

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n^o 247.547 du 14 mai 2020

A. 223.879/XIII-8191

En cause : **la société anonyme CIMENTERIES C.B.R.**,
ayant élu domicile chez
M^{es} Jean-François DAVREUX et
Lionel-Albert BAUM, avocats,
rue du Lombard 67
5000 Namur,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^{es} Etienne ORBAN DE XIVRY et
Jean-François CARTUYVELS, avocats,
boulevard du Midi 29
6900 Marche-en-Famenne.

Parties intervenantes :

1. **la ville de Namur**,
ayant élu domicile chez
M^e Julien BOUILLARD, avocat,
rue Jean-Baptiste Brabant 56
5000 Namur,
2. **l'Association sans but lucratif NAMUR-EST
ENVIRONNEMENT**,
ayant élu domicile chez
M^e Jacques SAMBON, avocat,
boulevard Auguste Reyers 110
1030 Bruxelles,
3. **PÊTRE** Arnaud,
ayant élu domicile
rue de Loyers 97
5101 Lives-sur-Meuse.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 24 novembre 2017, la société anonyme (S.A.) CIMENTERIES C.B.R. demande l'annulation de l'arrêté du 25 septembre 2017 par lequel le Ministre ayant notamment l'Aménagement du territoire et

l'Environnement dans ses attributions refuse d'octroyer à la S.A. GRALEX un permis unique ayant pour objet principal la remise en exploitation de la carrière de Bossimé située à Namur.

II. Procédure

Par une requête introduite par la voie électronique le 15 février 2018, la ville de Namur a demandé à être reçue en qualité de partie intervenante.

Cette intervention a été accueillie par une ordonnance du 21 février 2018.

Par une requête introduite par le 29 mars 2018, Arnaud PÊTRE a demandé à être reçu en qualité de partie intervenante.

Par une requête introduite par le 30 mars 2018, l'association sans but lucratif (A.S.B.L.) NAMUR-EST ENVIRONNEMENT a demandé à être reçue en qualité de partie intervenante.

Les interventions d'Arnaud PÊTRE et de l'A.S.B.L. NAMUR-EST ENVIRONNEMENT ont été accueillies par une ordonnance du 7 mai 2018.

Le dossier administratif a été déposé.

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

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

Le rapport a été notifié aux parties.

Les parties requérante, adverse, deuxième et troisième parties intervenantes ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 28 janvier 2020, l'affaire a été fixée à l'audience du 27 février 2020.

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

M^e Lionel-Albert BAUM, avocat, comparaisant pour la partie requérante, M^e Pierre MOËRYNCK *loco* M^{es} Jean-François CARTUYVELS et Etienne ORBAN DE XIVRY, avocat, comparaisant pour la partie adverse, M^e France MOTTET *loco* M^e Julien BOUILLARD, avocat, comparaisant pour la première partie intervenante et M^e Jacques SAMBON, avocat, comparaisant pour la deuxième partie intervenante, ont été entendus en leurs observations.

M^{me} Isabelle LEYSEN, premier 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

1. Le 4 novembre 2008, la S.A. GRALEX introduit une demande de permis unique ayant pour objet la remise en exploitation des carrières de Lives et Bossimé (établissement de classe I), sur des parcelles situées rue Bossimé à Loyers-Namur.

La plupart des parcelles concernées par le projet se situent en zone d'extraction au plan de secteur. Sur ces parcelles figurent deux sites de grand intérêt biologique, tandis que le projet est situé à proximité d'un périmètre Natura 2000.

2. Le 8 décembre 2008, les fonctionnaires délégué et technique déclarent la demande incomplète et demandent la réalisation d'un complément d'étude d'incidences afin de mieux déterminer l'impact paysager du projet.

3. Le 12 février 2010, la S.A. SAGREX complète son dossier, notamment par un complément d'étude d'incidences paysagères réalisé en mai 2009.

Suite à la réalisation de l'étude d'incidences sur le projet et du complément d'étude d'incidences paysagères, la S.A. SAGREX modifie son projet dans le but de réduire les incidences au niveau de la carrière de Lives-sur-Meuse. La principale différence avec le projet initial réside dans la concentration des activités au sein de la carrière de Bossimé. Dans le nouveau projet, cette carrière accueille également le stockage des produits destinés à la vente.

4. Le 16 mars 2010, les fonctionnaires délégué et technique accusent réception du dossier complet de la demande de permis unique.

Ils en informent le même jour le collège communal de Namur et précisent qu'il sera fait application de l'article 129*bis* du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP), la demande comportant une modification de voirie.

5. Une enquête publique est organisée du 30 mars au 30 avril 2010. Elle suscite 495 courriers et courriels de réclamations, une pétition défavorable au projet (recueillant 2.652 signatures) dénonçant notamment des nuisances sonores, olfactives et vibratoires, l'atteinte à la faune et à la flore, la dégradation de sites classés, l'insécurité routière et la menace sur les activités touristiques, ainsi qu'une pétition favorable essentiellement motivée par l'emploi généré par le projet (recueillant 3.568 signatures).

6. Le 31 mars 2010, la direction de la politique des déchets du département du sol et des déchets (DGO3) émet un avis favorable conditionnel sur la demande.

7. Le 12 avril 2010, la direction des routes de Namur du département du réseau de Namur et du Luxembourg (DGO1) émet un avis favorable sur la demande.

8. Le 13 avril 2010, la direction des eaux souterraines du département de l'environnement et de l'eau (DGO3) émet un avis favorable sur la demande.

9. Le 13 avril 2010, la commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité (C.C.A.T.M.) de Namur émet un avis favorable conditionnel sur la demande de remise en exploitation de la carrière de Bossimé et un avis défavorable sur la demande de réouverture du site de Lives.

10. Le 22 avril 2010, la direction des déplacements doux et des projets spécifiques (DGO1) émet un avis favorable conditionnel sur le projet.

11. Le 26 avril 2010, la commission royale des monuments, sites et fouilles (C.R.M.S.F.) émet un avis défavorable sur la réouverture du site de Lives pour l'entreposage et le transport routier du gisement, ainsi qu'un avis favorable pour l'acheminement en continu via un tunnel et une bande transporteuse étanche pour l'approvisionnement des bateaux amarrés au port situé en face de la route de Live-Loyers, l'approvisionnement pour le chargement des bateaux ne pouvant pas se faire via des dépôts sur le site de l'ancienne carrière de Lives. La C.M.R.S.F. ne remet en revanche pas en cause le site de Bossimé et son exploitation.

12. Le 27 avril 2010, la société wallonne des eaux (S.W.D.E) émet un avis sur la demande.

13. Le 10 mai 2010, le collège communal de Namur (DGO2) émet un avis défavorable sur la demande.

14. Le 10 mai 2010, la direction des voies hydrauliques de Namur émet un avis favorable conditionnel sur le projet.

15. Le 10 mai 2010, le conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD) émet un avis sur le projet.

16. Le 12 mai 2010, le département de la nature et des forêts (D.N.F.-DGO3) émet un avis défavorable sur le projet.

17. Le 17 mai 2010, le département de l'environnement et de l'eau - direction des eaux de surface (DGO3) émet un avis favorable conditionnel sur le projet.

18. Le 20 mai 2010, le Service public fédéral économie émet un avis favorable conditionnel sur la demande.

19. Le 28 juin 2010, le conseil communal de Namur émet un avis défavorable sur le projet d'aménagement des voiries.

20. Le 30 juin 2010, les fonctionnaires délégué et technique signifient à la S.A. GRALEX et au collège communal de Namur la prorogation de 30 jours de la notification de leur décision.

21. Le 1^{er} septembre 2010, les fonctionnaires délégué et technique invitent la S.A. GRALEX à fournir des plans modificatifs ainsi qu'un complément corollaire à l'étude d'incidences.

22. Le 15 avril 2016, la S.A. SAGREX introduit auprès de l'inspecteur général du D.N.F. une demande de dérogation aux mesures de protection des espèces animales et végétales définies aux articles *2bis*, 3 et *3bis* de la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature.

23. Le 27 juin 2016, l'inspecteur général du D.N.F. accorde la dérogation aux mesures de protection des espèces animales et végétales et autorise en conséquence la société SAGREX à perturber intentionnellement les individus des

espèces animales et végétales qu'il énumère, à détériorer et détruire des zones d'habitat de ces espèces, à déraciner, détruire intentionnellement, détenir et transporter des individus, et à détériorer des zones d'habitat de ces espèces, moyennant l'application de mesures d'atténuation qu'il énumère. Cette décision fait l'objet d'un recours en annulation introduit par l'A.S.B.L. NAMUR-EST ENVIRONNEMENT (affaire A. 221.246/XIII-7906).

24. Le 26 octobre 2016, les fonctionnaires délégué et technique signalent à la S.A. GRALEX et au collège communal de Namur que, suite à la production des plans modificatifs et du complément corollaire d'étude d'incidences, la procédure recommence selon les modalités prévues à l'article 86, § 3, alinéa 1^{er}, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, conformément à l'article 93, § 3, alinéa 6, du même décret.

25. Une nouvelle enquête publique est organisée du 21 novembre au 21 décembre 2016. Elle suscite 530 réclamations parmi lesquelles celle de l'A.S.B.L. NAMUR-EST ENVIRONNEMENT.

26. Le 22 novembre 2016, la C.C.A.T.M. émet un avis favorable sur le projet, assorti de deux « recommandations ».

27. Le 28 novembre 2016, le S.P.F. économie confirme son avis du 20 mai 2010.

28. Le 23 novembre 2016, la DGO1, direction des déplacements doux, émet un nouvel avis favorable conditionnel sur le projet.

29. Le 1^{er} décembre 2016, la direction de la politique des déchets du département du sol et des déchets (office wallon des déchets) donne un avis favorable conditionnel sur la demande.

30. Le 7 décembre 2016, le département des voies hydrauliques de Namur (DGO2) transmet un avis favorable conditionnel sur le projet.

31. Le 12 décembre 2016, les services techniques voirie, cours d'eau et environnement de la province de Namur émettent un avis favorable conditionnel sur la demande.

32. Le 21 décembre 2016, le département de l'environnement et de l'eau - direction des eaux de surface (DGO3) donne un avis favorable conditionnel sur le projet.

33. Le 21 décembre 2016, le département de l'environnement et de l'eau - direction des risques industriels, géologiques et miniers (DGO3) émet un avis favorable conditionnel sur le projet.

34. Le 21 décembre 2016, le D.N.F. (DGO3) transmet un avis favorable conditionnel.

35. Le 22 décembre 2016, le département de l'environnement et de l'eau - direction des eaux souterraines (DGO3) donne un avis favorable conditionnel sur le projet.

36. Le 23 décembre 2016, le département du sol et des déchets - direction de la protection des sols (DGO3) émet un avis favorable conditionnel sur le projet.

37. Le 23 décembre 2016, le CWEDD transmet un nouvel avis sur le projet.

38. Le 28 décembre 2016, l'agence wallonne de l'air et du climat (AWAC) donne un avis favorable conditionnel sur la demande.

39. Le 19 janvier 2017, le collège communal de Namur émet un avis défavorable sur le projet.

40. Le 23 février 2017, la direction des routes de Namur (DGO1) transmet un avis sur la demande.

41. Le 7 mars 2017, les fonctionnaires délégué et technique signifient à la S.A. GRALEX et au collège communal de Namur la prorogation de 30 jours de la notification de leur décision.

42. Le 13 avril 2017, les fonctionnaires délégué et technique délivrent le permis unique sollicité.

43. La ville de Namur introduit contre cette décision un recours qui est réceptionné le 3 mai 2017.

44. Le 10 mai 2017, T. de F. introduit également un recours, réceptionné le 11 mai 2017.

45. Le 12 mai 2017, Arnaud PÊTRE introduit aussi un recours, lequel est réceptionné le 15 mai 2017.

46. Le 23 juin 2017, le D.N.F. adresse au département des permis et autorisations un courrier en réponse à une lettre envoyée le 23 mai 2017.

47. Le 28 juin 2017, l'AWAC transmet au département des permis et autorisations un nouvel avis, lequel comporte les passages suivants :

« [...]

Malgré les lacunes de l'EIE, l'AWAC connaît et a pris en compte la problématique des particules fines dans son avis en première instance. Si rien n'est entrepris, il faut effectivement s'attendre à des nuisances (retombées) et à une pollution de l'air accrue comme à proximité de nombreuses carrières wallonnes. L'imposition d'un PRED et les autres impositions du permis visent à limiter fortement les émissions de poussières et de particules fines. Le PRED est un outil qui doit permettre à l'exploitant de gérer les émissions diffuses de particules. Il permettra à l'exploitant de démontrer qu'il a identifié et qu'il cherche à maîtriser toutes les émissions diffuses de particules (chargement bateau compris).

[...]

- L'AwAC estime que les émissions de la carrière de Bossimé seront comparables à celles de la carrière de Beez. En effet, les volumes de production et les installations seront similaires.
- Plusieurs éléments du projet permettent d'affirmer que les émissions de poussières et particules fines vers l'extérieur du site devraient être relativement réduites : installations dans la fosse, plusieurs étapes du process sous aspersion d'eau, produits lavés et humides au chargement, obligation via la condition sectorielle de confiner les installations de traitement, lavage des roues en sortie, pistes. Certains de ces points ainsi que d'autres (nettoyages, bâchage, vitesse, absence d'envols visibles) sont rendus obligatoires dans le permis.
- L'EIE recommande le déploiement du réseau de jauges PS. Les jauges OWEN imposées dans le permis ont été choisies par l'AwAC au niveau des 3 zones habitées les plus proches des installations. L'AwAC n'a pas jugé pertinent de placer des jauges là où il n'y a pas d'habitation, même dans l'axe des vents dominants (SO et NE). Ces jauges visent à objectiver les dépôts de poussières au niveau des zones habitées les plus proches et à connaître l'évolution des nuisances au cours de l'évolution du projet. Il n'y a pas de norme en Wallonie concernant les dépôts de poussières, uniquement des catégories de valeurs utilisées par l'ISSEP. Ces jauges ont donc un caractère indicatif. Le permis ne prévoit pas de mise à l'arrêt des activités de la carrière en cas de dépassement d'un seuil de retombées. En cas de valeurs élevées et sur base du rapport annuel de l'organisme agréé, le permis réserve à l'AwAC le droit d'émettre des recommandations à l'exploitant.
[...] ».

48. Le 11 juillet 2017, le département de l'environnement et de l'eau-direction des risques industriels, géologiques et miniers (DGO3) communique au département des permis et autorisations l'avis technique suivant :

« [...] »

1. Avis du service géologique de Wallonie

Considérant que le projet consiste à remettre en activité une ancienne carrière pour y extraire les calcaires de la Formation de Lives et de la Formation des Grands Malades en vue de produire des granulats;

Considérant que ce projet est destiné à permettre à la SA SAGREX de poursuivre l'activité du site de Beez sur l'autre rive de la Meuse, en y exploitant l'ancienne carrière de Bossimé et en expédiant les produits extraits et traités pour partie par la route (accès en site propre en vue de rejoindre l'autoroute E411) et par voie fluviale (à raison de 75% de la production), en les transférant via un tunnel creusé à cet effet, vers l'ancienne carrière de Lives en bord de Meuse (cette carrière n'étant pas remise en activité);

Considérant que le gisement est karstifié en surface sur une profondeur variable, pouvant atteindre 20 à 25 m, et présente également des zones karstifiées en profondeur, l'une d'elle ayant notamment été repérée par sondage électrique au sein du massif où le tunnel de liaison doit être percé;

Considérant que ce gisement est recouvert au sud par le Houiller; que des zones karstifiées sont connues au niveau de ce contact;

Considérant que, malgré cette karstification, le gisement présente un potentiel exploitable en termes de production de granulats pour une trentaine d'années;

Considérant que, du fait de sa présence à Beez depuis plusieurs décennies, la SA SAGREX dispose d'un marché existant centré sur Beez/Lives; que sa production répond aux besoins du marché local et régional;

Considérant que le site de Lives présente l'avantage de pouvoir expédier ses produits directement par voie fluviale, tout en étant très proche de la E411 pour ce qui est des expéditions par la route;

Considérant qu'il existe une crainte légitime des riverains quant aux effets des tirs de mines, tant dans la carrière que pour le percement du tunnel de liaison;

Considérant que la karstification du massif rend plus complexes les tirs sans vibrations ni projections; que, toutefois, les méthodes modernes de forages permettent de localiser les zones karstifiées ou altérées lors des opérations de forage et, partant, d'adapter les charges et le plan de tirs afin de limiter au maximum les nuisances et dangers dus aux tirs;

Considérant que le creusement du tunnel de liaison doit se faire à l'explosif; que ce type de travaux est confié à un opérateur spécialisé; que le creusement de tunnels en massif calcaire karstifié n'est pas exceptionnel; que les quantités d'explosifs, au vu de la surface du front d'abattage, est limitée; que les charges et le plan de tir sont adaptés à chaque passe en fonction du résultat des forages de fourneaux de mines; qu'il est de l'intérêt de l'opérateur d'éviter vibrations et projections qui pourraient altérer la stabilité ou le revêtement du tunnel;

Considérant que les riverains s'inquiètent des mouvements de terrains qui pourraient se produire à l'aplomb de la galerie de liaison lors de son creusement, notamment en raison de la karstification du massif;

Considérant que, vu la section limitée du tunnel et sa profondeur par rapport à la surface, un éboulement interne, y compris en zone karstifiée, devrait rester sans effet en surface;

Considérant qu'en effet, seule la partie du toit du tunnel située entre la section non encore revêtue et le front de taille pourrait s'ébouler; que les déblais de minage limitent dans un premier temps le volume disponible pour accueillir les roches ou

terres éboulées du toit; qu'il faut encore que cet éboulement progresse, par passes successives, vers la surface pour y générer un effondrement ou un affaissement (phénomène de remontée de fontis); qu'en fonction de la profondeur de la galerie, une telle remontée de fontis cesse, par auto-comblement des éboulis foisonnés, dès lors [que] la cheminée de fontis atteint 10 à 15 fois la hauteur de la galerie; que le scénario d'un fontis laissé évoluer librement suppose que l'opérateur, dès le début de constat d'un éboulement au toit, ne réagisse pas en plaçant rapidement le revêtement, avec un comblement à l'extrados;

Nous pouvons remettre un avis favorable au projet aux conditions suivantes :

- 1° les tirs de mines, tant en carrière que pour le creusement du tunnel, sont réalisés en fonction de l'état de karstification et d'altération du massif à abattre, de manière à ce que les vibrations restent toujours dans le cadre des normes imposées;
- 2° tout éboulement au toit de la galerie de liaison est confiné dans les plus brefs délais, de manière à empêcher efficacement toute progression d'un fontis vers la surface ».

49. Le 14 juillet 2017, les fonctionnaires délégué et technique signifient la prolongation de 30 jours du délai de transmission de leur rapport de synthèse.

50. Le 19 juillet 2017, la S.W.D.E.émet un avis sur le projet.

51. Le 26 juillet 2017, la cellule bruit donne un nouvel avis qui remplace celui émis le 4 juillet 2017.

52. Le 24 août 2017, les fonctionnaires délégué et technique transmettent à l'autorité délivrante leur rapport de synthèse. Celui-ci conclut au refus d'octroi du permis unique.

53. Le 25 septembre 2017, le Ministre ayant notamment l'Aménagement du territoire et l'Environnement dans ses attributions refuse de délivrer le permis unique sollicité. Il s'agit de l'acte attaqué.

IV. Moyen unique

IV.1. Thèse de la partie requérante

Le moyen unique est pris de la violation des articles D.6, 8°, D.62 à D.66, particulièrement ses paragraphes 1^{er} et 3, et D.69, 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 et des principes de bonne administration, en particulier le devoir de minutie, de l'absence, de l'erreur, de l'insuffisance et de la contradiction dans les motifs, de l'erreur de droit et de fait, de l'excès de pouvoir et de l'erreur manifeste d'appréciation.

A. Première branche

Dans une première branche, la partie requérante soutient que l'auteur de l'acte attaqué affirme, sans s'en expliquer, que l'étude d'incidences est lacunaire à défaut d'intégrer les émissions sonores produites par les bandes transporteuses, alors que ces bandes sont très majoritairement souterraines et qu'il ne précise pas en quoi elles pourraient avoir un impact sur les conclusions des modélisations réalisées.

À son estime, ce motif ne peut à lui seul justifier la décision attaquée à défaut, pour son auteur, de démontrer que la prise en compte de ce paramètre aurait pu avoir un impact sur les conclusions de l'étude selon lesquelles intégrer les bandes transporteuses «dans le modèle acoustique ne produirait de ce fait aucune variation perceptible dans les niveaux de bruits calculés à l'extérieur de la carrière». Selon elle, il ressort de l'étude d'incidences que les émissions sonores de la bande transporteuse n'ont aucune incidence significative sur les résultats de la modélisation. Par ailleurs, son conseil avait indiqué à l'autorité que si elle devait avoir un doute à cet égard, elle pouvait imposer la réalisation d'une étude acoustique en cours d'exploitation.

Elle estime qu'elle n'est pas en mesure de comprendre, sur la base du simple constat de l'absence de l'intégration de ces données dans sa modélisation, pour quelles raisons la position et les conclusions de l'auteur de l'étude d'incidences ne sont pas suivies, alors que rien n'indique que les normes de bruit applicables ne pouvaient pas être respectées au vu de son projet particulier, des mesures prises par elle, ainsi que des conclusions de l'auteur de l'étude d'incidences, ou d'autres conditions à imposer par l'autorité.

Dans son mémoire en réplique, elle répond que, suivant la jurisprudence du Conseil d'État, il appartient à celui qui dénonce la lacune éventuelle d'une telle étude de démontrer en quoi la procédure a été viciée, en quoi cette lacune l'a empêchée de réclamer en connaissance de cause ou, pour l'autorité, en quoi cette lacune l'a empêché de statuer de manière éclairée. Elle rappelle qu'il ne s'agit pas en l'espèce d'une lacune mais d'un choix délibéré et motivé par le bureau d'études agréé indépendant, sur la base de ses propres constatations en situation d'exploitation; qu'il a en effet estimé, après avoir visité une carrière, que la prise en considération du bruit généré par les bandes transporteuses n'a aucune incidence sur les modélisations du bruit et qu'il s'agit d'un point négligeable au vu du projet et de la présence d'autres installations plus bruyantes. Elle relève que tous les avis des instances consultées sont favorables, en ce compris celui du CWEDD, et que l'avis défavorable de la cellule bruit n'est pas adéquatement motivé puisqu'il ne fait que viser des dossiers

«similaires» pour lesquels un tel bruit avait été inclus dans les études déposées, sans les identifier. Enfin, elle indique avoir fait procéder à une nouvelle évaluation acoustique qu'elle produit, laquelle démontre, selon elle, que les explications de l'auteur de l'étude d'incidences étaient fondées et que l'inclusion des bandes transporteuses au sein de la modélisation n'a aucun impact au niveau des points de mesures et donc au niveau des habitations riveraines.

Dans son dernier mémoire, elle soutient que les annexes 5.1 et 5.2 du dossier cartographique de 2016 illustrent clairement le tracé des bandes transporteuses. Elle maintient pour le surplus qu'un simple doute ne suffit pas à considérer qu'une étude d'incidences réalisée par un bureau d'étude agréé est lacunaire.

B. Deuxième branche

Dans une deuxième branche, elle reproche à l'auteur de l'acte attaqué de considérer, d'une part, que l'étude d'incidences n'a pas rencontré son objectif en ce qui concerne les émissions de poussières et, d'autre part, qu'il n'est pas acceptable qu'une instance d'avis pallie les manquements de l'étude d'incidences alors que, par deux fois, l'AWAC a émis un avis favorable conditionnel sur la demande et a estimé que les recommandations formulées permettaient d'encadrer raisonnablement le projet et de limiter ses nuisances potentielles. Selon elle, l'auteur de l'acte attaqué ne pouvait pas, sur la seule base du constat que certains éléments n'étaient pas présents dans l'étude d'incidences, considérer celle-ci comme à ce point lacunaire qu'elle l'empêchait de statuer en connaissance de cause.

Dans son mémoire en réplique, elle soutient que ce n'est pas parce qu'un avis est reproduit *in extenso* au sein d'une décision que son auteur se l'approprie, sous peine de faire ressortir des contradictions dans les motifs de l'acte en présence d'avis favorables et défavorables. Elle rappelle que les réclamations ont, par ailleurs, attiré l'attention des autorités sur les émissions de poussières, ce qui a permis à l'AWAC de donner un nouvel avis favorable plus circonstancié que le précédent, et concluant à l'absence d'incidences significatives.

Dans son dernier mémoire, elle maintient que l'étude et ses compléments contiennent les éléments d'informations suffisants pour permettre tant aux réclamants qu'à l'autorité d'appréhender le projet en parfaite connaissance de cause, compte tenu notamment des deux avis favorables conditionnels donnés par l'AWAC. Elle insiste également sur la teneur des précisions que son conseil a pu apporter à l'autorité en réponse au rapport de synthèse.

C. Troisième branche

Dans une troisième branche, elle critique l'acte attaqué en ce qu'il estime, d'une part, que l'étude des vibrations potentielles dues au percement du tunnel « ne repose pas sur une évaluation appropriée du coefficient k au regard de la littérature scientifique » et, d'autre part, qu'il existerait une incertitude quant à la capacité du projet à respecter l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2003 portant conditions sectorielles relatives aux carrières et à leurs dépendances, alors que l'étude d'incidences expose la méthodologie retenue et la manière dont a été déterminé ledit coefficient k et que l'autorité n'explique pas les raisons pour lesquelles l'évaluation du coefficient k ne serait pas appropriée au vu de la littérature scientifique.

À son estime, l'auteur de l'acte attaqué n'a pas compris l'utilité et la différence qu'il existe entre des tirs d'exploration ou d'essais, réalisés en l'espèce dans le cadre de la remise en exploitation d'une ancienne carrière, et la réalisation de tirs de production, effectués dans le cadre d'une activité en cours, et n'a pas pris en compte la particularité de la carrière de Bossimé.

Elle estime que l'auteur de l'acte attaqué n'apporte aucun élément de nature à contredire les conclusions de l'auteur de l'étude d'incidences, les avis favorables conditionnels des instances spécialisées et la décision adoptée en première instance, alors qu'il ne fait qu'émettre, à nouveau, un simple doute.

Dans son mémoire en réplique, elle souligne que l'auteur de l'acte attaqué ne vise à aucun moment, ni le contenu des réclamations, ni les avis du collège communal, de sorte qu'il ne s'est pas approprié leurs motifs. Elle réitère en substance la teneur de ses griefs et de ses arguments.

Dans son dernier mémoire, elle soutient que l'étude d'incidences contient une évaluation du coefficient k , estimé selon la loi de Chapot. À son estime, l'auteur de l'acte attaqué n'expose pas en quoi l'étude d'incidences ne répondrait pas à une évaluation appropriée au regard de la littérature scientifique. Elle fait valoir que dans le cadre de la remise en exploitation d'une ancienne carrière - situation qui diffère fortement de celle d'une installation toujours en cours d'exploitation -, la réalisation de quatre tirs avec trois capteurs en ligne est suffisante et a permis de définir les coefficients k et b et d'en déduire une recommandation des charges unitaires d'explosifs à ne pas dépasser pour respecter les conditions sectorielles.

D. Quatrième branche

Dans une quatrième branche, elle reproche à l'auteur de l'acte attaqué d'avoir estimé que le projet ne respectait pas les recommandations formulées dans l'étude du Professeur V. et de ne pas avoir exposé la raison pour laquelle il a préféré se référer à l'avis du fonctionnaire technique plutôt qu'à ceux des instances spécialisées (dont le D.N.F.) et aux conclusions de l'auteur de l'étude d'incidences.

Elle fait valoir que le courrier transmis par son conseil indique expressément que le permis pourrait être conditionné à la réalisation d'un bâtiment de 28 mètres au lieu de 30 mètres et que le D.N.F. interpellé par le fonctionnaire technique a également confirmé son avis favorable conditionnel. Selon elle, l'auteur de l'acte attaqué ne démontre pas que la limitation de la hauteur du bâtiment à 28 mètres pourrait porter atteinte à la tranquillité du hibou Grand-Duc ou avoir des effets néfastes sur sa reproduction.

Dans son mémoire en réplique, elle rappelle qu'en présence d'avis divergents, une autorité se doit d'exposer pour quelles raisons elle préfère se rallier à l'un au détriment des autres.

Dans son dernier mémoire, elle soutient que l'auteur de l'étude d'incidences a validé la hauteur de 28 mètres, notamment sur la base « des différentes réunions qu'il a eues avec le Professeur V. avant et lors de la présentation des plans modificatifs ». À son estime, le D.N.F. confirme que l'exploitation d'une carrière n'empêche pas le hibou Grand-Duc de continuer à se reproduire.

E. Cinquième branche

Dans une cinquième branche, elle critique le motif de l'acte attaqué qui évoque la production de 1.000.000 tonnes en ce que celui-ci semble faire une distinction entre deux choses équivalentes, à savoir une capacité de 450.000 m³ et une production de 1.000.000 tonnes. Elle fait valoir que l'auteur de l'étude d'incidences a minutieusement décrit la nature du gisement de la carrière, ainsi que la durée d'exploitation retenue. Selon elle, l'auteur de l'acte attaqué n'apporte aucun élément concret permettant de remettre en doute les conclusions de l'auteur de l'étude d'incidences ni aucune explication quant au fait qu'il retient la position la plus pessimiste, alors que l'auteur de l'étude d'incidences a démontré que le facteur correctif de la formule Poty de 1,5 n'était pas adapté en l'espèce.

Dans son mémoire en réplique, elle réitère ses griefs et arguments. Elle reproche à l'auteur de l'acte attaqué de ne pas avoir exposé la raison pour laquelle il a estimé que le facteur de sécurité de 1,5 était préférable au facteur de sécurité de 1, pourtant suggéré par l'auteur de l'étude d'incidences, ni pour quelle raison la solution médiane d'une durée d'exploitation de 23 ans ne pouvait être retenue. À titre infiniment subsidiaire, s'il fallait retenir l'interprétation selon laquelle l'acte se serait approprié les motifs de l'ensemble de l'avis du fonctionnaire technique sur ce point, il y aurait lieu, selon elle, de constater que l'auteur de l'acte attaqué a manqué à son obligation de motivation formelle, la partie requérante ayant transmis un grand nombre d'observations sur cette question par l'intermédiaire de son conseil dans son courrier de septembre 2017.

Dans son dernier mémoire, elle soutient que la confusion que l'auteur de l'acte attaqué opère quant aux chiffres relatifs à la capacité d'extraction témoigne d'une analyse non minutieuse du dossier et d'une « incompréhension certaine ». Elle estime également que l'étude d'incidences contenait toutes les informations requises pour justifier la durée probable de l'exploitation.

IV.2. Examen

1. À propos de l'intérêt au moyen, lequel est contesté par les parties adverse et intervenantes au motif que la partie requérante ne critique pas l'ensemble des motifs déterminants figurant dans l'avis du fonctionnaire technique, en particulier la méconnaissance du gisement, il y a lieu de rappeler que, lorsque l'économie générale d'un refus de permis permet d'établir que le motif contesté n'est pas déterminant et que d'autres motifs de cette décision la justifient complètement, le demandeur de permis n'a pas d'intérêt suffisant à critiquer cet argument secondaire. En revanche, lorsqu'il n'est pas certain que des motifs seraient plus importants que d'autres au soutien du dispositif de l'acte attaqué, le requérant a un égal intérêt à la critique de ceux-ci.

En l'espèce, il ne découle pas avec certitude de l'économie générale de l'acte attaqué, qui comprend 142 pages, que la méconnaissance du gisement mise en exergue par le fonctionnaire technique constitue un motif déterminant du refus, tandis que les motifs de l'acte attaqué critiqués par les cinq branches du moyen viennent chacun au soutien du dispositif sans que son auteur fasse apparaître une hiérarchie claire entre ceux-ci. Partant, la partie requérante présente un intérêt suffisant au moyen qu'elle allègue.

2. En revanche, la partie requérante dénonce pour la première fois dans son mémoire en réplique un défaut de motivation de l'acte attaqué en ce qu'il ne

répond pas à sa lettre du 11 septembre 2017 qui contestait l'avis du fonctionnaire technique. En ce qu'il développe cette nouvelle critique, le moyen est irrecevable dès lors qu'il ne relève pas de l'ordre public.

A. Sur la première branche

3. S'agissant des informations fournies à l'appui de la demande de permis, l'étude d'incidences déposée initialement précise que le bruit des bandes n'a pas été pris en considération car il est couvert par les autres installations présentes sur le site.

Le projet initial a été modifié en 2016. Le complément d'étude d'incidences apporte les précisions suivantes :

« Les éléments suivants ont été modifiés :

- Suppression des silos de stockage dans la carrière de Lives-sur-Meuse;
- Déplacement des infrastructures du chargement camion depuis la carrière de Lives-sur-Meuse vers le nouveau site de chargement dans la carrière de Bossimé.

Pour rappel, le bruit engendré par les bandes transporteuses n'a pas été modélisé dans les projets précédents. En effet, celui-ci étant nettement plus faible que celui des autres infrastructures, il n'aurait pas eu d'influence sur l'environnement acoustique car il aurait été masqué par ces dernières. Afin de pouvoir comparer le présent projet aux précédents, le niveau sonore des bandes transporteuses n'a pas non plus été modélisé ici. Dans le nouveau projet, le bruit de la bande transporteuse sera masqué par celui du trafic circulant sur la RN90 et l'autoroute et par le bruit du chargement des bateaux ».

4. L'avis défavorable du 26 juillet 2017 de la cellule bruit émis sur recours (qui remplace son avis du 4 juillet 2017) se lit notamment comme suit :

« [...]

Le dossier comporte une étude d'incidences et un complément.

L'étude d'incidences de 2008, coordonnée par le bureau agréé Aries Consultants, comprend une étude acoustique exécutée par le laboratoire Avea Consulting, agréé en matière de bruit à l'époque.

Elle conclut que les limites de bruit seront dépassées, en période de nuit et de transition, en trois des sept points de contrôle. Cela amène l'auteur d'étude à formuler une série de recommandations visant à diminuer les dépassements attendus.

En 2016, suite à d'importantes modifications apportées au projet, un complément d'étude d'incidences a été réalisé par Aries Consultants, entretemps agréé en matière de bruit.

L'étude acoustique, mise à jour en conséquence, conclut au respect des normes de bruit dans la nouvelle configuration envisagée.

Cependant, la Cellule Bruit note que le bruit des bandes transporteuses n'a pas été intégré dans l'étude acoustique, l'auteur d'étude justifiant que "celui-ci étant nettement plus faible que celui des autres infrastructures, il n'aurait pas eu d'influence sur l'environnement acoustique car il aurait été masqué par ces dernières".

En outre, l'auteur stipule également que "afin de pouvoir comparer le présent projet aux précédents, le niveau sonore des bandes transporteuses n'a pas été modélisé ici. Dans le nouveau projet, le bruit de la bande transporteuse sera masqué par celui du trafic circulant sur la RN90 et l'autoroute et par le bruit du chargement des bateaux".

Or, il est déjà apparu dans d'autres dossiers similaires, que le bruit provenant de bandes transporteuses peut se révéler non-négligeable. En outre, on ne peut considérer le fait que le bruit sera masqué par la circulation, l'étude acoustique devant aboutir à l'évaluation du bruit particulier de l'établissement.

De plus, selon le dossier cartographique, il semble que des habitations, situées en zone d'habitat, soient exposées à des valeurs supérieures aux normes. Il s'agit notamment des habitations sises à Lives-sur-Meuse à la Rue de l'Intérieur et au n° 97 de la Rue de Loyers, exposées à des valeurs comprises entre 55 et 60 dB(A).

La Cellule Bruit s'interroge dès lors sur la pertinence du choix des points de contrôle par l'auteur d'étude, ceux-ci ne semblant pas correspondre aux points les plus sensibles de l'environnement.

2.3. Conclusions

Il n'y a pas de garantie quant au respect des valeurs limites de bruit proposées en conditions particulières.
[...] ».

5. L'avis défavorable du fonctionnaire technique, repris dans le rapport de synthèse sur recours du 23 août 2017, se lit comme suit :

« [...]

Considérant qu'en ce qui concerne les nuisances sonores liées à l'exploitation, il est fait état dans plusieurs recours d'un dépassement des normes de bruit au niveau des habitations en bordure de la N90 (rue de l'Intérieur, rue de la Roche à l'Argent, Rue de Loyers); qu'effectivement, sur la carte 16 A (période de jour) du dossier cartographique de juillet 2016, ces endroits figurent en zone orange représentative de niveaux de bruit compris entre 55 et 60 dB(A); que ces zones sont limitées, de par les conditions sectorielles "carrières" à un maximum de 55 dB(A); que le dépassement, quant à la teneur du dossier de demande, est bien réel;

Considérant toutefois qu'en condition du permis contesté figure l'imposition, pour protéger les usagers du RAVEl, (et non les habitations riveraines!) de remplacer la rambarde ajourée prévue par un mur antibruit d'une hauteur minimale de 1,5 m;

Considérant qu'un complément d'information a été fourni par le demandeur en cours de procédure de recours afin d'établir une nouvelle cartographie du bruit tenant compte de l'effet d'atténuation du mur antibruit, sur base des caractéristiques des panneaux choisis; qu'au vu de la nouvelle cartographie du

bruit, on peut effectivement constater qu'il n'y a plus de dépassement dans les zones concernées (à proximité du quai de chargement des péniches);

Considérant, dès lors, que la motivation de l'avis, défavorable, sur recours, de la Cellule bruit sur ce point n'est plus d'actualité; qu'en effet, cet avis a été rédigé avant l'obtention par le Fonctionnaire technique sur recours de la nouvelle cartographie du bruit;

Considérant, par contre, que le même avis tire également son caractère défavorable du fait que le bruit de fonctionnement des bandes transporteuses n'est pas étudié dans l'EIE;

Considérant en effet que l'auteur d'EIE estime que "Certaines installations comme les bandes transporteuses ne sont pas apparues comme étant bruyantes lors d'une visite de terrain. Ceci est d'autant plus vrai que ces installations produisent un bruit nettement inférieur aux autres installations comme un trommel ou un concasseur, et subissent un effet d'écran acoustique par ces installations bruyantes. Les intégrer dans le modèle acoustique ne produirait de ce fait aucune variation perceptible dans les niveaux de bruits calculés à l'extérieur de la carrière";

Considérant que si cette assertion peut être acceptable dans la carrière elle-même, il n'est pas certain que les phénomènes d' "effet d'écran acoustique" sus-évoqués soient toujours pertinents pour les tronçons de bande transporteuse se trouvant à l'extérieur de la carrière de Bossimé (carrière de Lives, quai de chargement); que, quoiqu'il en soit, l'EIE se doit d'intégrer un maximum de paramètres dans ses simulations, quitte à en conclure par la suite que tel ou tel paramètre n'influence pas ou peu le résultat final;

Considérant, à titre d'exemple, qu'une étude de bruit dans un dossier similaire mentionne :

" Les matériaux extraits seront acheminés par bandes transporteuses jusqu'à l'installation de traitement située le long de la route (...) Le parcours des bandes transporteuses passe par l'usine de traitement des eaux. Ces dernières seront simulées par une ligne source de puissance acoustique linéique estimée à $L_{wlin} 77,5 \text{ dB(A)/m}$ ";

Considérant qu'il ne s'agit pas ici de prendre en référence la valeur de la puissance acoustique mentionnée dans cet exemple; que, toutefois, on voit que la prise en compte des émissions sonores d'une bande transporteuse n'est pas un élément complexe à gérer; que, de plus, le présent projet comporte tout de même plus de 900 m de bandes transporteuses;

Considérant enfin, quant à la nécessité de prendre en considération le bruit émis par les bandes transporteuses, qu'il faut rappeler que, d'une manière générale (tant dans les Conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement que dans les Conditions sectorielles relatives aux carrières et à leurs dépendances) c'est le bruit particulier de l'établissement, tel que défini aux articles 18, 19 et 20 des conditions générales susmentionnées qui est évalué et qui doit répondre aux normes d'application; que les bruits ambiants déjà présents n'ont pas à être pris en considération; que, dès lors, des mentions telles Que "Dans le nouveau projet, le bruit de la bande transporteuse sera masqué par celui du trafic circulant sur la RN90 et l'autoroute" (p. 46 du complément d'EIE de 2016) ne sont pas pertinentes;

[...] ».

6. La lettre adressée le 11 septembre 2017 par le conseil de la S.A. SAGREX à l'autorité délivrante précise notamment ce qui suit quant au bruit :

« [...]»

D'autre part, à propos des bandes transporteuses, l'intégration de celles-ci au sein de l'évaluation acoustique n'a pas été jugée opportune ni nécessaire. L'auteur de l'EIE considère que leur intégration au sein du modèle acoustique ne produirait aucune variation perceptible. En outre, précisons que les bandes transporteuses projetées, en l'espèce, sont principalement souterraines puis couvertes et à nouveau souterraines. En conséquence, en l'espèce, il n'était pas utile de les intégrer au modèle.

Le fonctionnaire technique et la cellule bruit évoquant d'autres dossiers similaires ne précisent pas si dans ces dossiers les bandes étaient également souterraines et/ou couvertes.

Lorsque le Fonctionnaire technique a égard au fait que celles-ci font « tout de même » 900 mètres, il oublie de préciser que leur trajet est principalement souterrain.

En l'espèce, l'incidence de ces bandes est négligeable et ne devait donc pas être intégrée au modèle.

L'étude ne comporte aucun manquement à ce sujet.

En tout état de cause, votre Office peut imposer la réalisation d'une étude acoustique dès que l'exploitation aura lieu afin de confirmer les projections effectuées par l'auteur de l'étude, comme cela est régulièrement fait pour les projets éoliens et comme cela est validé par le Conseil d'État (Voyez notamment l'arrêt précité : C.E., n° 203.110 du 20 avril 2010, Belbomm et Consorts).

La critique du Fonctionnaire technique n'est donc pas fondée sur ce point. [...]».

7. L'acte attaqué est motivé comme suit:

« [...]»

Considérant que dans un courrier daté du 11 septembre 2017, le bureau Thales-Avocats travaillant pour le compte de la société SAGREX conteste l'analyse du Fonctionnaire technique compétent sur recours; qu'il se réfère à divers arrêts du Conseil d'État pour s'opposer aux conclusions du Fonctionnaire technique compétent sur recours; que l'autorité compétente sur recours constate que de nombreux arrêts cités par le bureau Thales concernent des projets nécessitant une notice d'évaluation des incidences et non une étude d'évaluation des incidences.

Considérant que l'article D.6, 8°, du Livre I^{er} du Code de l'environnement qui définit l'étude d'incidences comme suit : "l'étude scientifique réalisée par une personne agréée dont l'objet est d'identifier, décrire et évaluer de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les effets directs et indirects, synergiques ou cumulatifs, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, d'un projet sur l'environnement, et de présenter et évaluer les mesures envisagées pour éviter, réduire les effets négatifs du projet sur l'environnement et, si possible, y remédier";

Considérant que le bureau Thales conteste l'avis de la Cellule bruit sur recours ainsi que l'analyse du Fonctionnaire technique compétent sur recours en matière de nuisances sonores; qu'il rappelle que le permis contesté impose de remplacer

au niveau du RAVeL la rambarde ajourée prévue par un mur antibruit d'une hauteur minimale de 1,5 m; qu'un complément d'information a été fourni par le demandeur en cours de procédure de recours afin d'établir une nouvelle cartographie du bruit tenant compte de l'effet d'atténuation du mur antibruit, sur base des caractéristiques des panneaux choisis;

Considérant que le Fonctionnaire technique constate qu'au vu de la nouvelle cartographie du bruit, il n'y a plus de dépassement dans les zones concernées (à proximité du quai de chargement des péniches); que dès lors, la motivation de l'avis de la Cellule bruit sur ce point - rédigé avant l'obtention par le Fonctionnaire technique sur recours de la nouvelle cartographie du bruit - n'est effectivement plus d'actualité;

Considérant que l'avis défavorable de la Cellule bruit repose également sur le fait que le bruit de fonctionnement des bandes transporteuses n'est pas étudié dans l'EIE; que le Fonctionnaire technique compétent sur recours condamne le fait que l'auteur de l'EIE n'ait pas jugé opportun d'intégrer la source sonore émanant des bandes transporteuses; que le bureau Thales tente de justifier cette manière de procéder par le fait que le parcours des bandes transporteuses est majoritairement souterrain;

Considérant qu'au regard de l'article D.6., 8°, du Livre I^{er} du Code de l'environnement susvisé, l'autorité compétente sur recours partage l'analyse du fonctionnaire technique compétent sur recours lorsqu'il déclare que l'auteur de l'EIE "se doit d'intégrer un maximum de paramètres dans ses simulations, quitte à en conclure par la suite que tel ou tel paramètre n'influence pas ou peu le résultat final" d'autant que la prise en compte des émissions sonores d'une bande transporteuse n'est pas un élément complexe à gérer;

[...] » (pages 138-139).

8. La partie requérante prétend que les bandes transporteuses sont majoritairement souterraines alors que les deuxième et troisième parties intervenantes soutiennent en revanche que 70 % d'entre elles sont aériennes.

L'étude d'incidences ne permet pas de déterminer avec certitude et précision les bandes transporteuses qui sont couvertes ou à l'air libre. Elle ne détermine pas non plus la nature exacte du matériau de couverture des bandes couvertes, ni s'il s'agit d'un matériel acoustique.

9. Le complément d'étude d'incidences de juillet 2016 précise que le projet modifié prévoit que le tunnel en provenance du fond de la fosse de Bossimé sera prolongé par une bande transporteuse couverte en direction du bord de Meuse où s'effectuera le chargement des bateaux (page 5 du résumé non technique de juillet 2016 qui reproduit la figure suivante) :

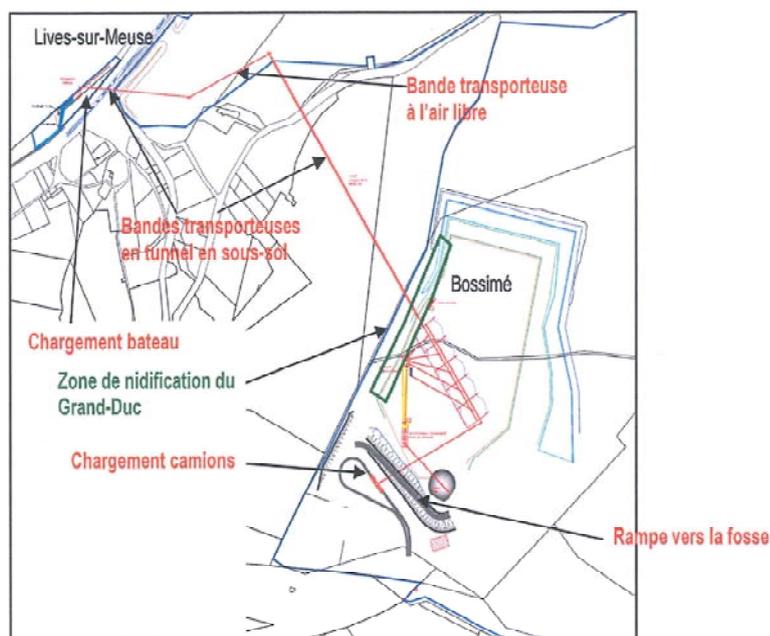


Figure 2 : Projet actuel (Sagrex, 2016)

Sur le vu de la figure 2, la bande qui relie le tunnel en provenance du fond de la fosse et le bord de Meuse n'est pas totalement couverte. Il s'agit de la bande transporteuse dont le tronçon à air libre passe non loin de la propriété de la troisième partie intervenante. Toutes les autres bandes sont renseignées comme des bandes « en tunnel en sous-sol ».

Il n'est pas contesté en l'espèce que les bandes transporteuses génèrent du bruit, qu'il ressort du dossier déposé à l'appui de la demande de permis et du courrier adressé par le conseil de la requérante à la partie adverse le 11 septembre 2017 que « certaines » de ces bandes sont souterraines, ni que l'étude d'incidences ne comporte pas d'analyse du bruit généré par ces installations.

10. L'auteur de l'acte attaqué s'interroge au sujet du bruit généré par ces bandes transporteuses dont l'auteur de l'étude d'incidences a volontairement décidé de ne pas tenir compte. Dès lors qu'il relève que le conseil de la partie requérante tente de justifier l'absence de prise en compte du bruit généré par les bandes transporteuses en raison de leur caractère majoritairement souterrain, il ne peut être soutenu que l'autorité délivrante n'a pas eu égard à cet aspect du projet.

L'auteur de l'acte attaqué estime ainsi qu'il n'est pas certain que les considérations contenues dans l'étude d'incidences selon lesquelles il est apparu, lors d'une visite de terrain effectuée dans une autre carrière, que le bruit de ces bandes est masqué par le bruit des autres installations, soient toujours pertinentes étant donné que de telles installations ont été supprimées dans la carrière de Lives.

L'autorité exprime ainsi l'existence d'un doute à cet égard, que l'étude d'incidences ne permet pas de lever étant donné qu'elle n'a pas intégré ce paramètre dans ses simulations. La circonstance que certains tronçons de la bande transporteuse soient en partie couverts ne permet pas d'écartier le doute exprimé par l'autorité, et n'est pas de nature à entacher d'erreur l'appréciation portée par elle sur cette question, l'étude d'incidences ne fournissant en effet aucun renseignement quant à la nature du matériau de couverture des bandes et sa capacité à couvrir, le cas échéant, le bruit généré par ce type d'installations.

11. L'auteur de l'acte attaqué ajoute qu'il ressort d'un autre dossier que la prise en compte des émissions sonores des bandes transporteuses n'est pas un élément complexe à gérer. Ce faisant, il expose la raison supplémentaire pour laquelle il estime ne pas être en mesure de se prononcer en toute connaissance de cause et ne pas pouvoir écartier les risques de nuisances sonores dénoncés dans un des recours administratifs dont il était saisi.

L'affirmation de l'auteur de l'étude d'incidences selon laquelle le bruit généré par les bandes transporteuses n'a aucune incidence significative sur le niveau de bruit calculé à l'extérieur de la carrière n'est pas autrement étayée; à défaut de plus amples renseignements, l'autorité a pu estimer, sans commettre d'erreur, qu'elle n'était pas en mesure de se prononcer en toute connaissance de cause à ce sujet.

12. La partie requérante joint à son mémoire en réplique un document intitulé « Étude acoustique Site de Lives-Bossimé - Intégration de bandes transporteuses projetées dans le modèle acoustique » réalisée en juin 2018. Il s'agit du seul document qui contient une localisation précise de l'implantation de chacune des bandes transporteuses aériennes et sous tunnel dans les deux carrières.

Ce document n'existait pas au jour de la décision attaquée. Cette étude aurait dû être réalisée et portée à la connaissance de l'autorité préalablement à sa décision, afin qu'elle puisse apprécier si les informations qu'elle contient lui permettraient de se prononcer en toute connaissance de cause. Il n'appartient pas au Conseil d'État de substituer son appréciation à celle de l'autorité à cet égard. Partant, la circonstance que cette étude complémentaire confirme l'allégation contenue dans l'étude d'incidences est sans incidence sur la légalité du motif contesté par la requérante.

13. En considérant qu'il appartenait à l'autorité délivrante de démontrer pour quelles raisons elle estime que le bruit des bandes transporteuses, majoritairement souterraines, aurait pu avoir une influence sur le résultat positif de

la modélisation acoustique réalisée par l'auteur de l'étude d'incidences, la partie requérante demande en réalité à l'autorité de fournir, dans l'acte attaqué, des renseignements qu'il appartenait à l'auteur de l'étude d'incidences de livrer dans son étude.

Par ailleurs, le fait que l'autorité de première instance a quant à elle estimé disposer de tous les éléments nécessaires pour se prononcer en toute connaissance de cause ne signifie pas pour autant que l'autorité de recours, qui n'est pas liée par cette opinion et qui ne la partage pas, aurait commis une erreur manifeste d'appréciation à cet égard. Il n'appartient pas au Conseil d'État de substituer son appréciation à celle de l'autorité délivrante sur ce point, ni d'intervenir comme arbitre des appréciations divergentes des autorités de première instance et de recours.

Enfin, la circonstance qu'une campagne acoustique soit imposée dans le cadre des projets éoliens n'implique pas que l'autorité aurait été tenue en l'espèce de faire droit à la proposition de la demanderesse de permis de faire réaliser une étude acoustique en cours d'exploitation, ou de justifier sa décision à ce sujet, pareille étude, contrairement aux parcs éoliens, n'étant pas obligatoire dans le cadre de l'exploitation d'une carrière.

14. Partant, la première branche du moyen n'est pas fondée.

B. Sur la deuxième branche

15. L'étude d'incidences a pour objectif d'identifier, décrire et évaluer de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les effets directs et indirects, synergiques ou cumulatifs, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, d'un projet sur l'environnement, et de présenter et évaluer les mesures envisagées pour éviter, réduire les effets négatifs du projet sur l'environnement et, si possible, y remédier. Elle vise à informer non seulement le public de toutes les incidences environnementales d'un projet afin de lui permettre de faire valoir utilement ses observations, mais également l'autorité compétente afin de lui permettre de statuer en toute connaissance de ces incidences. À cette fin, l'étude doit être complète, en ce sens qu'elle doit constituer une évaluation globale et complète de l'ensemble des incidences environnementales du projet considéré.

16. En l'espèce, l'étude initiale de 2008 identifie, décrit et évalue les effets du projet sur l'environnement et consacre un chapitre spécifique au sujet de l'air et du climat aux pages 79 à 112. Elle relève les mesures prises par le demandeur pour limiter les incidences sonores du projet et formule de nombreuses

recommandations, dont notamment le respect de l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2003 portant conditions sectorielles relatives aux carrières et à leurs dépendances.

Lors de la réalisation du complément corollaire d'étude d'incidences en juillet 2016, l'auteur de l'étude précise ce qui suit :

« " L'objectif du présent complément à l'étude d'incidences consiste donc à évaluer les impacts (positifs et/ou négatifs) prévisibles sur l'environnement des modifications qui ont été apportées au projet par le demandeur depuis le projet initial. Depuis 2008, le contexte dans lequel s'inscrit le projet a changé, et les évolutions de la situation existante seront également détaillées" (p. 3) ».

Il estime, au point 4.3. Air et Climat (page 21), que « [l]a situation existante relative à l'air et au climat ayant peu évolué, l'analyse effectuée dans l'étude d'incidences est toujours valable », que l'évolution du projet concerne le chargement de camions au départ de Bossimé et non de Lives-sur-Meuse et que « les autres incidences du projet modifié sont identiques à celles du projet initial tel que décrit dans l'étude d'incidences ».

17. Dans son avis émis en décembre 2016, l'AWAC identifie la demande de permis et énumère les principaux polluants atmosphériques générés par celle-ci, les mesures prévues par l'exploitant pour limiter les émissions de poussières, les recommandations de l'étude d'incidences (qui reprend notamment les mesures prévues par l'exploitant) et les conditions sectorielles « carrière et dépendances ». Elle assortit son avis de conditions particulières, à savoir l'élaboration d'un plan de réduction des émissions diffuses de particules (PRED) et l'implantation de jauges de mesure des retombées. Cet avis de 2016 ne met en lumière aucune lacune de l'étude d'incidences en ce qui concerne les émissions de poussières.

18. Un nouvel avis a été demandé à l'AWAC au vu des griefs exprimés dans les recours administratifs, en particulier celui introduit par la troisième partie intervenante qui allègue que l'étude d'incidences néglige la problématique de la retombée des poussières.

Dans son nouvel avis du 28 juin 2017, l'AWAC considère que l'évaluation de la situation initiale de la qualité de l'air dans l'étude d'incidences de 2008 est effectivement lacunaire, tant en ce qui concerne les retombées de poussières qu'en ce qui concerne la mesure des particules fines (PM_x) dans l'air ambiant et jugées cancérigènes en 2012 par l'OMS, et que cette étude aurait dû être actualisée en 2016.

Par ailleurs, l'AWAC relève que l'évaluation de la situation projetée de la qualité de l'air dans l'étude d'incidences de 2008 comporte, elle aussi, des lacunes et erreurs. Ainsi notamment, elle souligne que son auteur ne réalise aucune quantification des futures émissions de poussières et de particules fines, ni aucune estimation des impacts du projet sur le voisinage par modélisation.

L'AWAC relève ensuite qu'elle connaît et qu'elle a pris en compte la problématique des particules fines dans son avis émis en première instance, malgré les lacunes de l'étude d'incidences évoquées. Elle admet qu'il faudra s'attendre à un accroissement des poussières et des particules fines dans l'air, et estime que plusieurs éléments du dossier permettent d'affirmer que les émissions vers l'extérieur du site « devraient être relativement réduites », sans toutefois les évaluer ou les quantifier.

Elle émet diverses recommandations à l'égard de l'exploitant : élaborer un plan de réduction des émissions diffuses de particules (PRED) qui lui permettra de démontrer qu'il a identifié et cherché à maîtriser les émissions diffuses de particules fines, publier les résultats des jauges de mesure des dépôts de poussières (recommandées dans l'étude d'incidences) situées dans les trois zones habitées les plus proches, placer éventuellement des jauges supplémentaires à d'autres endroits, mener par lui-même des campagnes de mesures de particules fines pour objectiver l'impact de ses activités et développer au maximum le transport par voie fluviale (selon l'AWAC, l'objectif annoncé par l'exploitant de 75 % par voie fluviale n'est en effet pas garanti).

19. Il semble donc que l'AWAC considère que le fait d'imposer le respect de ces mesures permette de limiter à un niveau acceptable pour le voisinage ces nuisances, identifiées dans l'étude d'incidences, mais jamais quantifiées. Cet avis ne fixe par ailleurs pas de seuil d'émission de poussières ou de particules fines à ne pas dépasser.

Il convient de relever que ni l'étude d'incidences ni l'avis de l'AWAC ne contiennent une quelconque estimation des retombées des poussières et de la qualité de l'air ambiant en particules fines.

20. Dans son avis défavorable, le fonctionnaire technique relève les divers manquements et erreurs de l'étude d'incidences de 2008 en ce qui concerne les émissions de poussières et estime que l'évaluation de la situation initiale aurait dû être actualisée en 2016. Il estime que cette liste de manquements n'a pas permis au public d'être informé au sujet du contrôle de ce type de nuisances et des moyens éventuellement mis en œuvre pour les limiter, alors qu'il s'agit d'un sujet pourtant

très préoccupant pour le bien-être. Il en déduit que si, d'une manière générale, des conditions d'exploitation sont imposées pour limiter les nuisances identifiées par l'étude d'incidences à un niveau acceptable, ces conditions n'ont pas pour vocation de compenser une analyse déficiente au niveau de l'étude d'incidences dont l'un des objectifs est précisément de permettre au public de faire valoir utilement ses observations préalablement à la prise de décision.

21. L'acte attaqué comporte les deux considérants suivants:

« [...]

Considérant en ce qui concerne les émissions de poussières, et au vu des griefs exprimés dans les différents recours, un avis a été à nouveau demandé à l'Agence wallonne de l'Air et du Climat (AWAC); que ce dernier débute par les constatations suivantes quant à la dernière version de l'étude d'incidences sur l'environnement : "L'évaluation de la situation initiale de la qualité de l'air dans l'EIE de 2008 comporte des lacunes et aurait dû être actualisée en 2016";

Considérant que sur ce point, l'autorité compétente sur recours rejoint l'avis du fonctionnaire compétent sur recours lorsqu'il constate que "l'étude d'incidences n'a pas rencontré son objectif nonobstant le fait que l'AWAC remet finalement un avis favorable en confirmant la panoplie de conditions imposées dans le permis"; qu'il n'est pas acceptable qu'une instance d'avis pallie les manquements d'une EIE;

[...] » (page139).

22. Par ces motifs, l'auteur de l'acte attaqué considère que si l'opinion d'une instance d'avis peut éclairer l'autorité en charge d'une demande de permis, il n'est pas acceptable que cette instance pallie les manquements d'une étude d'incidences en ce sens qu'elle ne peut fournir à l'autorité des informations et imposer des conditions qui auraient dû se trouver dans l'étude d'incidences et, donc être portées à la connaissance du public, l'objectif de l'étude étant notamment d'informer le public de tous les aspects du dossier en matière d'émissions de poussières, afin de lui permettre de formuler des observations en toute connaissance de cause.

En considérant que l'étude d'incidences n'a pas rencontré cet objectif, le fonctionnaire technique et l'auteur de l'acte attaqué ne commettent pas d'erreur puisque l'AWAC relève elle-même dans son avis que ni l'évaluation de la situation initiale, ni l'évaluation de la situation projetée ne contiennent la moindre quantification des émissions de poussières et de particules fines, ni d'estimation de l'impact du projet sur le voisinage. Partant, le public n'a pas été en mesure de formuler en toute connaissance de cause des observations à cet égard, et notamment au sujet de l'adéquation des mesures et recommandations suggérées dans la demande, dans l'étude d'incidences et dans les avis de l'AWAC pour limiter ces nuisances.

23. Partant, la deuxième branche du moyen n'est pas fondée.

C. Sur la troisième branche

24. S'agissant de l'absence d'étude des vibrations causées par le percement du tunnel, l'acte attaqué est motivé comme suit :

« [...]

Considérant qu'il ressort de l'avis du Fonctionnaire technique compétent sur recours que l'étude des vibrations potentielles dues au percement du tunnel ne repose pas sur une évaluation appropriée du coefficient k au regard de la littérature scientifique; que ce faisant, il existe une incertitude sur la capacité du projet à respecter les normes fixées dans l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2003 portant conditions sectorielles relatives aux carrières et à leurs dépendances; que cette situation est inacceptable pour les plus proches riverains et en particulier pour la famille Pêtre;

[...] » (pages 139 à 140).

Ce faisant, l'auteur de l'acte attaqué fait sienne l'analyse du fonctionnaire technique compétent sur recours et retranscrit intégralement son avis défavorable repris dans le rapport de synthèse sur recours comme suit :

« [...]

Considérant que les 2^{ème} et 6^{ème} griefs portent sur la même problématique, à savoir, le manque d'informations et de connaissance des conséquences du percement du tunnel, principalement en matière de vibrations;

Considérant que le percement à l'explosif du tunnel entre les carrières de Bossimé et de Lives s'étendra sur ± 1 an; que c'est dès lors loin d'être anodin et anecdotique dans l'ensemble du dossier; que, si cette phase est mentionnée à de nombreux endroits dans l'EIE, il est exact que les conséquences de cette opération ne font pas l'objet de prédictions scientifiques; que l'étude d'incidences sur l'environnement mentionne principalement la problématique suivante :

" Les perturbations liées au creusement du tunnel industriel prévu entre la carrière de Lives et celle de Bossimé (...) relèvent des domaines suivants :

- L'émission de vibrations lors des travaux de creusement et de déblaiement du massif percé à l'explosif. À titre indicatif, l'explosion d'une charge de 2 à 3 kg (charge instantanée maximale) produit généralement des vibrations réduites, après 60 m (soit la profondeur moyenne du tunnel), à une vitesse de 2 mm/s (source : Poudreries de Lessine), ce qui est ressenti, mais ne présente aucun danger. Des zones d'instabilité (fissures, fractures, failles, conduits karstiques?) présentes au sein du massif pourraient éventuellement réagir sous l'effet de ces ondes de choc et être à l'origine d'effondrements souterrains locaux, surtout dans les environs du tunnel prévu";

Considérant, en ce qui concerne les possibles "zones d'instabilité" susmentionnées, que l'étude géoélectrique de la carrière de Bossimé réalisée par la société DEMCO en 2005 a fait apparaître, sur le profil d'étude appelé "Profil tunnel", une zone où "le rocher semble disparaître en profondeur", jusqu'à la cote

approximative 122; que cela laisse globalement une trentaine de mètres au-dessus du toit du tunnel ce qui peut paraître sécurisant; que, toutefois, la nature du sol dans ces 30 mètres restant n'est pas connue avec certitude;

Considérant que cette zone a fait l'objet d'un commentaire dans l'avis sur recours émis par la Direction générale opérationnelle Agriculture, Ressources naturelles et Environnement - Département de l'Environnement et de l'Eau - Direction des Risques Industriels, Géologiques et Miniers :

" Considérant que le gisement est karstifié en surface sur une profondeur variable, pouvant atteindre 20 à 25 m, et présente également des zones karstifiées en profondeur, l'une d'elles ayant notamment été repérée par sondage électrique au sein du massif où le tunnel de liaison doit être percé;

(...)

Considérant que, vu la section limitée du tunnel et sa profondeur par rapport à la surface, un éboulement interne, y compris en zone karstifiée, devrait rester sans effet en surface;

Considérant qu'en effet, seule la partie du toit du tunnel située entre la section non encore revêtue et le front de taille pourrait s'ébouler; que les déblais de minage limitent dans un premier temps le volume disponible pour accueillir les roches ou terres éboulées du toit; qu'il faut encore que cet éboulement progresse, par passes successives, vers la surface pour y générer un effondrement ou un affaissement (phénomène de remontée de fontis); qu'en fonction de la profondeur de la galerie, une telle remontée de fontis cesse, par auto-comblement des éboulis foisonnés, dès lors où la cheminée de fontis atteint 10 à 15 fois la hauteur de la galerie; que le scénario d'un fontis laissé évoluer librement suppose que l'opérateur, dès le début de constat d'un éboulement au toit, ne réagisse pas en plaçant rapidement le revêtement, avec un comblement à l'extrados";

Considérant qu'il semble qu'en matière d'éboulements possibles, des conséquences se répercutant jusqu'en surface, eu égard à la profondeur de percement du tunnel (± 60 m depuis la surface) soient peu probables;

Considérant par contre qu'en ce qui concerne les conséquences du percement du tunnel en matière de vibrations, aucune estimation chiffrée n'est faite; que, tout au plus, la mention "À titre indicatif, l'explosion d'une charge de 2 à 3 kg (charge instantanée maximale) produit généralement des vibrations réduites, après 60 m (soit la profondeur moyenne du tunnel), à une vitesse de 2 mm/s (source : Poudreries de Lessine), ce qui est ressenti, mais ne présente aucun danger"; que les mentions "À titre indicatif" et "produit généralement" ne sont pas de nature à rassurer le lecteur (public ou autorité compétente) quant aux conséquences éventuelles du percement du tunnel; qu'il ne semble pas déraisonnable de penser qu'une estimation chiffrée (basée, par exemple, sur la "Loi de Chapot", sur laquelle nous reviendront ultérieurement) ait pu figurer au sein de l'étude d'incidences sur l'environnement afin de tenter d'objectiver quelques peu les vibrations attendues;

Considérant que l'EIE mentionne seulement des "mesures de précaution à prendre", telles que :

(p. 58) "Concernant la réalisation du tunnel industriel prévu au travers du massif calcaire, il conviendra :

- de veiller à une dispersion minimum des vibrations dues aux travaux de creusement du tunnel, notamment lors de l'utilisation de charges explosives.

Celles-ci devront être adaptées en nature, en puissance et leur placement devra bien entendu être réalisé par des entreprises spécialisées, moyennant le strict respect des mesures de sécurité prévalant dans ce domaine. Des systèmes de mesure de vibration judicieusement positionnés en surface, à proximité des zones construites, permettront d'évaluer l'impact éventuel des techniques de creusement utilisées. Ces systèmes anticiperont aux conditions de prévention protégeant le cadre bâti et patrimonial;

- d'approfondir la connaissance du massif calcaire destiné à être percé afin d'en relever les réseaux de fissures, les failles et autres zones de faiblesse, de conduits, de couloirs ou d'effondrements karstiques. Une étude réalisée par le bureau Demco ayant démontré la présence d'une zone de faiblesse visible sur le profil géophysique, les précautions d'usage et de précaution sécuritaire devront être prises par l'entrepreneur chargé de la réalisation du tunnel. Ceci se justifie pleinement par la nature karstifiées du massif calcaire qui se caractérise par la présence de zones de faiblesse aléatoires et diverses";

(...)

(p. 251) "Pour les phases de percement des tunnels :

*Il est nécessaire d'adopter une stratégie de protection active contre les nuisances par des mesures de surveillance permanente du chantier, au moins pendant les phases de percement des tunnels. Cette stratégie permettrait de limiter les facteurs de risques sur les immeubles voisins et leurs habitants, en s'assurant du bon respect des normes DIN4150.

*Spécifiquement pour le percement du tunnel entre les carrières de Bossimé et Lives-sur-Meuse, pour les habitations se situant route de Loyers, un état des lieux des bâtiments avant et après les travaux doit être réalisé ainsi qu'un suivi continu du niveau de vibrations transmises à ces immeubles pendant les phases de travaux".

Considérant qu'il est normal pour un auteur d'EIE d'émettre des recommandations dans le cadre de ladite étude; que, toutefois, ces recommandations devraient être faites suite à l'investigation la plus complète possible relative aux incidences potentielles du point étudié, et en conclusion des résultats de cette investigation, et non pas se substituer à l'investigation elle-même;

[...] » (pages 127 à 129).

25. En se référant à l'avis du fonctionnaire technique et en considérant que « l'étude des vibrations potentielles dues au percement du tunnel ne repose pas sur une évaluation appropriée du coefficient k au regard de la littérature scientifique », l'auteur de l'acte attaqué considère en réalité, à l'instar de l'avis auquel il se réfère, qu'il n'y a pas d'étude des vibrations assez précise, et estime qu'en l'absence d'une telle étude, il existe une incertitude sur la capacité du projet à respecter l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2003 portant conditions sectorielles relatives aux carrières et à leurs dépendances.

Dès lors que les avis recueillis dans le cadre de l'instruction de la demande ne s'écartent pas de cette constatation, l'acte attaqué ne devait pas être motivé davantage sur ce point, la circonstance que ces avis soient favorables étant sans incidence à cet égard.

26. Partant, la troisième branche du moyen n'est pas fondée.

D. Sur la quatrième branche

27. La loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature prévoit en ses articles 2 à 3*bis* des mesures de protection de certaines espèces animales (dont les oiseaux) et végétales, et notamment l'interdiction de perturber et détruire certaines espèces de manière intentionnelle.

L'article 5, § 3, de cette loi et l'article 1^{er} de l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 novembre 2003 relatif à l'octroi de dérogations aux mesures de protection des espèces animales et végétales, à l'exception des oiseaux, prévoient qu'une dérogation auxdites mesures peut être sollicitée pour des « raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique ».

L'article 5, § 2, de la loi précitée ainsi que les articles 2 et 3 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 novembre 2003 fixant des dérogations aux mesures de protection des oiseaux ne prévoient pas, en revanche, qu'une dérogation à ces dernières mesures puisse être sollicitée et accordée pour de telles raisons.

28. En l'espèce, la demanderesse de permis a introduit auprès de l'inspecteur général du D.N.F. une demande de dérogation aux mesures de protection des espèces animales et végétales présentes dans la carrière de Bossimé. Cette demande est justifiée pour une raison d'« intérêt socio-économique majeur », à savoir l'exploitation de la carrière. Cette demande de dérogation ne vise pas les mesures de protection des oiseaux.

La demande de dérogation identifie toutefois deux espèces d'oiseaux protégés sur le site (le Grand-Duc d'Europe et le Tarier pâtre) et expose en ces termes qu'elle ne les reprend pas dans la demande dans la mesure où les incidences sur ces espèces ne seront pas significatives si les recommandations émises dans le rapport de l'expert V. et reprises dans l'étude d'incidences sont suivies scrupuleusement :

« Le projet modifié, sous conditions de suivre scrupuleusement les recommandations émises dans cette étude ornithologique, n'est pas de nature à perturber, détruire, ou mettre à mort les oiseaux, dont l'espèce emblématique le Grand-duc, bénéficiant d'un statut de protection. Il ne semble donc *a priori* pas nécessaire d'introduire une demande de dérogation aux mesures de protection des oiseaux ».

29. Le rapport final de l'étude ornithologique réalisée par le Professeur VANGELUWE (daté du mois de septembre 2015), conclut que :

« [...]»

Le Grand-duc compte parmi les espèces les plus vulnérables de Wallonie, compte-tenu entre autres de la petitesse des effectifs. Une partie importante de la population de Grands-ducs nichant en Wallonie le fait dans des carrières en activité. Nidification du Grand-duc et extraction de la pierre sont donc compatibles. Un projet de remise en activité de l'extraction demande cependant de prendre un certain nombre de précautions de manière à ce que soient préservées les conditions qui permettraient à l'espèce de continuer à nicher avec succès dans le site. Le fait de disposer d'un recul de 28 ans en matière de distribution et d'écologie du Grand-duc en Wallonie et singulièrement dans les carrières de Lives et Bossimé permet de circonscrire les mesures nécessaires. Pour être valides et efficaces, les mesures formulées dans cette étude doivent être respectées scrupuleusement [...]» (page 19).

Le rapport précise que le projet 2012 repris en annexe c, modifiant le projet de 2011, est compatible moyennant les conditions suivantes :

- « - la hauteur du bâtiment de lavage et criblage des sables prévu à Bossimé ne doit pas excéder 28 m ou être supérieure à 20 % de la hauteur de la paroi ouest contiguë,
- la paroi Sud et en particulier le coin sud-ouest de Bossimé doivent être réaménagés, consécutivement à la création de la rampe d'accès à la fosse, de manière à recréer une paroi verticale,
- un merlon ou une palissade de 5 m de haut doit être construit dans le coin sud-ouest de Bossimé afin de remplacer l'éperon qui serait arasé pour créer la rampe d'accès à la fosse; l'objectif est de faire écran par rapport à la paroi ouest (annexe d),
- les silos de stockage des produits finis et le quai de chargement prévus à Lives doivent être supprimés afin d'assurer la quiétude de cette carrière » (page 16).

30. Le 27 juin 2016, l'inspecteur général du D.N.F. a octroyé les dérogations aux mesures de protection des espèces animales et végétales présentes sur le site. Il n'a pas octroyé de dérogation aux mesures de protection des oiseaux, mais relève toutefois, dans sa décision, que la carrière de Bossimé héberge différentes espèces végétales et animales protégées parmi lesquelles des oiseaux, et précise qu'en l'absence de mesures de précaution particulières, les travaux projetés auront vraisemblablement un impact significatif sur les habitats de ces espèces ainsi que sur une partie des individus de celles-ci.

L'avis du 21 décembre 2016 du D.N.F. est favorable moyennant le strict respect de certaines conditions parmi lesquelles le « respect intégral de toutes les recommandations reprises dans le dossier qui concernent la faune et flore, notamment époques favorables pour les abattages/débroussaillages, mesures liées au Grand-Duc, gestion des terres avec récréation d'habitats, etc ».

Dans son avis du 23 juin 2017, le D.N.F. relève que si l'on ne peut totalement exclure le risque de désertion du hibou Grand-Duc, les mesures de précaution revues à la hausse dans le dernier dossier peuvent laisser penser que le hibou Grand-Duc continuera à occuper le site pendant l'exploitation. Ces mesures de précaution s'entendent selon toute vraisemblance des mesures préconisées dans l'étude ornithologique. L'une d'entre elles fixe la hauteur maximale du bâtiment de lavage et de criblage (bâtiment B4) par rapport à la hauteur de la paroi contiguë (la paroi ouest).

31. La décision attaquée est notamment motivée comme suit :

« [...] »

Considérant que l'autorité compétente sur recours constate que la SA Gralex a apporté au projet initial des modifications parfois contraignantes dans un souci d'intégrer au mieux la biodiversité; que comme le rappelle le bureau Thales, la demande de dérogation pour le Hibou Grand-Duc n'a pas été sollicitée car les incidences sur ces espèces seront non significatives si les recommandations émises dans l'étude ornithologique de Monsieur V. de l'Institut des Sciences Naturelles de Belgique et reprises dans l'étude d'incidences sont suivies scrupuleusement;

Considérant en l'occurrence que le bâtiment d'exploitation projeté dépasse la hauteur maximale préconisée; que le bureau Thales propose d'imposer des conditions particulières pour réduire la hauteur de ce bâtiment à 28 m;

Considérant que comme le relève le Fonctionnaire technique compétent sur recours, l'auteur de l'étude ornithologique recommande effectivement que "la hauteur du bâtiment de lavage et criblage des sables prévu à Bossimé ne doit pas excéder 28 m ou être supérieure à 20% de la hauteur de la paroi ouest contiguë";

Considérant dès lors que l'autorité compétente sur recours se rallie à l'analyse du fonctionnaire technique compétent sur recours; que compte tenu du fait que le fond de la fosse d'extraction qui accueillera les installations dont question se trouve à la cote 90 et que le sommet de ladite paroi ouest culmine à +/-153 m, il s'ensuit que 20% de cette hauteur "utile" (63 m) représente +/- 13 m; que de la formulation de la condition, il semble donc qu'une hauteur de 13 m soit le maximum acceptable; que tel n'est pas le cas » (page 140).

32. La construction d'un bâtiment de lavage et de criblage des sables (bâtiment B4) est prévue dans le fond de la fosse de la carrière de Bossimé, au pied de la paroi ouest contiguë.

Selon l'étude ornithologique, la hauteur de ce bâtiment ne doit pas excéder 28 mètres ou ne doit pas être supérieure à 20 % de la paroi ouest contiguë. Les plans de la demande annexés au rapport de l'expert contiennent des mesures à divers endroits du site. Aucune mesure ne figure au pied ou au sommet de la paroi ouest à l'endroit précis du bâtiment B4. Il n'est pas contesté qu'à hauteur de l'emplacement du bâtiment B4, le sommet de la paroi ouest culmine à

+/- 153 mètres, que le fond de la fosse qui se trouve au pied de cette même paroi se situe à 90 mètres - de sorte que la hauteur de la paroi ouest est d'environ 63 mètres -, et que le bâtiment B4 prendra place dans le fond de la fosse d'extraction, au pied de la paroi ouest, à 90 mètres.

Or, 20 % de la hauteur de la paroi ouest (de 63 mètres) équivaut à une hauteur d'un peu moins de 13 mètres. Concernant le bâtiment B4, le rapport de l'expert suggère ainsi à la fois, sans autre explication, une hauteur maximale de 28 mètres ou d'environ 13 mètres. Il y a lieu de constater que les résultats de l'étude sont à tout le moins ambigus sur ce point, ce que relève du reste expressément la partie requérante dans ses écrits de procédure. La partie requérante prétend, sans toutefois l'établir, que le Professeur V. aurait décidé, au cours de diverses réunions qu'elle aurait eues avec lui, que la hauteur à prendre en considération était bien de 28 mètres et non pas de 20 % de la hauteur de la paroi.

33. En toutes hypothèses, dès lors que la hauteur du bâtiment de lavage et de criblage des sables prévue dans la demande de permis est de 30 mètres, sa hauteur dépasse la hauteur maximale (de 13 ou de 28 mètres) fixée dans le rapport de l'expert. Le motif de l'acte attaqué selon lequel le bâtiment B4 dépasse la hauteur maximale préconisée n'est donc pas entaché d'erreur et est suffisant.

S'il est exact que l'article 123, alinéa 1^{er}, du CWATUP permet à l'autorité compétente d'assortir le permis d'urbanisme de conditions, cette faculté relève de l'exercice de son pouvoir discrétionnaire. L'auteur de l'acte attaqué n'était par conséquent pas tenu d'imposer, au titre de condition, la réduction de la hauteur du bâtiment de lavage et de criblage des sables.

34. Partant, la quatrième branche du moyen n'est pas fondée.

E. Sur la cinquième branche

35. L'avis du fonctionnaire technique comporte notamment les passages suivants :

« [...]

Enfin, le chapitre de l'EIE relatif à la connaissance du gisement se termine par une comparaison entre l'estimation des volumes extractibles et de la durée de vie de l'exploitation selon, d'une part, les données du demandeur et, d'autre part, une estimation des mêmes paramètres basée sur la méthodologie développée par le Professeur Poty, en y appliquant, ou pas, un facteur d'incertitude correspondant à 1,5 relatif à l'état de connaissance du massif concerné. De la comparaison de ces différentes estimations, l'auteur de l'EIE conclut : "Finalement, si l'on considère l'estimation la plus optimiste (29 ans) et celle la plus pessimiste (18 ans), les aléas

économiques du marché et la nature karstique du gisement, une durée de production de l'ordre de 23 ans peut dès lors être retenue".

De ce qui précède, il semble que la connaissance du gisement ne soit pas spécialement précise et que, dès lors, le seul plan d'exploitation basé sur une activité d'extraction de 30 ans, tant au niveau du phasage de l'extraction qu'en matière de quantité de stériles qui pourraient se présenter au cours de l'exploitation, ne permet pas à l'autorité compétente de prendre une décision en toute connaissance de cause. L'incertitude relative à la durée de l'exploitation aurait dû, au sein de l'EIE, engendrer la rédaction d'un deuxième, voire d'un troisième scénario d'exploitation, basés par exemple sur des durées de 20 et 25 ans.

De plus, il peut paraître étonnant que malgré la conclusion de l'auteur de l'EIE "une durée de production de l'ordre de 23 ans peut dès lors être retenue", ce dernier expose en détail au point "2.2 Phasage" de l'EIE une exploitation basée sur une durée de 30 ans. [...] ».

L'acte attaqué, qui reproduit l'avis du fonctionnaire technique, est notamment motivé comme suit :

« [...] »

Considérant que l'exploitant met en avant que ce projet permettra d'assurer un transfert d'emploi et d'activités de la carrière de Beez vers celle de Bossimé;

Considérant enfin que la durée de l'exploitation dépend de la production annuelle; que la demande porte bien sur une capacité d'exploitation pouvant atteindre 1.000.000 tonnes et non 450.000 comme le soutient le bureau Thales dans son courrier daté du 11 septembre 2017; que dès lors, l'estimation de la durée d'exploitation sur la base de la méthode Poty est bien applicable en l'espèce; que l'estimation la plus pessimiste fixe la durée d'exploitation à 18 ans; que dans cette hypothèse, l'opportunité d'autoriser le projet au regard des impacts sur l'homme et l'environnement s'en trouve fortement affectée; [...] » (page 140).

L'auteur de l'acte attaqué ne commet pas d'erreur en considérant que la demande porte sur une capacité d'exploitation annuelle qui peut atteindre 1.000.000 tonnes, la circonstance qu'elle commette une erreur en considérant que, dans son courrier du 11 septembre 2017, le conseil de la partie requérante allègue une capacité d'exploitation de 450.000 tonnes étant sans incidence à cet égard.

Pour le surplus, il y a lieu de se référer à l'examen de la première branche du moyen.

36. Partant, la cinquième branche du moyen n'est pas fondée.

37. En conclusion, le moyen unique n'est fondé en aucune de ses cinq branches.

VI. Indemnité de procédure

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 requête en annulation est rejetée.

Article 2.

Une indemnité de procédure de 700 euros est accordée à la partie adverse à la charge de la partie requérante.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 650 euros, sont mis à la charge de la partie requérante, à concurrence de 200 euros, et à la charge de chaque partie intervenante à concurrence de 150 euros.

Ainsi prononcé, en audience publique de la XIII^e chambre, le 14 mai 2020 par:

Colette Debroux,
Anne-Françoise Bolly,
Luc Donnay,
Vanessa Wiame,

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

Le Greffier,

Le Président,

Vanessa Wiame

Colette Debroux