

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n^o 264.457 du 8 octobre 2025

A. 235.282/XIII-9509

En cause : **P.G.**,
ayant élu domicile chez
M^{es} Ludo OCKIER et Claire FINAUT, avocats,
Beneluxpark 24
8500 Courtrai,

contre :

1. **la Région wallonne**, représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e Pierre MOËRYNCK, avocat,
avenue de Tervueren 34/27
1040 Bruxelles,
2. **la ville de Comines-Warneton**,
représentée par son collège communal.

I. Objet de la requête

1. Par une requête introduite le 23 décembre 2021 par la voie électronique, la partie requérante demande l'annulation de la décision du 8 octobre 2021 par laquelle le fonctionnaire délégué octroie au SPW Mobilité et Infrastructures un permis d'urbanisme ayant pour objet l'aménagement d'un carrefour giratoire pour la zone d'activité économique mixte (ZAEM) sur un bien situé chaussée d'Ypres à Comines-Warneton, cadastré 5^{ème} division, section C, n^{os} 24E et 105A.

II. Procédure

2. Le dossier administratif a été déposé.

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

M^{me} Lucie Vercheval, 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.

La partie requérante a déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 13 juin 2025, l'affaire a été fixée à l'audience du 25 septembre 2025.

M. Lionel Renders, conseiller d'État, a exposé son rapport.

M^e Claire Finaut, avocat, comparaissant pour la partie requérante, et M^e Adrien Pironet, *loco* M^e Pierre Moërynck, avocat, comparaissant pour la première partie adverse, ont été entendus en leurs observations.

M^{me} Lucie Vercheval, auditeur adjoint, 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

3. Par un arrêté du 4 octobre 2012, le Gouvernement wallon adopte définitivement la révision du plan de secteur de Mouscron-Comines portant sur l'inscription, sur le territoire de Comines-Warneton, de la ZAEM au lieu-dit « Quatre Rois » et en bordure de la Lys à Bas-Warneton, ainsi que d'une zone naturelle et d'une zone d'espaces verts à Ploegsteert en compensation planologique à l'inscription de ces zones.

4. Par un arrêté du 25 mars 2016, le ministre des Travaux publics autorise l'expropriation pour cause d'utilité publique en vue de la mise en œuvre des terrains nécessaires à la ZAEM des « Quatre Rois ».

5. À une date indéterminée, le SPW Mobilité et Infrastructures introduit deux demandes de permis d'urbanisme ayant respectivement pour objet :

- « la plantation de 60 arbres à hautes tiges le long de la N336 Chaussée d'Ypres à Warneton entre les bk 10,5 et bk 11,7 côté droit.
L'essence retenue est un "Ulmus Columelle" qui est un arbre moyen (sous les 20 m de haut) et au port élancé.

Entre deux poteaux électriques, il est prévu de planter deux arbres espacés de +/- 16 m entre eux et seront espacés du bord de la route de +/- 3,30 m à 4,00 m.

Cette demande porte également sur l'aménagement de l'îlot central du giratoire par une cépée de platane dans un petit massif de couvre-sol » ;

- « l'aménagement d'un carrefour giratoire dans le cadre de la création d'un parc d'activités économiques, le long de la N336 à Warneton.

Le giratoire, situé pour l'accès à la ZAEM des Quatre Rois, présente les caractéristiques suivantes :

- un diamètre intérieur de 16 mètres
- un diamètre extérieur de 25 mètres
- une piste cyclable de 2,50 mètres de large
- îlots directionnels constitués de bordure et béton coloré dans chaque branche du giratoire avec intégration des traversées cyclistes en marquage routier

Le projet porte également sur la plantation de 60 arbres hautes tiges type "Ulmus Columella" le long de la N336 chaussée d'Ypres entre les bk 10,5 et 11,7 côté droit ainsi que l'aménagement paysager de l'îlot central du giratoire par une cépée de platane dans un petit massif de couvre-sol ».

Il y est précisé que le projet entraînera les travaux de voirie suivants :

- « a) réalisation d'un carrefour giratoire centré sur la chaussée d'Ypres (N336) au niveau du Chemin du Petit Bois et de l'emplacement du futur accès de la nouvelle zone d'activité économique mixte.
- b) Suppression d'un tronçon de voirie communale du Chemin du Petit Bois (objectif : éviter les zones de conflit à proximité du giratoire) ».

6. En séance du 2 mars 2020, le conseil communal de Comines-Warneton autorise, sous conditions, la suppression d'un tronçon de voirie communale du chemin du Petit Bois à proximité du carrefour giratoire projeté et la création d'une nouvelle jonction vers cette voirie plus en retrait de la chaussée d'Ypres.

7. Le 27 janvier 2021, les demandes de permis d'urbanisme font l'objet d'une décision de refus tacite.

8. Le 24 février 2021, le SPW Mobilité et Infrastructures introduit deux nouvelles demandes de permis d'urbanisme ayant pour objet :

- « l'aménagement d'un carrefour giratoire dans le cadre de la création d'un parc d'activités économiques, le long de la N336 à Warneton.

Le giratoire, situé pour l'accès à la ZAEM des Quatre Rois, présente les caractéristiques suivantes :

- un diamètre intérieur de 16 mètres
- un diamètre extérieur de 25 mètres
- une piste cyclable de 2,50 mètres de large
- îlots directionnels constitués de bordure et béton coloré dans chaque branche du giratoire avec intégration des traversées cyclistes en marquage routier.

Le projet porte également sur la plantation de 60 arbres hautes tiges type "Ulmus Columella" le long de la N336 chaussée d'Ypres entre les bk 10,5 et 11,7 côté droit ainsi que l'aménagement paysager de l'îlot central du giratoire par une cépée de platane dans un petit massif de couvre-sol » ;

- « [la] plantation de 60 arbres à hautes tiges le long de la N336 Chaussée d'Ypres à Warneton entre les bk 10,5 et bk 11,7 côté droit.
L'essence retenue est un "Ulmus Columelle" qui est un arbre moyen (sous les 20 m de haut) et au port élancé.

Entre deux poteaux électriques, il est prévu de planter deux arbres espacés de +/- 16 m entre eux et seront espacés du bord de la route de +/- 3,30 m à 4,00 m.

Cette demande porte également sur l'aménagement de l'îlot central du giratoire par une cépée de platane dans un petit massif de couvre-sol ».

9. Divers avis sont sollicités et émis, dont l'avis favorable conditionnel du 16 août 2021 du collège communal de Comines-Warneton.

10. Une enquête publique se déroule du 26 mai au 24 juin 2021. Selon le procès-verbal d'enquête publique du 24 juin 2021, trois réclamations sont déposées. Il résulte toutefois du dossier de la partie requérante qu'elle a également introduit une réclamation, le 23 juin 2021.

11. Le 13 septembre 2021, le fonctionnaire délégué décide de prolonger de 30 jours le délai qui lui est imparti pour envoyer sa décision.

12. Le 8 octobre 2021, il octroie, sous conditions, le permis d'urbanisme sollicité.

Il s'agit de l'acte attaqué.

IV. Mise hors cause de la seconde partie adverse

13. La seconde partie adverse, qualifiée comme telle par la partie requérante, n'a pas réservé de suite à la notification par pli recommandé de la requête en annulation assurée par le greffe, l'invitant à déposer un mémoire en réponse en application de l'article 6 du règlement général de procédure.

14. N'étant pas l'auteur de l'acte attaqué, elle doit être d'office mise hors de cause.

Dans un souci de clarté, les termes « partie adverse » visent, dans les lignes qui suivent, la Région wallonne.

V. Recevabilité – intérêt au recours

V.1. Thèses des parties

A. La requête en annulation

15. La partie requérante estime avoir un intérêt au recours en sa qualité de propriétaire du terrain sur lequel le projet autorisé par l'acte attaqué est situé, qu'elle utilise pour ses activités d'agriculteur. Elle soutient que la mise en œuvre des travaux autorisés causera l'arrêt de ses activités professionnelles, ce qui entraînera des conséquences financières. Elle fait valoir qu'un dédommagement financier ne compensera pas son dommage vu l'impossibilité d'acheter un autre terrain à un prix équivalent.

B. Le mémoire en réponse

16. La partie adverse conteste l'intérêt à agir dont la partie requérante se prévaut. Elle considère que les craintes alléguées quant à l'expropriation de ses terres ne tiennent pas à l'exécution du permis litigieux mais à l'arrêté ministériel du 25 mars 2016 d'expropriation pour cause d'utilité publique. Elle en infère que l'annulation de l'acte attaqué ne lui apportera aucun avantage.

Elle estime que l'aspect financier brièvement évoqué par la partie requérante est étranger au contrôle du Conseil d'État, le juge judiciaire étant seul compétent pour connaître des questions de dédommagement financier d'un propriétaire visé par une mesure d'expropriation.

C. Le mémoire en réplique

17. La partie requérante soutient que les procédures antérieures de révision du plan régional et d'élaboration du plan d'expropriation poursuivent un objectif différent de la demande de permis d'urbanisme. Elle expose que l'emplacement d'une route et sa compatibilité avec l'environnement immédiat doivent faire l'objet d'une appréciation dans un permis d'urbanisme. Elle s'étonne que la partie adverse affirme que les inconvénients dont elle se plaint sont le résultat de planifications antérieures alors qu'elle indique aussi que le mode d'accès au zoning n'a pas été évalué lors de l'adoption du plan et qu'il n'était pas nécessaire de le faire.

Elle souligne qu'elle n'a pas eu l'occasion de consulter l'étude sur le choix de l'emplacement, notamment dans le dossier de demande de reconnaissance et d'expropriation, et de la critiquer, malgré plusieurs demandes en ce sens. Elle précise

que ce n'est qu'à l'occasion de la présente demande de permis que le dossier de demande de reconnaissance et d'expropriation a été ajouté au dossier. Elle en déduit qu'elle a intérêt au recours.

Elle fait valoir que l'intérêt à agir devant le Conseil d'État ne peut être interprété de manière trop stricte et que l'intérêt « à la procédure en tant que telle » doit être distingué de l'intérêt au moyen.

Elle précise qu'elle n'invoque pas uniquement la perte financière au titre de désavantage qu'elle risque de subir. Elle ajoute que cette perte est liée à l'impact sur les opérations commerciales qu'elle subira en raison des choix spatiaux effectués par la demanderesse de permis.

V.2. Examen

18. Aux termes de l'article 19, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, un recours en annulation au sens de l'article 14, § 1^{er}, de ces lois, peut être porté devant la section du contentieux administratif du Conseil d'État par toute partie justifiant d'une lésion ou d'un intérêt. Une partie requérante dispose de cet intérêt requis en droit si deux conditions sont remplies : d'une part, l'acte administratif attaqué doit lui causer un préjudice personnel, direct, certain, actuel et lésant un intérêt légitime, d'autre part, l'annulation éventuelle de cet acte doit lui procurer un avantage direct et personnel, si minime soit-il. La condition relative au caractère direct de l'intérêt suppose qu'il existe une liaison causale directe, sans interposition d'un lien de droit ou de fait, entre l'acte attaqué et les inconvénients que la partie requérante fait valoir. En outre, l'intérêt au recours doit être examiné au regard de la portée de l'acte attaqué et des objectifs ressortissant à la police administrative dont il relève. Le Conseil d'État doit toutefois veiller à ce que la condition de l'intérêt ne soit pas appliquée d'une manière exagérément restrictive ou formaliste (C.C., 30 septembre 2010, n° 109/2010, B.4.3, ECLI:BE:GHCC:2010:ARR.109).

Chacun a intérêt au bon aménagement de son quartier, ce qui implique la possibilité, en principe, de contester tout projet susceptible de modifier son environnement ou d'affecter son cadre de vie. La seule qualité de propriétaire de parcelles voisines de celle qui fait l'objet d'un projet soumis à permis suffit à justifier l'intérêt au recours contre ce permis.

19. En l'espèce, il ressort des documents relatifs à l'expropriation qu'une partie de la parcelle de la partie requérante est concernée par l'autorisation d'expropriation, ce qui est de nature à avoir un impact négatif sur ses activités

professionnelles agricoles. Cette situation ne résulte toutefois pas directement du permis attaqué puisque le transfert de propriété de la bande de parcelle concernée résulte de l'arrêté ministériel du 25 mars 2016 autorisant l'expropriation. Il s'ensuit que la perte financière et la cessation éventuelle de ses activités professionnelles ne peuvent fonder valablement son intérêt direct au recours.

Il reste que la partie requérante demeure propriétaire, à la suite de l'expropriation d'une partie de son terrain, d'une parcelle de 78.955,71 m² concernée par les travaux autorisés, ce qui lui confère un intérêt suffisant au recours.

Le recours est recevable.

VI. Premier moyen

VI.1. Thèse de la partie requérante

A. La requête en annulation

20. Le premier moyen est pris de la violation de l'article R.IV.40-1, § 1^{er}, 7°, du Code du développement territorial (CoDT) relié à l'obligation formelle de motivation et aux principes généraux de bonne administration, en particulier les principes de prudence et du raisonnable, et de l'obligation matérielle de motivation et des principes généraux de bonne administration, en particulier les principes de prudence et du raisonnable.

21. Dans une première branche, la partie requérante fait grief à la motivation formelle de l'acte attaqué de ne pas faire apparaître que son auteur a tenu compte de la réclamation qu'elle avait introduite, où elle expliquait que l'emplacement retenu pour le carrefour giratoire est fondé sur des informations factuellement inexacts et des informations devenues obsolètes. Elle y mentionnait, au titre d'exemple, que le panneau de signalisation F1 ne se trouve pas au niveau du chemin du Petit Bois mais à l'intersection avec le chemin de l'Hirondelle, que la valeur ajoutée de ce giratoire en termes de sécurité routière pour les riverains et l'entreprise de dépannage est erronée et qu'en réalité, l'endroit retenu est « particulièrement désavantageux du point de vue de la sécurité routière et, en plus, se situe en dehors du parcellaire du parc d'activité ». Elle souligne que l'étude de localisation alternative du 5 septembre 2014 date de plus de sept ans et qu'elle détaillait, dans sa réclamation, en quoi la situation factuelle a, entretemps, changé. Elle reproche le fait qu'aucun de ces éléments n'ait été traité dans l'acte attaqué ni même réfuté. Elle fait valoir que toute personne ayant introduit une réclamation doit pouvoir vérifier que ses objections ont été traitées et comprendre quelles

considérations ont conduit à la décision. À défaut de motivation à l'égard de sa réclamation, elle estime que l'obligation de motivation formelle de l'autorité administrative est violée.

22. Dans une seconde branche, elle critique le fait que l'auteur de l'acte attaqué soit parti du principe que l'emplacement du carrefour giratoire était acquis en raison de l'autorisation d'expropriation précédemment délivrée. Elle critique la motivation de l'acte attaqué par référence aux « éléments de réponse pertinents apportés par le collège communal dans son rapport daté du 16/08/2021 aux réclamations émises lors des formalités de publicité ». Elle considère que le raisonnement du collège communal n'est pas substantiel et repose sur des données inexactes notamment en se fondant sur des documents relatifs à l'établissement du périmètre de reconnaissance économique.

Elle soutient que les procédures d'expropriation et de délivrance d'un permis poursuivent des objectifs différents, la seconde devant permettre d'évaluer l'opportunité de la demande dans la zone environnante, tandis qu'une décision d'expropriation, prise par une autorité différente de celle qui octroie le permis, ne peut faire « d'hypothèses préliminaires sur les alternatives de localisation ».

Elle souligne que le dossier de reconnaissance et d'expropriation n'a jamais été soumis au public et qu'elle n'a donc pas été en mesure de faire valoir ses objections à son encontre, malgré plusieurs demandes en ce sens. Elle en conclut que la référence aux procédures antérieures, tant concernant l'autorisation d'expropriation que la première demande de permis, n'est pas pertinente dans le cadre de l'appréciation de la demande de permis litigieuse.

Se référant à la première branche, elle soutient que le dossier de demande de reconnaissance et d'expropriation est établi en s'appuyant sur des données erronées, ce qui a pour conséquence que l'autorisation d'expropriation adoptée sur cette base est entachée d'illégalité. Elle en infère que l'autorité délivrante ne pouvait pas valablement se prévaloir de cette autorisation.

B. Le mémoire en réplique

23. Sur la première branche, elle estime dénué de pertinence l'argumentaire de la partie adverse, consistant en des motifs nouveaux qui ne se trouvent pas dans l'acte attaqué.

À titre subsidiaire, elle fait valoir que les motifs relatifs à la sécurité se limitent à une description du point litigieux sans qu'il ne soit répondu aux critiques

émises dans sa réclamation puisque l'acte attaqué n'indique pas quel est l'impact de la présence supposée à tort de panneaux de signalisation, ni pourquoi l'étude est considérée comme étant à jour alors qu'elle date de sept ans et que des informations pertinentes pour le trafic ont changé, ni pourquoi cette même étude n'a pas été soumise au public. Elle ajoute que l'autorité ne peut pas se contenter des avis et décisions antérieurement rendus au niveau communal puisqu'elle n'a jamais eu accès au dossier de reconnaissance et d'expropriation, ce qui l'a empêché de faire valoir ses réclamations au cours des procédures en question.

À l'argument considéré comme nouveau du mémoire en réponse, quant à la comparaison des alternatives, elle estime que celle-ci aurait dû amener l'autorité à privilégier l'alternative n° 2 si l'on ne tient pas compte de l'hypothèse erronée concernant la présence du panneau F1. Elle rappelle avoir exposé, dans sa réclamation, que le prétendu gain de sécurité ne réside pas dans la variante 3, mais bien dans la variante 2.

Elle estime qu'aucun élément du dossier ne permet de démontrer que l'emplacement retenu pour la construction du rond-point est le plus approprié.

24. Sur la seconde branche, elle expose que, les éléments repris dans sa réclamation se fondant sur le dossier de demande de reconnaissance et d'expropriation, ils constituent des faits nouveaux auxquels le conseil communal n'a pas pu répondre dans son avis du 16 août 2021. Elle estime qu'en reproduisant cet avis, l'auteur de l'acte attaqué n'a pas répondu à ses critiques, indiquant seulement ne pas vouloir revenir sur la décision d'expropriation antérieure, quelles que soient les critiques fondées sur son contenu.

Elle considère que la référence à la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement ne peut pas suffire puisque l'autorité délivrante a pris pour un fait accompli le choix du lieu repris dans le dossier de demande de reconnaissance et d'expropriation. Elle ajoute que ce dossier contient des informations erronées et périmées, de sorte qu'il ne peut servir de base à une évaluation qualitative des effets sur l'environnement et à l'étude des alternatives.

C. Le dernier mémoire

25. Sur la première branche, elle souligne que, lors des études et réunions relatives à la réalisation de la ZAEM, l'existence d'un périmètre de reconnaissance n'a jamais été porté à sa connaissance.

S'agissant de la prétendue présence du panneau F1, elle soutient que la partie adverse reconnaît que les informations contenues dans le dossier de la demande de reconnaissance et d'expropriation sont erronées.

VI.2. Examen

VI.2.1. Première branche

26. 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 d'urbanisme, comme tout acte administratif à portée individuelle, 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. Cette motivation doit être claire, pertinente et adéquate afin de permettre aux intéressés de comprendre les raisons fondant la décision et de vérifier que celle-ci a été précédée d'un examen des circonstances de l'espèce.

En principe, la motivation d'un acte de l'administration active ne doit pas contenir de réponse à toutes les objections qui ont été formulées lors d'une enquête publique. Il faut mais il suffit que les motifs de l'acte attaqué rencontrent au moins globalement les observations émises et indiquent les raisons de droit et de fait qui justifient le sens de la décision prise. Ainsi, lorsque des observations précises, dont l'exactitude et la pertinence sont corroborées par le dossier, ont été formulées dans une réclamation, 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, ces observations.

27.1. En l'espèce, bien que le procès-verbal du 24 juin 2021 de l'enquête publique organisée par la commune de Comines-Warneton ne l'identifie pas parmi les trois réclamations déposées, il ressort du dossier déposé par la partie requérante qu'elle a introduit, par l'entremise de ses conseils, une réclamation le 23 juin 2021, dont il ressort notamment ce qui suit :

« 7. Mon client a constaté que le désenclavement actuel n'a jamais fait l'objet d'une recherche rigoureuse de localisation alternative. Aucune pièce [crédible] dans le dossier fait mention de la nécessité de l'utilisation du lot de mon client (et pareil pour les dossiers concernant la révision du plan du secteur et l'autorisation d'expropriation).

Dans la demande actuelle, une étude des alternatives est ajoutée (malgré le fait que mon client demande cette étude depuis des années sans aucune réponse de la DGO1). Il apparaît maintenant que l'étude en question date du 5 septembre 2014. Cette étude a maintenant presque 7 ans. Entre-temps, des changements ont eu lieu dans l'environnement.

À titre d'exemple, on peut se référer à l'aménagement du site de la caserne de pompiers ZSWAPI au niveau du lieu d'implantation 1 selon l'étude :

[...]

Aussi, le dépanneur mentionné exploite un dépôt dans le centre de Warneton (Chaussée d'Ypres, 2) depuis la réalisation de l'étude.

8. Par ailleurs, l'étude montre que l'un des choix déterminants pour l'emplacement suivant (emplacement 3), pourtant le plus éloigné de la RN58a, est la présence d'une signalisation à la transition entre l'entrée d'agglomération et la sortie d'agglomération (panneau F1) :

“ + En termes d'aménagement de l'axe RN336, appuyé par la signalisation d'entrée d'agglomération (Panneau F1) présente au niveau du chemin de Petit Bois et permet de créer un véritable effet de port.
(...)
+ Permet un bon séquençage des aménagements sur l'axe : giratoire+F1 / traversée cyclable et piétonne / échangeur RN58a”.

Cependant, au niveau du chemin du Petit Bois, il n'y a aucun panneau F1 présent du tout :

[...]

En revanche, les panneaux en question sont situés à l'intersection avec le chemin de l'Hirondelle :

[...]

Cet “avantage” n'est donc pas situé au niveau de la localisation sélectionnée (localisation 3 – Chemin du Petit Bois), mais au niveau de la localisation alternative 1.

9. L'étude mentionne également une valeur ajoutée pour les résidents locaux à l'emplacement actuel et un accès plus sûr pour le courant tourne-à-gauche du dépanneur. Il y aurait également une valeur ajoutée car le rond-point crée également un désenclavement du Chemin du Petit Bois. Cela donnerait lieu à 4 bras utiles au niveau du rond-point, ce qui créerait une valeur spatiale supplémentaire.

Ces allégations semblent également avoir peu de fondement dans les faits. En effet, le nombre de résidents vivant à proximité du Chemin du Petit Bois est très limité. En dehors de quelques fermes et du dépanneur, il n'y a presque pas de résidences :

[...]

Alors, quel est le problème pour les résidents locaux ? Pour les mêmes raisons, ce “quatrième bras” du rond-point n'a aucune valeur ajoutée. Le Chemin du Petit Bois n'est pas une route d'accès et n'a presque pas de riverains.

Enfin, la valeur ajoutée pour l'entreprise dépannage semble limitée, voire inexistante. Si le rond-point est construit à côté de l'entreprise (localisation alternative 2), on peut tourner à droite en toute sécurité depuis l'entreprise et accéder immédiatement au rond-point. À l'emplacement actuel de la localisation, il faut toujours tourner à gauche de l'entreprise en direction du rond-point, ce qui entraîne des conflits avec la circulation qui quitte le rond-point et celle qui attend pour y rentrer. Par conséquent, l'endroit retenu est particulièrement désavantageux du point de vue de la sécurité routière et, en plus, se situe en dehors du parcellaire du parc d'activité.

10. Même si l'on devait supposer que l'alternative 3 est le meilleur emplacement, *quod non*, le désenclavement peut être réalisé parfaitement dans le zoning, ou au moins par un moyen moins nocif.

En regardant les plans d'aménagement initiaux du zoning, une autre localisation du giratoire était prévu sans adaptation du Chemin du Petit Bois en travers de la propriété de mon client :

[...]

Le désenclavement dans le zoning est également parfaitement possible avec un impact minimal sur le terrain commercial développable et sans qu'un impact sur le terrain (de manière illicite) en dehors des limites de révision du plan du secteur sera créé (basé sur le "plan du projet de rétention des eaux") :

[...]

Plusieurs manières différentes de positionnement pour le giratoire sont possibles, sans que mon client a retrouvé une explication dans le dossier administratif pour le choix actuel.

11. Au moment de la confrontation pour le client avec l'expropriation avec périmètre adapté, il a été demandé auprès de la DGO1 sur quelle base les considérants environnementaux de l'implantation actuelle ont été considéré comme nécessaire (annexe 1) :

[...]

Même après 3 rappels (annexe 2 – 4), le client n'a jamais reçu une explication.

Il est clair qu'une étude approfondie n'a pas été faite.

12. Comme indiqué ci-avant, ce manquement d'étude de recherche de localisation alternative peut causer l'[illicéité] de la validité du permis éventuel, la révision du plan du secteur et l'autorisation d'expropriation.

Le permis doit être refusé ».

L'acte attaqué précise que trois réclamations, dont les auteurs sont identifiés, ont été introduites et les duplique. Il reproduit ensuite le résumé et l'examen de ces réclamations ressortant de l'avis favorable conditionnel du 16 août 2021 du collège communal. Les points des réclamations y sont résumés comme suit :

- « - L'implantation du rond-point à cet endroit engendrera des nuisances sonores, de la pollution et des inconvénients pour les habitations environnantes ;
- L'urgence de la mise en œuvre de ce zoning ne paraît pas justifiée au regard des terrains et bâtiments à vendre ou à louer dans les zonings déjà existants sur l'entité ;
- L'implantation au Nord de la RN58 ne permet pas de transport autre que par la route et cela ne respecte pas le S.D.E.R. ;
- C'est un non-sens écologique et économique de créer une Z.A.E. à cet endroit alors qu'un projet de plateforme bimodale est quasi achevé le long de la Lys à moins de 3 km ;

- C'est mettre la charrue avant les bœufs que de créer ce rond-point avant même d'implanter une zone pour le moins inutile à cet endroit : gaspillage de fonds publics comme à l'entrée du Bizet où l'on a créé un rond-point avec une sortie vers un futur zoning qui ne sera probablement jamais construit ;
- La procédure d'enquête publique n'a pas été respectée (chaque occupant de terrain est censé être averti personnellement, tel n'a pas été le cas) et les références des parcelles cadastrales ne sont pas mentionnées sur l'avis d'enquête ;
- La demande comporte des irrégularités à propos des implantations étudiées et celle retenue qui n'a pas été discutée ainsi que le fait que l'Arsenal des pompiers n'a pas été pris en compte dans l'étude qui date de 2014, étant donné qu'il n'existait pas encore ;
- L'étude du projet n'est pas pertinente étant donné qu'elle a déjà 7 ans ;
- Gaspillage de plus de parcelles agricoles que nécessaire ;
- La plantation de 60 arbres hautes tiges n'est pas judicieuse en matière de sécurité routière ; une haie remarquable convient sûrement mieux pour les automobilistes et les motards en cas d'accident ainsi qu'au niveau écologique ;
- Le projet entraîne la destruction d'un coin de nature, de parcelles agricoles, d'un lieu de vie au profit de l'industrie ; les agriculteurs ne sont pas soutenus ».

L'acte attaqué expose enfin ce qui suit :

« Attendu les éléments de réponse pertinents apportés par le Collège communal en son rapport daté du 16/08/2021 aux réclamations émises lors des formalités de publicité, à savoir :

- L'enquête publique a été notifiée par envoi recommandé aux riverains comme cela est prévu par le Code.
- L'aménagement de ce giratoire est conforme à ce qui était prévu dans les documents relatifs à l'établissement du périmètre de reconnaissance économique et permettra l'accès au futur zoning.
- La modification d'un tronçon du chemin du Petit Bois, petite voirie communale aboutissant à la chaussée d'Ypres, est nécessaire : suppression du premier tronçon à hauteur de la chaussée d'Ypres sur une longueur de 68,40 m et création d'un nouvel embranchement permettant un accès direct ou rond-Point.
- Le nouvel embranchement fait partie du plan d'expropriation et devra être exproprié par le S.P.W. pour être ensuite rétrocédé à la Ville.
- Le projet prévoit également la plantation de 60 arbres hautes tiges (ormes) le long de la chaussée d'Ypres (N336), côté sud-ouest, entre la jonction avec la N58 et le carrefour des "Quatre Rois" ; dont 7 autour du carrefour giratoire. Les arbres présentent un intérêt à la fois paysager dans la vaste plaine où ils s'insèrent et environnemental en captant davantage de CO₂, ce qui est préférable dans le cadre de la lutte contre les changements climatiques. Toutefois la remarque concernant la pertinence d'une haie pour les usagers et pour la biodiversité est judicieuse. Dès lors, il semble préférable de combiner les 2 en intégrant une haie d'essence indigène entre les ormes prévus (toutefois ou regard des carrefours et sur une distance de 40 m, aucune haie ne devrait être plantée pour garantir la visibilité et renforcer la sécurité routière).
- Le centre du carrefour giratoire comprend une butte de forme arrondie et irrégulière, est couvert d'un massif de plantes couvre-sol (symphorine), et accueillera un arbre en cépée (platane multi-tronc).
- L'impact sur la zone agricole reste extrêmement localisé puisque la partie de chemin supprimée pourrait être récupérée par l'agriculture.

- La présente demande de permis porte uniquement sur la création du carrefour giratoire, en tant que travaux techniques et la demande de modification de voirie a été réalisée conjointement.
- Les nuisances sonores, la pollution et les inconvénients relevés dans le cadre de l'enquête publique semblent davantage porter sur le zonage en lui-même et pas sur le rond-point qui fait l'objet de ce dossier.
- Il ne s'agit pas de revenir sur les décisions prises précédemment concernant la modification du plan de secteur et l'opportunité de la création d'un zonage à cet endroit mais bien de veiller à ce que cet aménagement se fasse de manière intégrée et en veillant à la sécurité des usagers. Le rond-point trouve toute sa pertinence ».

27.2. L'acte attaqué ne comporte pas de réponse spécifique aux griefs exposés par la partie requérante dans sa réclamation en lien avec la localisation du carrefour giratoire, sauf à soutenir qu'« il ne s'agit pas de revenir sur les décisions prises précédemment concernant la modification du plan de secteur et l'opportunité de la création d'un zonage à cet endroit mais bien de veiller à ce que cet aménagement se fasse de manière intégrée et en veillant à la sécurité des usagers ».

S'agissant d'apprécier dans quelle mesure le projet d'urbanisme tel qu'introduit est conforme aux règles applicables et à sa propre conception du bon aménagement des lieux, l'autorité délivrante ne devait pas, au regard des règles de droit dont la violation est alléguée, prendre position quant aux éventuelles localisations alternatives. Il s'ensuit que les griefs exposés en ce qui concerne l'inadéquation de la motivation de l'acte attaqué concernant les critiques émises quant à l'étude des alternatives des implantations du carrefour giratoire ou aux nouveaux éléments intervenus depuis lors de nature à remettre en cause le choix de localisation ne sont pas fondés.

27.3. Sur la critique formulée par la partie requérante en ce que la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement ne prend pas en considération les nuisances que le projet engendrera ni son impact sur l'exploitation agricole – sans en préciser la nature et l'importance potentielle –, il y a lieu de relever qu'une autre réclamation, identifiée par l'auteur de l'acte attaqué, faisait valoir que « l'implantation du rond-point à cet endroit engendrera des nuisances sonores, de la pollution et des inconvénients pour les habitations environnantes », ainsi qu'un « gaspillage de plus de parcelles agricoles que nécessaire », que « le projet entraîne la destruction d'un coin de nature, de parcelles agricoles, d'un lieu de vie ou profit de l'industrie » et que « les agriculteurs ne sont pas soutenus ». À cet égard, l'acte attaqué répond que « les nuisances sonores, la pollution et les inconvénients relevés dans le cadre de l'enquête publique semblent davantage porter sur le zonage en lui-même et pas sur le rond-point qui fait l'objet de ce dossier » et que « l'impact sur la zone agricole reste extrêmement localisé puisque la partie de chemin supprimée pourrait être récupérée par l'agriculture ». Au vu du caractère très général du grief exposé par la partie

requérante à cet égard, la motivation de l'acte attaqué en réponse est suffisante. Le grief n'est pas fondé.

27.4. Enfin, quant aux griefs exposés par la partie requérante en matière de sécurité routière, lesquels font écho à d'autres critiques exposées dans les trois réclamations identifiées par l'acte attaqué, il y a lieu de relever que celui-ci aborde à diverses reprises cette problématique en estimant, notamment, que « la présence d'un giratoire au droit d'accès à une Z.A.E. représente généralement un facteur très important en termes de sécurité routière », que les dimensions du projet « sont nécessaires pour garantir le passage sans entrave des bus et des poids lourds » et qu'« une piste cyclable de 21,5 m circonscrit le carrefour à une distance de 4,30 m de celui-ci ». L'autorité s'assure encore que les arbres et haies prévus soient implantés de telle manière à assurer la visibilité du carrefour, ceci afin de « renforcer la sécurité routière ». De tels motifs permettent de s'assurer que l'autorité a répondu, à suffisance, aux craintes émises à ce sujet lors de l'enquête publique et de comprendre ce qui l'a rassurée sur ce point.

27.5. La première branche du premier moyen n'est pas fondée.

VI.2.2. Seconde branche

28. Tout acte administratif doit reposer sur des motifs exacts, pertinents et admissibles, qui doivent résulter du dossier administratif sur la base duquel le Conseil d'État doit être en mesure d'exercer le contrôle de légalité qui lui incombe.

S'il n'appartient pas au Conseil d'État de substituer son appréciation à celle de l'autorité, il lui revient de vérifier l'exactitude et la pertinence des motifs justifiant l'adoption de la décision attaquée.

29. En l'espèce, l'acte attaqué intervient dans le cadre d'un projet plus global, dont la finalité est de créer une ZAEM au lieu-dit « Quatre Rois ». Ce projet a été mis en œuvre par différents actes administratifs, intervenant dans le cadre des polices administratives spéciales de l'urbanisme, de la voirie communale et de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Si l'auteur de l'acte attaqué devait tenir compte de ce projet plus global dans son examen de la demande litigieuse, il reste qu'agissant dans le cadre de la police administrative de l'urbanisme, il devait forger son appréciation au regard de sa propre conception du bon aménagement des lieux sans qu'il n'en ressorte que celle-ci a été compromise par le poids du fait accompli résultant des décisions intervenues dans le cadre des autres polices administratives. Dans le cadre de cet examen, s'il

pouvait conclure que la localisation envisagée n'était pas admissible au regard de sa propre conception du bon aménagement des lieux. Il ne pouvait, en revanche, imposer une localisation alternative sans sortir des limites de la demande de permis d'urbanisme déposée.

L'acte attaqué comporte notamment la motivation suivante :

« Considérant que l'avis du Collège communal de Comines-Warneton, sollicité en date du 05/05/2021 et transmis en date du 26/08/2021 est favorable conditionnel ; son avis peut être résumé comme suit :

“ [...]

Considérant que l'aménagement de ce giratoire est conforme à ce qui était prévu dans les documents relatifs à l'établissement du périmètre de reconnaissance économique et permettra l'accès au futur zoning ;

[...]

Considérant que la présente demande de permis porte uniquement sur la création du carrefour giratoire, en tant que travaux techniques et que la demande de modification de voirie a été réalisée conjointement ; que les nuisances sonores et la pollution et les inconvénients relevés dans le cadre de l'enquête publique semblent davantage porter sur le zoning en lui-même et pas sur le rond-point qui fait l'objet de ce dossier ;

Considérant qu'il ne s'agit pas de revenir sur les décisions prises précédemment concernant la modification du plan de secteur et l'opportunité de la création d'un zoning à cet endroit mais bien de veiller à ce que cet aménagement se fasse de manière intégrée et en veillant à la sécurité des usagers ;

[...]”.

[...]

Attendu la justification à la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de tranquillité, de convivialité et de commodité de passage dans les espaces publics, à savoir :

- Le projet consiste en l'aménagement d'un carrefour giratoire sur la chaussée d'Ypres à Warneton ou niveau du futur accès au parc d'activités économiques des “Quatre Rois” et du chemin du petit Bois. La présence d'un giratoire au droit d'un accès à une Z.A.E. représente généralement un facteur très important en termes de sécurité routière. Cette constatation s'applique également au parc d'activité des “Quatre Rois”. Pour des raisons de lisibilité, de sécurité et d'aménagement de la RN336, l'ensemble des flux motorisés futurs doit y être concentré, à savoir entreprises, parc à conteneurs et habitants.
- Ce carrefour giratoire a un rayon extérieur de 25 m avec un lot central d'un rayon de 16 mètres. Ces dimensions sont nécessaires pour garantir le passage sans entrave des bus et des poids lourds.
- Une piste cyclable de 2,5 m circonscrit le carrefour à une distance de 4,30 m de celui-ci.
- Le projet implique également une modification du tracé du Chemin du Petit bois afin que celui-ci s'intègre correctement dans le carrefour giratoire.
- L'implantation du carrefour giratoire a été acceptée dans le cadre de la demande de reconnaissance de la Zone d'Activités Economiques Mixte des “Quatre Rois”.

Attendu les éléments de réponse pertinents apportés par le Collège communal en son rapport daté du 16/08/2021 aux réclamations émises lors des formalités de publicité, à savoir :

- L'enquête publique a été notifiée par envoi recommandé aux riverains comme cela est prévu par le Code.
- L'aménagement de ce giratoire est conforme à ce qui était prévu dans les documents relatifs à l'établissement du périmètre de reconnaissance économique et permettra l'accès au futur zoning.
- La modification d'un tronçon du chemin du Petit Bois, petite voirie communale aboutissant à la chaussée d'Ypres, est nécessaire : suppression du premier tronçon à hauteur de la chaussée d'Ypres sur une longueur de 68,40 m et création d'un nouvel embranchement permettant un accès direct au rond-Point.
- Le nouvel embranchement fait partie du plan d'expropriation et devra être exproprié par le S.P.W. pour être ensuite rétrocédé à la Ville.
- Le projet prévoit également la plantation de 60 arbres hautes tiges (ormes) le long de la chaussée d'Ypres (N336), côté sud-ouest, entre la jonction avec la N58 et le carrefour des "Quatre Rois" ; dont 7 autour du carrefour giratoire. Les arbres présentent un intérêt à la fois paysager dans la vaste plaine où ils s'insèrent et environnemental en captant davantage de CO₂, ce qui est préférable dans le cadre de la lutte contre les changements climatiques. Toutefois la remarque concernant la pertinence d'une haie pour les usagers et pour la biodiversité est judicieuse. Dès lors, il semble préférable de combiner les 2 en intégrant une haie d'essence indigène entre les ormes prévus (toutefois au regard des carrefours et sur une distance de 40 m, aucune haie ne devrait être plantée pour garantir la visibilité et renforcer la sécurité routière).
- Le centre du carrefour giratoire comprend une butte de forme arrondie et irrégulière, est couvert d'un massif de plantes couvre-sol (symphorine), et accueillera un arbre en cépée (platane multi-tronc).
- L'impact sur la zone agricole reste extrêmement localisé puisque la partie de chemin supprimée pourrait être récupérée par l'agriculture.
- La présente demande de permis porte uniquement sur la création du carrefour giratoire, en tant que travaux techniques et la demande de modification de voirie a été réalisée conjointement.
- Les nuisances sonores, la pollution et les inconvénients relevés dans le cadre de l'enquête publique semblent davantage porter sur le zoning en lui-même et pas sur le rond-point qui fait l'objet de ce dossier.
- Il ne s'agit pas de revenir sur les décisions prises précédemment concernant la modification du plan de secteur et l'opportunité de la création d'un zoning à cet endroit mais bien de veiller à ce que cet aménagement se fasse de manière intégrée et en veillant à la sécurité des usagers. Le rond-point trouve toute sa pertinence.

Considérant que la demande concerne l'aménagement d'un carrefour giratoire dans le cadre de la création d'un parc d'activités économiques, le long de la N336, dont les principales caractéristiques sont : un diamètre intérieur de 16 m et un diamètre extérieur de 25 m, une piste cyclable de 2,5 m de large et des îlots directionnels constitués de bordure et béton coloré dans chaque branche du giratoire avec l'intégration des traversées cyclistes en marquage routier ;

Considérant que le projet prévoit également la plantation de 60 arbres à hautes tiges ("Ulmus Columellé", arbre moyen ou port élancé) le long de la N336 - chaussée d'Ypres (entre les bk 10,5 et bk 11,7 - côté droit) ;

Considérant qu'entre deux poteaux électriques, les arbres seront espacés de +/- 16 m entre eux et plantés du bord de la route à +/- 3,30 m à 4,00 m ;

Considérant que l'îlot central du giratoire sera également aménagé par une cèpée de platane dans un petit massif de couvre-sol ;

Considérant que la plupart des éléments de réclamation apportés par les réclamants avaient déjà été évoqués lors de la précédente demande de permis d'urbanisme ayant fait l'objet d'un refus tacite ; le rapport du Collège communal apporte justifications et réponses aux réclamations et à la demande ici concernée ;

Considérant qu'en réponse à la réclamation de [C.M.], [P.M.] et [P.S.] concernant la dangerosité en termes de sécurité routière au vu de la plantation de 60 arbres à hautes tiges le long de la Chaussée d'Ypres N336 mais également de la proposition faite de planter une haie remarquable qui adoucira les chocs en cas d'accidents pour les automobilistes et motards et qui seraient plus judicieuse au niveau écologique, le Collège communal y répond favorablement en son rapport et précise d'ailleurs que "les arbres présentent un intérêt à la fois paysager dans la vaste plaine où ils s'insèrent et environnemental en captant davantage de CO₂, ce qui est préférable dans le cadre de la lutte contre les changements climatiques ; que toutefois la remarque concernant la pertinence d'une haie pour les usagers et pour la biodiversité est judicieuse ; dès lors, il semble préférable de combiner les 2 en intégrant une haie d'essence indigène entre les ormes prévus ; toutefois au regard des carrefours et sur une distance de 40 m, aucune haie ne devrait être plantée pour garantir la visibilité et renforcer la sécurité routière" ;

Considérant que l'impact du projet sur la zone agricole reste localisé et la modification de la voirie communale s'avère nécessaire dans le cadre du bon aménagement des lieux ;

Attendu que par arrêté du 04/10/2012, le Gouvernement wallon a adopté définitivement la révision du plan de secteur de Mouscron - Comines portant sur l'inscription, sur le territoire de Comines-Warneton, de zones d'activité économique mixte ou lieu-dit "Quatre Rois" et en bordure de la Lys à Bas-Warneton ainsi que d'une zone naturelle et d'une zone d'espaces verts à Ploegsteert en compensation planologique à l'inscription de ces zones ;

Attendu par ailleurs que l'arrêté ministériel du 25/03/2016 autorise l'expropriation pour cause d'utilité publique en vue de la mise en œuvre des terrains nécessaires à la zone d'activité économique mixte ZAEM des "Quatre Rois" (cet arrêté ministériel a été publié au moniteur belge du 28/04/2016) ;

Attendu qu'il ne convient pas de revenir sur les décisions prises précédemment concernant la modification du plan de secteur et l'opportunité de la création d'un zoning à cet endroit mais bien de veiller à ce que les aménagements proposés se réalisent de manière intégrée et en veillant à la sécurité des usagers ;

Attendu dès lors que le projet d'aménagement d'un carrefour giratoire pour la ZAEM (accès au futur Parc d'Activités Économiques des "Quatre Rois"), porté à la connaissance de la population et des autorités amenées à prendre décision, peut dès lors recevoir une suite favorable moyennant conditionnement des recommandations et obligations des avis émis par les instances consultées en cours de procédure d'instruction ».

Il ne ressort pas des motifs précités que l'auteur de l'acte attaqué a considéré que l'emplacement du carrefour giratoire était « acquis » en raison de l'autorisation d'expropriation accordée pour le site concerné. S'il relève que l'emplacement a été examiné et déterminé dans le cadre de la procédure d'expropriation, il procède ensuite à l'examen en opportunité de la compatibilité du carrefour giratoire avec la zone agricole et s'assure que l'impact du projet sur cette

zone reste limité, en vérifiant que la création du carrefour respecte la sécurité des usagers des voiries visées. Une telle motivation fait ressortir que la décision intervenue s'appuie sur une appréciation du bon aménagement des lieux qui n'a pas pris pour fait accompli la délivrance du permis sollicité au regard des autres décisions administratives déjà intervenues, singulièrement celle prise en matière d'expropriation.

Le grief n'est pas fondé.

30. Au regard de l'indépendance des polices, les éventuelles irrégularités intervenues dans le cadre de la procédure d'instruction propre à la procédure d'expropriation ne peuvent, en principe, entraîner l'illégalité du permis d'urbanisme attaqué, sans qu'il ne soit démontré que la procédure propre à cette autorisation a été viciée.

En l'espèce, le grief pris de l'irrégularité de la procédure de participation du public dans le cadre de la procédure d'expropriation est, à elle seule, sans incidence sur la légalité de la procédure de délivrance du permis attaqué.

Le grief n'est pas fondé.

31. La seconde branche du premier moyen n'est pas fondée.

32. Il s'ensuit que le premier moyen n'est fondé en aucune de ses branches.

VII. Second moyen

VII.1. Thèse de la partie requérante

A. La requête en annulation

33. Le second moyen est pris de la violation de l'article R.55 du livre I^{er} du Code de l'environnement, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, des principes généraux de bonne administration, notamment les principes de motivation et de précaution, ainsi que l'obligation de motivation, tant matérielle que formelle, et ce, après application de l'article 159 de la Constitution relié aux articles 42 et 46 du Code wallon d'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP) « comme d'application à la révision du plan de secteur, l'article d'accueil des activités économiques ».

34. Dans une première branche, la partie requérante rappelle que « la présente décision comporte notamment trois étapes pertinentes », à savoir la révision du plan de secteur établissant la ZAEM, l'élaboration du plan d'expropriation et l'octroi de l'autorisation d'expropriation du 25 mars 2016 et, enfin, la demande de permis d'urbanisme. Elle fait valoir qu'à chaque étape, un examen des effets potentiels sur l'environnement est requis, respectivement en vertu des articles 42 et 46 du CWATUP, de l'article 3 du décret du 11 mars 2004 relatif aux infrastructures d'accueil des activités économiques et de l'article R.55 du livre I^{er} du Code de l'environnement. Elle expose que « la recherche en question nécessite également un examen des alternatives possibles par rapport au plan, programme ou projet prévu » et qu'« il s'agit notamment d'envisager des alternatives réalistes de localisation ».

Elle fait grief à la procédure d'adoption de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 octobre 2012 adoptant définitivement la révision du plan de secteur de Mouscron-Comines de ne pas avoir fait l'objet d'une recherche sur l'impact possible des différentes alternatives d'accès à la nouvelle ZAEM. Elle soutient que seul un accès a été examiné, à savoir celui depuis la chaussée d'Ypres au droit du chemin du Petit Bois. Elle estime que la localisation du rond-point envisagé aurait dû être incluse dans la zone du plan et faire l'objet d'une étude d'impact environnemental et d'une enquête publique. Elle expose qu'une telle étude n'a pas eu lieu et qu'elle n'a pas pu faire valoir ses observations à cet égard lors de l'enquête publique relative à la révision du plan de secteur. Elle assure que l'enquête publique est « une condition formelle, essentielle pour l'adoption juridiquement valable d'un plan d'aménagement du territoire ». Elle en conclut que la modification du zonage effectuée est illégale et doit être écartée en application de l'article 159 de la Constitution.

Elle reproche à la procédure d'adoption du plan d'expropriation de ne pas avoir été précédée d'une étude des alternatives correctement effectuée, renvoyant au premier moyen de la requête. Elle critique le fait que l'emplacement du rond-point a été unilatéralement déterminé sans intégrer le dossier de la demande de reconnaissance et d'expropriation dans l'enquête publique, ce qui l'a empêchée de faire valoir, de manière éclairée, ses observations relatives au choix de l'emplacement. Elle déplore que, même après plusieurs demandes, le dossier ne lui a pas été transmis. Elle soutient que la réalisation d'une étude alternative correcte « est pourtant une partie essentielle d'une "étude d'impact environnemental" ». Elle en infère l'illégalité du plan d'expropriation et sollicite l'écartement de l'autorisation d'exproprier en application de l'article 159 de la Constitution.

35. Dans une deuxième branche, elle soutient que la demanderesse de permis a considéré la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement comme

une simple formalité et n'a effectué aucune recherche de fond. Elle relève avoir formulé plusieurs objections à cet égard dans sa réclamation et reproche à l'acte attaqué de se contenter d'indiquer que la localisation litigieuse a déjà fait l'objet d'une évaluation dans le cadre de l'élaboration du plan d'expropriation. Elle critique le fait que les « objections réelles » relatives aux effets potentiels sur l'environnement n'aient pas été traitées.

Elle conteste la position de l'auteur de l'acte attaqué en faisant valoir qu'une évaluation dans le cadre d'un plan d'expropriation « ne concerne pas une évaluation au niveau du projet litigieux » puisque l'implantation concrète et la matérialisation des travaux ne sont pas encore connues au moment de l'élaboration du plan précité. Elle estime que la simple référence à l'enquête effectuée au moment de l'établissement du plan d'expropriation ne constitue pas une justification correcte pour contredire ses objections, ce d'autant que, comme exposé dans le premier moyen, le document sur lequel se fonde l'étude des alternatives effectuées dans le cadre de la demande de reconnaissance et d'expropriation s'appuie sur des informations incorrectes et obsolètes. Elle conclut qu'en ne vérifiant pas que l'évaluation des incidences sur l'environnement requise a été effectuée conformément à la loi, l'autorité décidante n'a pas « fourni de motivation substantielle de la décision contestée ».

36. Dans une troisième branche, elle critique le fait que la localisation alternative qu'elle a proposée dans sa réclamation, selon elle pratiquement réalisable, n'a jamais été examinée alors que « l'impact sur l'environnement sera beaucoup plus faible » et qu'elle garantit la construction du rond-point, ainsi que « l'accès au zonage ».

B. Le mémoire en réplique

37. Sur la première branche, elle réplique que le fait qu'une zone destinée à la route ne constitue pas une destination au sens du plan de secteur n'a pas pour effet que les effets environnementaux de l'axe routier ne doivent pas être examinés. Elle fait valoir que l'étude de localisation alternative dont l'auteur de l'acte attaqué se prévaut ne concerne pas la route, mais uniquement la localisation de la ZAEM. Elle considère qu'il devait examiner les incidences du choix de l'emplacement pour la création du carrefour giratoire et effectuer une étude des alternatives au stade de la révision du plan de secteur. Elle en conclut que l'enquête publique organisée à cette occasion a été inutile pour elle puisqu'elle pouvait logiquement supposer que la route serait intégrée dans la ZAEM mais ne pouvait pas s'attendre à ce que, par la suite, la zone agricole soit encore découpée.

En ce qui concerne les enquêtes publiques menées dans le cadre de l'adoption du plan d'expropriation et de la modification de la voirie, elle ajoute que la partie adverse ne réfute pas les erreurs de fond et le caractère obsolète des données contenues dans l'étude de localisation alternative développées à l'appui du premier moyen et qu'elle les reconnaît même partiellement. Elle en déduit que cette étude ne pouvait constituer une base solide pour le choix final du site d'implantation. Elle écrit qu'il « est établi que l'étude des alternatives à l'ouverture de la ZAEM n'a pas été réalisée dans les délais, ou du moins pas correctement » et en déduit que « la décision de modification du plan de secteur et la décision d'approbation du plan d'expropriation doivent être déclarées inapplicables ».

38. Sur la deuxième branche, elle soutient que les alternatives d'implantation du rond-point n'ont pas été correctement examinées, l'emplacement retenu ayant été décidé de manière unilatérale sur la base d'une étude inexacte, non soumise à l'examen du public à l'époque. Elle ajoute qu'en ne soumettant pas l'étude à une enquête publique, l'autorité a elle-même empêché que les informations erronées soient mises en lumière à un moment plus opportun.

En ce qui concerne les motifs de l'acte attaqué, elle considère qu'il n'est pas « approprié de se fonder sur des arguments économiques procéduraux pour couvrir une illégalité créée de toutes pièces et pour échapper au contrôle » du Conseil d'État. Elle conteste le motif pris de l'impact limité sur la zone agricole, y voyant une considération purement générale qui ne trouve aucun appui dans le dossier administratif et ne répond pas à sa proposition de localisation alternative dont l'impact sur la zone agricole aurait été plus limité sans pour autant sacrifier la sécurité routière.

39. Sur la troisième branche, elle considère être en droit de formuler des critiques à l'égard du dossier de demande de reconnaissance et d'expropriation puisqu'il s'agit d'un aspect pertinent du dossier de demande, ce d'autant que celui-ci n'a jamais été soumis au public. Elle souligne qu'en application de l'article R.55 du livre I^{er} du Code de l'environnement, une étude d'impact sur l'environnement doit être réalisée dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme et que l'impact sur la zone environnante, y compris l'agriculture existante, et la mobilité doivent également être examinés. Elle reproche à la partie adverse d'avoir simplement adhéré aux décisions antérieures sans répondre à son argumentation de fond.

C. Le dernier mémoire

40. Concernant la recevabilité du second moyen, elle fait valoir que la violation de l'article R.55 du livre I^{er} du Code de l'environnement résulte du fait qu'aucune véritable étude d'impact n'a été réalisée lors de la révision du plan de

secteur et de l'élaboration du plan d'expropriation, alors qu'une telle étude devait être menée pour la présente demande.

41. Sur la première branche, elle insiste sur le fait que l'impact environnemental de la route doit être examiné lors de la planification, même si la zone est destinée à la route. Elle ajoute que l'étude de localisation alternative, qui ne porte que sur la ZAEM et non sur la route, est insuffisante.

42. Sur la troisième branche, elle rappelle qu'en vertu de l'article R.55 du livre I^{er} du Code de l'environnement, une étude d'impact devait être réalisée dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme et qu'en l'absence d'une telle étude, elle était en droit de proposer des alternatives, que l'autorité n'a pas correctement examinées.

VII.2. Examen

VII.2.1. Première branche

43.1. Sur le grief pris de l'examen irrégulier des alternatives de localisation dans le cadre de la procédure de révision du plan de secteur de 2008, il y a lieu de rappeler que l'article 42 du CWATUP, alors applicable, dispose comme suit :

« Le Gouvernement décide l'élaboration du plan de secteur et en adopte l'avant-projet, lequel est établi sur la base d'une analyse de la situation de fait et de droit notamment des périmètres visés par le présent Code ou d'autres législations.

Le Gouvernement fait réaliser une étude d'incidences dont il fixe l'ampleur et le degré de précision des informations, comprenant :

- 1° un résumé du contenu et une description des objectifs de l'avant-projet de plan ainsi que ses liens avec d'autres plans ou programmes pertinents ;
- 2° la justification de l'avant-projet de plan au regard de l'article 1^{er}, § 1^{er} ;
- 3° les caractéristiques humaines et environnementales du territoire visé et de ses potentialités ainsi que l'évolution probable de la situation environnementale si le plan n'est pas mis en œuvre ;
- 4° les caractéristiques environnementales des zones susceptibles d'être touchées de manière non négligeable ;
- 5° les problèmes environnementaux liés à l'avant-projet de plan de secteur qui concernent les zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux directives 79/409/C.E.E. et 92/43/C.E.E. ;
- 6° les problèmes environnementaux qui concernent les zones dans lesquelles pourraient s'implanter des établissements présentant un risque majeur pour les personnes, les biens ou l'environnement au sens de la directive 96/82/C.E. ou si l'avant-projet de plan prévoit l'inscription de zones destinées à l'habitat ainsi que de zones ou d'infrastructures fréquentées par le public à proximité de tels établissements ;
- 7° les objectifs de la protection de l'environnement pertinents et la manière dont ils sont pris en considération dans le cadre de l'élaboration du plan ;
- 8° les incidences non négligeables probables, à savoir les effets secondaires, cumulatifs, synergiques, à court, à moyen et à long terme, permanents et

temporaires tant positifs que négatifs sur l'environnement, y compris la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs ;

9° les incidences sur l'activité agricole et forestière ;

10° les mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs visés aux 8° et 9° ;

[...]

11° la présentation des alternatives possibles et de leur justification en fonction des points 1° à 10° ;

[...]

L'étude d'incidences peut être fondée notamment sur les renseignements utiles obtenus lors d'autres évaluations environnementales effectuées précédemment et, en particulier, à l'occasion de l'adoption du schéma de développement de l'espace régional, d'un schéma de structure communal ou d'un plan communal d'aménagement.

Le Gouvernement soumet le projet de contenu de l'étude d'incidences ainsi que l'avant-projet de plan pour avis à la commission régionale et au conseil wallon de l'environnement pour le développement durable, aux personnes et instances qu'il juge nécessaire de consulter, ainsi qu'à la direction générale des ressources naturelles et de l'environnement soit lorsque l'avant-projet de plan comporte une zone visée à l'article 31, § 2, soit lorsqu'il prévoit des lieux fréquentés par le public ou l'inscription de zones visées à l'article 25, alinéa 2, situés dans une zone vulnérable visée à l'article 136*bis*, § 1^{er}, ou, à défaut, autour de tels établissements pour autant qu'ils soient susceptibles d'accroître le risque d'accident majeur ou d'en aggraver les conséquences.

Les avis portent sur l'ampleur et la précision des informations que l'étude doit contenir. Les avis sont transmis dans les trente jours de la demande du Gouvernement.

À défaut, les avis sont réputés favorables.

Parmi les personnes agréées en vertu du présent Code et de la législation relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement, le Gouvernement désigne la personne physique ou morale, privée ou publique, qu'il charge de la réalisation de cette étude.

Le Gouvernement informe régulièrement la commission régionale de l'évolution des études préalables et lui en communique les résultats. La commission régionale peut, à tout moment, formuler les observations ou présenter les suggestions qu'elle juge utiles ».

Cette disposition est rendue applicable à l'hypothèse de révision du plan visée à l'article 46, § 1^{er}, du CWATUP.

Il résulte de l'article 42 du CWATUP que lorsque le Gouvernement wallon décide de la révision du plan de secteur et en adopte l'avant-projet, il fait réaliser une étude d'incidences sur l'environnement dont il fixe l'ampleur et le degré de précision des informations. L'article 42, alinéa 2, 11°, du même code impose que l'étude d'incidences comporte la présentation des alternatives possibles et de leur justification. À cet égard, l'étude ne doit contenir que les informations qui peuvent

être raisonnablement exigées, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existantes, du contenu et du degré de précision du plan ou du programme et du stade atteint dans le processus de décision. Du reste, ces exigences ne s'appliquent qu'aux éléments qui doivent figurer dans le plan de secteur.

L'article 23, alinéa 1^{er}, 1^o et 2^o, du CWATUP, alors applicable, précise que le plan de secteur doit comporter « la détermination des différentes affectations du territoire » et « le tracé existant et projeté ou le périmètre de réservation qui en tient lieu du réseau des principales infrastructures de communication et de transport de fluides et d'énergie ».

Au sujet du tracé existant et projeté des principales infrastructures de communication, le plan de secteur ne doit contenir que des indications générales, celles qui sont détaillées étant réservées aux plans communaux. Il s'ensuit que, si une voirie qui ne fait pas partie du réseau des principales infrastructures de communication doit apparaître sur le plan communal d'aménagement conformément à l'article 49 du CWATUP, la détermination complète et définitive de telles voies fait partie des détails d'exécution qui ne se rattachent pas, en règle, aux préoccupations d'aménagement du territoire à l'échelle du plan de secteur. Pour autant, lorsqu'il ressort du dossier administratif qu'une voirie est un élément indispensable à la réalisation des nouvelles zones d'urbanisation, cette nouvelle voirie doit se traduire concrètement par son inscription graphique au plan de secteur. Son tracé doit donc être défini et l'auteur de l'étude d'incidences doit pouvoir en examiner les incidences environnementales et proposer des alternatives.

L'article R.55 du livre I^{er} du Code de l'environnement dispose comme suit :

« La forme et le contenu minimum de l'étude d'incidences sont complétés conformément à l'annexe VII.

Lorsque le projet est susceptible d'avoir un impact sonore notable, l'étude d'incidences comporte une étude acoustique effectuée par un laboratoire ou organisme agréé, conformément à l'arrêté du Gouvernement wallon du 1^{er} juillet 2010 relatif aux conditions et modalités d'agrément des laboratoires ou organismes en matière de bruit.

Le Ministre peut fixer le canevas minimum d'une étude acoustique.

Le Ministre peut établir des guides méthodologiques réglementaires pour l'élaboration d'études d'incidences ».

43.2. En l'espèce, il ressort de l'étude d'incidences sur l'environnement réalisée en octobre 2003 sur un plan de révision ponctuelle du plan de secteur de Mouscron-Comines ce qui suit :

« 3.1.3.4.1. Mobilité

Impacts

[...]

Quant au site des Quatre Rois, l'accès routier est aisé par la N58 (via la chaussée d'Ypres). Par contre, le site des Quatre Rois n'offre aucune possibilité pour la multimodalité.

En ce qui concerne le trafic généré par les nouvelles zones d'activité économique, il est difficile de prédire le volume du trafic de transport induit par des entreprises dont la nature de l'activité n'est pas encore connue. En effet, une entreprise de service n'aura que très peu d'impact en termes de transport de poids lourd par exemple, tandis qu'un atelier de production de pièces manufacturées ou une société de transport entraînera un charroi de camions beaucoup plus important.

Par contre, il est possible d'envisager le trafic généré par les employés travaillant sur les différents sites.

[...]

Recommandations

- renforcer les voiries existantes en fonction du trafic engendré par l'activité (route portuaire, chemin de l'hirondelle, chemin de la forge)
- étudier la gestion du trafic au carrefour entre le chemin de l'hirondelle et la chaussée d'Ypres (et de la Komenstraat) ».

L'étude d'incidences sur l'environnement établie en 2008 dans le cadre du projet de révision du plan de secteur de Mouscron-Comines en vue de l'inscription d'une zone d'activité économique industrielle (ZAEI), d'une zone naturelle et de deux zones agricoles à Ploegsteert (Comines-Warneton) comporte un titre spécifique sur la mobilité, où sont examinés, sur 6 pages, la structure du réseau routier, l'accessibilité au site, le stationnement, la charge de trafic, les transports en commun, le réseau cyclo-pédestre et le plan communal de mobilité.

Il ressort de la déclaration environnementale du Gouvernement wallon annexée à son arrêté du 4 octobre 2012 adoptant définitivement la révision du plan de secteur de Mouscron-Comines (planches 28/6S et 36/2N) portant sur l'inscription, sur le territoire de Comines-Warneton, de zones d'activité économique mixtes au lieu-dit « Quatre Rois » et en bordure de la Lys à Bas-Warneton ainsi que d'une zone naturelle et d'une zone d'espaces verts à Ploegsteert en compensation planologique à l'inscription de ces zones, ce qui suit :

« Site des Quatre Rois.

[...]

Mobilité :

L'étude d'incidences souligne la bonne accessibilité du site et recommande d'étudier la gestion du trafic au carrefour entre le chemin des hirondelles et la

chaussée d'Ypres. Les modalités d'accès au site, notamment le type d'ouvrage à réaliser sur la chaussée d'Ypres, ne relèvent pas de la présente révision de plan de secteur, mais des permis qui seront délivrés à sa suite ».

Dans son avis du 30 juin 2021, la commission régionale d'Aménagement du territoire (CRAT), si elle « relève que l'accessibilité à la zone d'activité économique est difficile dans un endroit uniquement desservi par la route dont le trafic est déjà actuellement fort chargé », conclut, par ailleurs, que l'étude d'incidences de 2008 est de bonne qualité.

Le rapport au Gouvernement wallon précédant son arrêté du 4 octobre 2012 examine de manière détaillée l'accessibilité à la zone de la manière suivante :

« Considérant que l'aménagement de la future zone d'activité économique mixte sera examiné ultérieurement, dans le cadre du document requis par l'article 3, 4°, du décret précité ainsi que dans celui de l'évaluation des incidences ultérieures liées aux demandes de permis ; que la délivrance des permis consécutifs à la présente révision pourra également être assortie de conditions de nature à permettre une coexistence harmonieuse de la zone d'activité économique et des activités agricoles qui s'exercent sur les parcelles voisines ;

Considérant qu'en raison de la nécessité de phaser la mise en œuvre de la future zone d'activité économique, la démolition de la ferme, ancien siège d'une petite exploitation agricole actuellement à usage d'habitation, n'est pas nécessaire à court terme et que le chemin des Hirondelles dont le maintien est requis pour accéder au parc à conteneurs d'Ipalle et aux habitations sises au-delà du chemin de la Galope, en permettra l'accès ;

IV. Charroi - accessibilité à la zone

Considérant que l'enquête publique a également soulevé de nombreuses réclamations au sujet du caractère monomodal de la zone, de son accessibilité et du trafic susceptible d'être généré :

- manque d'informations précises (plan de mesurage) sur l'accès principal à la zone d'activité économique mixte prévu par un rond-point à réaliser dans le prolongement du chemin du Petit Bois à côté de l'habitation de l'intéressé et dont il subira les nuisances sonores ;
- nuisances, en ce compris les risques pour la stabilité des habitations liés à l'afflux de poids lourds supplémentaires sur la chaussée d'Ypres ;
- positionnement dangereux du futur rond-point à créer sur la Chaussée d'Ypres et aucune information sur les expropriations liées à la résiliation de ce rond-point ;
- les entraves aux déplacements du matériel agricole sur les routes avoisinantes au zoning doivent être évitées ;
- le rond-point devrait être positionné à l'intérieur de la zone d'activité économique mixte ;
- la zone d'activité économique mixte va intensifier la circulation dans une zone actuellement rurale et vouée aux activités agricoles ;
- la future zone d'activité des "Quatre Rois" ne permet pas la multimodalité. Elle s'inscrit dans un endroit uniquement desservi par la route et au trafic déjà très chargé,
- le propriétaire d'une parcelle de terrain susceptible d'être expropriée s'oppose à la réalisation d'un rond-point à l'endroit actuellement prévu à la chaussée d'Ypres ;

- l'accessibilité monomodale par route et le positionnement du rond-point au niveau de la rue du Petit Bois sont contestés ;
- la zone d'activité économique ne peut nuire à la mobilité des engins agricoles. Il serait donc souhaitable de prévoir que le passage des engins agricoles par le chemin des Hirondelles puisse s'effectuer dans les 2 sens et éviter de créer des rétrécissements de voirie. Le rond-point envisagé devrait être réalisé à l'intérieur de la zone d'activité économique afin de ne pas empiéter sur la zone agricole située de l'autre côté de la chaussée d'Ypres ;
- la zone d'activité économique présentera un caractère monomodal en désaccord total avec tous les objectifs qui président à un bon aménagement du territoire alors que des solutions alternatives sur le plan modal peuvent être trouvées sur le territoire de Comines et que des investissements importants sont et seront consentis pour privilégier la voie d'eau ;

Considérant que tant le Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable que la Commission régionale d'Aménagement du Territoire dans leurs avis précités ont également pointé l'absence de multimodalité de la future zone d'activité économique ; la CRAT estimant en outre que le trafic routier est déjà actuellement fort chargé à cet endroit ;

Considérant que le Préfet du Nord-Pas-de-Calais, dans son avis du 24 août 2010, fait état d'impacts de la future zone sur la circulation routière sur la RD 108 ;

Considérant que le Gouvernement flamand s'inquiète de la charge de trafic supplémentaire que pourrait engendrer la future ZAEM sur la N58 en territoire flamand compte tenu de sa charge actuelle et des projets de développement économique envisagés pour la zone de "Menin Ouest" ; qu'il plaide en conséquence pour l'instauration d'une concertation entre la Région wallonne, la Communauté flamande et les Autorités françaises en vue d'harmoniser les projets de développement économique des trois partenaires pour cette portion de territoire et leurs conséquences sur les réseaux routiers transfrontaliers et transrégionaux ;

Réponses du Gouvernement sur ce point

Considérant qu'au titre de voirie régionale, la Chaussée d'Ypres est destinée à supporter un charroi important ; que, vu leur recul, les habitations qui longent la chaussée ne présentent pas de risque spécifique en matière de stabilité lié au flux de poids lourds, même sensiblement accru par la présence de la zone d'activité économique en projet ;

Considérant que la multimodalité alliant l'eau et/ou le fer à la route n'est envisageable que dans l'hypothèse de flux à longue distance et de massification suffisante des biens entrants ou sortants qui ne répondent pas à des contraintes d'approvisionnement ou de livraison *just in time* ;

Considérant que l'IEG, opérateur pressenti pour mettre en œuvre la zone, n'envisage pas d'y accueillir des activités susceptibles de présenter simultanément ces caractéristiques ;

Considérant que la desserte trimodale (eau, train, route) de l'entité ne présente aucun point d'articulation sur lequel fonder une nouvelle zone d'activité économique ;

Considérant que la N58 est à deux fois deux bandes en territoire wallon et une fois deux bandes en territoire flamand ; que dans son avis, la Région Flamande fait état d'adaptations de la N58 programmées sur son territoire ;

Considérant que le transit par les poids lourds à travers Warneton vers la route départementale 108 en France pourra être interdit par un règlement communal de circulation ;

Considérant que le Bureau de l'Eurométropole a décidé de la mise en place d'une Plate-forme Eurométropolitaine de concertation sur la planification ;

Considérant que la localisation du parc à conteneurs d'IPALLE, en voie d'extension, ainsi que celle de l'arsenal des pompiers (ce dernier, plus récent, dans la zone d'habitat sise, face à la zone d'activité économique projetée, à l'Ouest de la Chaussée d'Ypres) démontrent d'ores et déjà la bonne accessibilité du site ;

Considérant que les dispositifs d'accès à la zone d'activité économique seront précisés dans le cadre de l'élaboration du document requis par l'article 3, 4°, du décret du 11 mars 2004 relatif aux infrastructures d'accueil des activités économiques ; que, sauf avis contraire du SPW, DGO1, qui gère les voiries régionales, ils ne pourront empiéter sur les zones adjacentes ;

Considérant que les modalités d'aménagement des voiries internes devant articuler les différents réseaux de déplacements périphériques (trafic lourd entre la zone d'activité économique et le réseau régional, engins agricoles, desserte douce de la zone d'activité économique, trafic résidentiel vers les zones urbaines de l'entité, trafic lent récréatif, *etc*) seront, elles aussi, précisées dans le cadre de l'élaboration du document requis par l'article 3, 4°, du décret du 11 mars 2004 relatif aux infrastructures d'accueil des activités économiques ».

Il ressort des éléments précités que l'accessibilité à la ZAEM est jugée bonne puisque la N58 permet d'y accéder mais que la présence de cette zone risque de générer un charroi supplémentaire et de causer un excédent de trafic à un endroit déjà très chargé. Il est aussi précisé que la création d'aménagements routiers, tels qu'un carrefour giratoire, en vue de fluidifier le trafic généré par la nouvelle ZAEM, n'est pas directement liée à la révision du plan de secteur, de sorte que son examen n'est pas opéré à cette occasion.

Il s'ensuit que la création du carrefour giratoire litigieux n'a pas été considérée comme un élément déterminant dans le cadre de la révision du plan de secteur mais en une mesure susceptible de soulager l'impact de la révision du plan de secteur sur le trafic. Partant, au regard des règles de droit dont la violation est alléguée, les incidences environnementales de cet aménagement ne devaient pas être examinées au stade de la procédure de révision du plan de secteur.

Dès lors que l'auteur de la révision du plan de secteur n'était pas tenu d'examiner les incidences environnementales de ce carrefour, il ne devait pas *a fortiori* analyser les alternatives à sa localisation. Il s'ensuit qu'il ne peut être conclu à l'illégalité des prescriptions du plan de secteur applicables à l'acte attaqué en faisant valoir l'irrégularité de l'évaluation de telles alternatives à l'occasion de la procédure de révision du plan de secteur. Partant, il n'y a pas lieu d'écarter le plan de secteur en application de l'article 159 de la Constitution, de sorte que l'acte attaqué ne peut lui-même être jugé illégal en ce qu'il trouve appui sur ce plan.

Le grief n'est pas fondé.

44.1. Sur le grief pris de l'examen irrégulier des alternatives de localisation dans le cadre de la procédure ayant donné lieu à l'arrêté ministériel du 25 mars 2016 autorisant la procédure d'expropriation, il convient de rappeler que, conformément à l'indépendance des polices administratives spéciales, la légalité d'un acte administratif, tel celui intervenu dans le cadre de la police de l'urbanisme, doit en principe s'apprécier par rapport à cette dernière et non en fonction de considérations relevant d'une autre police administrative.

44.2. En l'espèce, l'arrêté ministériel du 25 mars 2016 précité autorise l'expropriation pour cause d'utilité publique en vue de la mise en œuvre des terrains nécessaires à la ZAEM des « Quatre Rois » située sur le territoire de la ville de Comines-Warneton.

L'acte attaqué intervient, quant à lui, dans le cadre de la police administrative de l'urbanisme. La partie requérante n'identifie pas une règle de droit qui imposait à l'auteur de ce permis d'apprécier la demande d'urbanisme au regard de l'appréciation environnementale réalisée dans le cadre de l'instruction précédant l'arrêté ministériel du 25 mars 2016 précitée, singulièrement quant aux alternatives de localisation. Du reste, il ne ressort pas de l'acte attaqué que son auteur a fait de cette appréciation un motif déterminant de son appréciation quant au bon aménagement des lieux, dès lors qu'il se limite à constater que « l'implantation du carrefour giratoire a été acceptée dans le cadre de la demande de reconnaissance de la Zone d'Activités Economiques Mixte des "Quatre Rois" », en insistant sur le fait « qu'il ne s'agit pas de revenir sur les décisions prises précédemment concernant [...] l'opportunité de la création d'un zoning à cet endroit mais bien de veiller à ce que cet aménagement se fasse de manière intégrée et en veillant à la sécurité des usagers ».

Il s'ensuit que le grief est inopérant.

45. Partant, la première branche du second moyen est rejetée.

VII.2.2. Deuxième et troisième branches

46. L'objet d'une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement est d'indiquer à l'autorité les effets prévisibles d'un projet sur l'environnement, afin qu'elle puisse apprécier s'il y a lieu d'ordonner une étude d'incidences et s'il convient de refuser le permis ou d'admettre le projet, éventuellement sous conditions. Dès lors, la notice doit contenir des renseignements complets, précis et exacts. Les défauts dont elle serait affectée ne peuvent toutefois entraîner l'annulation de l'autorisation que si cette dernière n'a été accordée qu'en méconnaissance de cause par l'autorité, celle-ci

n'ayant été complètement et exactement informée ni par la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement ni d'une autre manière. À cet égard, si l'autorité compétente doit tenir compte de la notice pour apprécier les incidences du projet, elle peut également se fonder sur d'autres pièces du dossier administratif pour obtenir d'éventuelles informations manquantes, comme les pièces du dossier de la demande ou les réclamations.

Il appartient en principe à celui qui dénonce de tels défauts de rendre raisonnablement plausible que ceux-ci ont empêché l'administration d'apprécier convenablement la demande.

Par ailleurs, il est renvoyé aux exigences de motivation formelle en réponse aux réclamations déposées lors d'une enquête publique, exposées sous le point 26.

47. En l'espèce, la partie requérante critique, de manière générale et abstraite, les lacunes de la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement. Surtout, si elle soutient que l'auteur de l'acte attaqué aurait dû procéder à une « nouvelle enquête approfondie », critique l'examen effectué des alternatives de localisation du projet dans le cadre du plan d'expropriation et reproduit un extrait de sa réclamation déposée lors de l'enquête publique où elle soutenait l'existence d'un « impact sur l'exploitation agricole », elle n'expose pas en quoi les éléments portés à la connaissance de l'autorité décidante au cours de l'instruction administrative ne lui ont pas permis de prendre sa décision en connaissance de cause ou l'ont induite en erreur.

Concernant l'évaluation environnementale des alternatives de localisation du projet de carrefour giratoire, comme déjà relevé, l'auteur de l'acte attaqué a considéré, à bon droit, qu'il ne lui appartenait pas, dans le cadre de la police de l'urbanisme, « de revenir sur les décisions prises précédemment concernant [...] l'opportunité de la création d'un zoning à cet endroit mais bien de veiller à ce que cet aménagement se fasse de manière intégrée et en veillant à la sécurité des usagers ». Aucune « nouvelle enquête approfondie » n'était donc requise quant à ces alternatives de localisation à l'occasion de l'instruction administrative propre à l'acte attaqué. Par ailleurs, l'acte attaqué est adéquatement motivé en réponse à la réclamation de la partie requérante sur l'alternative de localisation proposée.

Concernant l'impact du projet sur l'exploitation agricole, si, certes, la demande de permis, dont la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement, n'examine pas spécifiquement cette question, l'acte attaqué l'aborde en revanche en exposant que « l'impact du projet sur la zone agricole reste localisé et la modification

de la voirie communale s'avère nécessaire dans le cadre du bon aménagement des lieux ». La partie requérante ne démontre pas que l'autorité n'a pas été en mesure de statuer en connaissance de cause ou a été induite en erreur, alors qu'elle a attiré l'attention de l'autorité sur ce point dans sa réclamation et qu'il y a été répondu dans l'acte attaqué.

Les deuxième et troisième branches du second moyen ne sont pas fondées.

48. Partant, le second moyen n'est fondé en aucune de ses branches.

VIII. Indemnité de procédure

49. La partie adverse sollicite une indemnité de procédure de 700 euros. Il y a lieu de faire droit à sa demande.

PAR CES MOTIFS, LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1^{er}.

La seconde partie adverse est mise hors de cause.

Article 2.

La requête est rejetée.

Article 3.

Une indemnité de procédure de 700 euros est accordée à la première 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 22 euros, est mise à la charge de la partie requérante.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 200 euros, sont mis à la charge de la partie requérante.

Ainsi prononcé à Bruxelles le 8 octobre 2025, par la XIII^e chambre du
Conseil d'État, composée de :

Colette Debroux,
Lionel Renders,
Laure Demez,
Thierry Blanjean,

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

Le Greffier,

Le Président,

Thierry Blanjean

Colette Debroux