et que les motifs ayant conduit la partie adverse à s'en écarter soient formulés dans l'acte attaqué.

C. Le dernier mémoire

Elle précise que le devoir de minutie n'est pas évoqué de manière autonome, mais en combinaison avec l'obligation de motivation formelle. Elle est d'avis qu'il ne ressort pas de la motivation de l'acte attaqué que son auteur a usé de son propre pouvoir d'appréciation et a opéré un examen autonome de la demande de permis, ce qui révèle un manquement au devoir de minutie et à l'obligation de motivation.

V.2. Examen

Le moyen est recevable en ce qu'il dénonce la violation du devoir de minutie, principe général de bonne administration, qui oblige l'autorité à procéder à une recherche minutieuse des faits, à récolter les renseignements nécessaires à la prise de décision en pleine connaissance de cause et après avoir raisonnablement apprécié tous les éléments utiles à la résolution du cas d'espèce.

En l'espèce, il y a lieu de constater que la requérante soulève un moyen pris exclusivement de la violation du devoir de minutie qui se limite à critiquer la motivation formelle de la décision attaquée, sans expliquer concrètement en quoi la partie adverse n'a pas récolté les renseignements nécessaires à sa prise de décision, ni examiné ceux-ci soigneusement, afin de statuer en pleine et entière connaissance de cause.

Le second moyen n'est pas fondé.

VI. Indemnité de procédure

La partie adverse sollicite une indemnité de procédure de 770 euros. Il y a lieu de faire droit à sa demande.

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

Article 1^{er}.

La requête est rejetée.

Article 2.

Une indemnité de procédure de 770 euros est accordée à la partie adverse, à la charge de la partie requérante.

La contribution prévue à l'article 66, 6°, du règlement général de procédure, liquidée à la somme de 20 euros, est mise à la charge de la partie requérante.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 350 euros, sont mis à la charge de la partie requérante, à concurrence de 200 euros, et à la charge de la partie intervenante, à concurrence de 150 euros.

Ainsi prononcé à Bruxelles le 29 mai 2024, par la XIII^e chambre du Conseil d'État, composée de :

Laure Demez,
Simon Pochet,

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

Le Greffier,

Le Président,

Simon Pochet

Laure Demez