

CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 165.966 du 15 décembre 2006

A.126.830/XIII-2794

En cause :

1. **BORN** Hugues,
 2. **HOUTHOOFT** Lionel,
 3. **LIBERT** André,
- ayant élu domicile chez
Mes Michel DELNOY
et Anne WILQUET, avocats,
rue Simonon 13
4000 Liège,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
Me Pierre MOËRYNCK, avocat,
avenue des Gaulois 33
1040 Bruxelles.

LE CONSEIL D'ETAT, XIII^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 16 septembre 2002 par Hugues BORN, Lionel HOUTHOOFT et André LIBERT qui demandent l'annulation "de l'arrêté ministériel de régularisation du 31 mai 2002 infirmant l'arrêté du 6 juillet 2000 de la députation permanente du conseil provincial de Luxembourg refusant à Monsieur DIDOT Maurice l'autorisation d'exploiter un terrain pour la pratique de l'U.L.M. (Ulmodrome), rue de la Charité, 69 à 6830 Bouillon (Mogimont) et accordant l'autorisation sollicitée";

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu le rapport de M. NIKIS, auditeur au Conseil d'Etat, établi sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure;

Vu l'ordonnance du 2 février 2004 ordonnant le dépôt au greffe du dossier et du rapport;

Vu la notification du rapport aux parties, la demande de poursuite de la procédure des requérants et le dernier mémoire de la partie adverse;

Vu l'ordonnance du 4 mai 2005, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 2 juin 2005 à 9.30 heures;

Entendu, en son rapport, M^{me} GUFFENS, conseiller d'Etat;

Entendu, en leurs observations, Me A. WILQUET, avocat, comparaissant pour les requérants, et Me P. MOËRYNCK, avocat, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis, M. NIKIS, auditeur;

Vu le titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que les faits utiles à l'examen du recours se présentent comme suit :

1. Maurice DIDOT bénéficie depuis le 2 mars 1990 d'une autorisation d'exploiter un aérodrome permanent à l'usage exclusif d'aéronefs ultra-légers-motorisés (U.L.M.) à Mogimont (Bouillon), délivrée à titre précaire par l'administration de l'aéronautique du ministère des communications.

Cette autorisation prévoit notamment :

- que "les vols locaux s'effectueront de manière à éviter le survol d'habitations ainsi que de leurs dépendances; à cet égard, il est rappelé que le survol des agglomérations et des rassemblements de personnes est interdit";
- que "l'aérodrome sera ouvert uniquement les samedis, dimanches et jours fériés légaux".

L'aérodrome est exploité depuis cette date.

A la suite d'une plainte déposée par le premier requérant auprès de la division de la police de l'environnement (D.P.E.) de la direction générale des ressources naturelles et de l'environnement (D.G.RN.E.), celle-ci lui répond par une lettre du 25 juillet 1997, que l'exploitant qui ne dispose pas de l'autorisation requise par l'article 1^{er} du Règlement général pour la protection du travail pour l'exploitation d'un aérodrome civil à l'usage des U.L.M. (rubrique 386bis), a été invité à régulariser sa situation. La même lettre précise que "seule la piste est soumise à autorisation au sens du R.G.P.T." et que "les circuits de vols ne sont absolument pas concernés par cette autorisation".

2. Maurice DIDOT introduit en 1997 une demande de permis d'exploiter le même aérodrome pour U.L.M.. La demande est introduite dans le cadre de la législation sur les établissements dangereux, insalubres ou incommodes.

L'enquête de commodo et incommodo, organisée du 19 février au 8 mars 1999, recueille plusieurs oppositions, dont celles des requérants.

La demande recueille en outre les avis défavorables du collègue des bourgmestre et échevins de la ville de Bouillon, de la direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine, de l'éco-conseiller de la province de Luxembourg et du fonctionnaire technique.

La députation permanente du conseil provincial de Luxembourg rejette la demande par un arrêté du 6 juillet 2000, motivé notamment comme suit :

" (...)

Attendu que l'implantation se trouve à moins de 600 mètres d'une zone d'habitat et à moins de 600 mètres d'une zone de loisirs dans laquelle est établie un camping;

Attendu que cette implantation ne répond pas aux dispositions de l'article 51, § 1^{er}, 5^o et de l'article 52, 2^o de l'A.R. du 25 mai 1999 fixant les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne des aéronefs, ultra-légers motorisés, les aires d'atterrissage ne pouvant se trouver à moins de 600 mètres de toute zone d'habitat et le survol de rassemblements de personnes étant interdit;

Attendu que le rapport émis par la Division de la Prévention et des Autorisations établi sur base du rapport de bruit du 14 mai 1999 de M. BINARD, ingénieur-expert, laisse apparaître que les U.L.M. survolent la zone d'habitat, le camping et des habitations isolées, ce qui est contraire aux prescriptions de l'article 52 de l'A.R. du 25 mai 1999 précité;

Attendu que l'ulmodrome de Mogimont est un centre d'écologie;

Attendu que les ULM effectuent des circuits courts, réalisés de façon répétitive, ce qui a pour effet d'augmenter les nuisances sonores ainsi que les risques de chute d'engins".

3. La décision de refus est remise au demandeur de permis le 12 juillet 2000. Celui-ci introduit un recours auprès du Gouvernement wallon le 19 juillet 2000.

Le collège des bourgmestre et échevins de la ville de Bouillon émet cette fois un avis favorable à la demande.

La direction générale des ressources naturelles et de l'environnement dépose un rapport d'instruction le 6 mai 2002, qui propose que le recours soit accueilli et le permis délivré à l'intéressé.

Le Ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement adopte, le 31 mai 2002, l'acte attaqué, qui infirme la décision de la députation permanente, accueille le recours et délivre le permis d'exploiter à Maurice DIDOT.

L'arrêté ministériel est motivé notamment comme suit :

" (...)

Considérant que l'administration centrale de la Direction générale de l'Aménagement du Territoire et du Logement n'a pas remis d'avis dans le délai prescrit; qu'il peut être passé outre;

Considérant que l'établissement est situé en zone agricole au plan de secteur de BERTRIX-LIBRAMONT-NEUFCHATEAU approuvé par arrêté de l'Exécutif régional wallon du 05 décembre 1984;

Considérant que le terrain est situé à l'extérieur du hameau dénommé MOGIMONT, à environ 600 mètres d'une zone d'habitat à caractère rural; que cette implantation répondait, lors de la demande du permis d'exploiter, aux conditions particulières imposées par arrêté royal du 25 mai 1999 pour l'admission à la circulation aérienne (article 51, § 1^{er}, 5^o, et article 52, 2^o); qu'aujourd'hui deux nouvelles maisons ont été construites à la limite de la zone d'habitat;

Considérant que le décret du 27 novembre 1997 modifiant le C.W.A.T.U.P. ouvre exceptionnellement la zone agricole aux activités récréatives de plein air pour autant qu'elles ne mettent pas en cause de manière irréversible la destination de la zone; que pour ces activités récréatives, les actes et les travaux ne peuvent y être autorisés qu'à titre temporaire, sauf à constituer la transformation, l'agrandissement ou la reconstruction d'un bâtiment existant;

Considérant que l'arrêté du 14 novembre 2001 du Gouvernement wallon susvisé nous renseigne sur les activités autorisées en zones agricoles :

« Art. 452/34. Des activités récréatives de plein air.

Sont seules autorisées les activités récréatives de plein air qui consistent en des activités de délasserment relevant du loisir ou du sport, qui se pratiquent sur des aires spécifiques, notamment la pêche, le golf, l'équitation, le vélo tout-terrain, les activités de tir, l'aéromodélisme, les ultra légers motorisés et les activités de plein air utilisant des véhicules à moteur électrique, thermique ou à explosion, pour autant qu'elles ne mettent pas en cause de manière irréversible la destination de la zone.

Le projet doit remplir les conditions suivantes :

1° à l'exception des étangs et des équipements de manutention de carburants, aucune partie du sol ne peut être munie d'un revêtement imperméable à l'intérieur du périmètre des équipements;

2° le parage des véhicules doit être établi sur un revêtement discontinu et perméable;

Les terrains accueillant des activités de plein air utilisant des moteurs thermiques ou à explosion doivent être localisés à une distance suffisante des lieux habités et des espaces habituellement utilisés pour le repos et la détente afin d'assurer la compatibilité avec le voisinage et de ne pas mettre en péril la destination principale de ces lieux et espaces»;

Considérant que l'exploitation de l'aérodrome permanent à usage exclusif d'avions ultra légers motorisés de Mogimont ne met pas en cause de manière irréversible la destination agricole des terrains; que ce projet satisfait les dispositions de l'article 452/34 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 14 novembre 2001 susmentionné; que son implantation dans ce type de zone est donc compatible avec les prescriptions du C.W.A.T.U.P;

Considérant que l'exploitant a introduit une nouvelle demande de permis d'urbanisme, en vue d'autoriser la construction d'un bâtiment, réceptionnée par le Collège échevinal de Bouillon en date du 16 avril 2002 et satisfaisant les dispositions de l'article 452/35 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 14 novembre 2001 susvisé;

Considérant l'avis favorable du commissaire voyer rendu en date du 17 avril 2002 sur la nouvelle demande de permis d'urbanisme;

Considérant que l'administration communale de BOUILLON a remis un avis FAVORABLE au maintien des activités de l'ulmodrome;

Considérant que des mesures de niveau de bruit ont été effectuées le 22 octobre 2000; que les évolutions des ULMs respectent les normes usuelles en vigueur pour les établissements classés, y compris pour la période intermédiaire (soirée) et pour les dimanches à condition que seul le circuit NORD soit utilisé pour l'écologie et que le circuit SUD soit interdit de vol et d'écologie;

Considérant que l'accroissement de circulation dû à l'existence du Centre ULM de MOGIMONT est négligeable par rapport au trafic existant;

Considérant que l'administration de l'aéronautique stipule dans son autorisation que la route de MOGIMONT devra obligatoirement être fermée à toute circulation pendant les décollages et atterrissages des U.L.M.; que la fermeture temporaire de la route s'effectue à l'aide de feux de circulation commandés à distance par le responsable de piste; que ce système de commande à distance paraît peu fiable en situation de décollage vu la situation des lieux de l'exploitation;

Considérant qu'afin d'éviter toute possibilité d'accident, il convient de positionner des panneaux avant la butte avertissant de la présence d'un feu de signalisation et d'une zone de décollage d'U.L.M.; que ce panneau devra être en conformité avec les prescriptions du Ministère des Communications et en accord avec l'Administration Communale de BOUILLON;

Considérant qu'en ce qui concerne l'atterrissage, les risques de collision avec un véhicule sont plus faibles car le pilote se situant en hauteur possède une meilleure visibilité des lieux et donc des obstacles à éviter;

Considérant que l'arrêté royal du 25 mai 1999 prévoit notamment que, sauf autorisation de l'administration de l'Aéronautique, les évolutions des ULMs ne sont pas admises au-dessus des villes, des parties agglomérées de communes ou des rassemblements de personnes;

Considérant pour ce qui concerne la sécurité, le risque pour les propriétés riveraines est minime; que l'exploitation de l'ulmodrome de MOGIMONT est possible sans devoir survoler les habitations avoisinantes;

Considérant que le problème de dévalorisation de l'habitat due à la présence d'un aérodrome à proximité ne ressortit pas à la législation des établissements dangereux, insalubres et incommodes;

Considérant que l'observation des prescriptions réglementaires et des conditions spéciales imposées ci-après est de nature à obvier aux dangers et inconvénients inhérents à l'exploitation de l'établissement;

Considérant qu'il n'y a pas lieu d'examiner dans le cadre de la présente instruction les inconvénients non visés par le Règlement général pour la protection du travail; qu'il y a lieu d'observer que la permission administrative accordée dans le cadre dudit Règlement est indépendante des autorisations spéciales éventuellement requises en vertu d'autres dispositions légales et réglementaires et du respect des règlements généraux et communaux en vigueur;

Considérant que ladite permission administrative ne préjudicie pas aux droits des tiers, lesquels peuvent recourir aux juridictions civiles ordinaires;

Considérant que les prescriptions et les conditions auxquelles est subordonnée l'autorisation d'exploitation des installations ou activités susvisées sont suffisantes pour garantir la sécurité, la salubrité et la commodité publiques;

Considérant dès lors qu'il y a lieu d'ACCORDER l'autorisation sollicitée".

L'article 3 de l'arrêté attaqué dispose en son point 5 comme suit :

- " Le responsable de l'aérodrome est tenu de respecter la carte aérienne en annexe délimitant le tour de piste, les zones délicates aux nuisances sonores et/ou interdites de survol; il intègre également la carte aérienne comme document du règlement interne du Club; la carte aérienne couvre une zone de 5 km autour de l'aérodrome; elle renseigne à une échelle d'au moins 1/25000 les zones habitées et sensibles sous la forme de zones ombrées ou hachurées dont les contours sont indiscutables".

Le point 6 de l'article 3 dispose quant à lui que "le circuit d'apprentissage de vol, de décollage et d'atterrissage par le SUD est interdit".

Toutefois, cette carte n'est pas annexée à l'acte attaqué. L'auditeur - rapporteur a demandé au conseil de la partie adverse de la lui communiquer. Celui-ci a répondu, le 16 janvier 2004, que "(sa) mandante (...) (ne retrouvait pas) la carte aérienne dont les caractéristiques sont précisées en l'article 3.5 de l'acte attaqué du 31.05.2002".

Par contre, se trouvent au dossier administratif deux cartes de la région où se situe l'aérodrome, qui portent la mention "Vu pour être annexé à l'arrêté ministériel du 31 mai 2002" et qui sont signées par le ministre compétent. Sur ces cartes figurent les limites des zones nord et sud dont il est fait référence dans les motifs et dans le dispositif de l'acte attaqué;

Considérant que la partie adverse conteste l'intérêt des requérants à agir en raison des distances qui séparent les habitations des requérants du lieu d'exploitation; qu'elle expose que le premier requérant est propriétaire d'une maison de campagne située à 1.600 mètres de l'aérodrome et que les deuxième et troisième requérants sont domiciliés respectivement à 850 mètres et à plus de 600 mètres du projet; qu'elle fait valoir qu'en outre, l'acte attaqué interdit les vols d'U.L.M. au sud du terrain, alors que les habitations des requérants sont précisément situées au sud;

Considérant que le premier requérant réplique que sa qualité de propriétaire de la maison située à proximité du champ de piste suffit à justifier son intérêt, quand bien même il n'y serait pas domicilié; que, d'une manière générale, les requérants font valoir ce qui suit :

" Les requérants justifient d'un intérêt au recours puisque l'autorisation d'exploiter litigieuse permet le survol de leurs habitations par les ULM. Les inconvénients qui découlent d'un tel survol, essentiellement des nuisances sonores et une atteinte à la vie privée, ne peuvent être raisonnablement contestés.

A cet égard, il importe de constater que l'affirmation de la partie adverse selon laquelle «les vols côtés sud sont interdits» est erronée.

En effet, force est de constater que l'acte attaqué n'interdit expressément, comme le mentionne d'ailleurs la partie adverse, que le «circuit d'apprentissage de vol, de décollage et d'atterrissage par le sud».

En aucun cas cette interdiction ne peut être confondue avec l'interdiction, globale, de vol du côté sud : de toute évidence, le vol du côté sud, hors contexte d'apprentissage et nonobstant un décollage et un atterrissage par le nord, non interdit par l'acte attaqué, est parfaitement concevable";

Considérant que, dans leur dernier mémoire, les requérants soulignent que l'éventuelle interdiction de vol dans le circuit sud non seulement ne ressort pas expressément de l'acte attaqué mais en plus ne trouve aucun appui dans une carte

supposée la matérialiser; qu'ils ajoutent qu'à "supposer même que l'interdiction d'utilisation globale du circuit sud ressorte sans contestation possible de l'acte attaqué, quod non, en assurer le respect s'avère particulièrement délicat"; qu'ils rappellent le "contexte infractionnel" de la demande d'autorisation; qu'ils écrivent qu'ils "n'entendent évidemment pas se livrer, en l'espèce, à un procès d'intention" mais ils estiment que le "Conseil d'Etat est compétent pour ne pas laisser subsister dans l'ordre juridique des actes administratifs imparfaits nuisant, par leur seule existence, à la sécurité juridique"; qu'ils soutiennent qu'en tout état de cause, ils ont intérêt au recours et rappellent que deux d'entre eux habitent seulement à 600 mètres de la piste de l'ulmodrome; que, selon eux, le bruit émis par les U.L.M. reste perceptible à une telle distance et que ces engins restent visibles; qu'ils soulignent que, s'agissant d'examiner l'existence de l'intérêt et non celle d'un risque de préjudice grave difficilement réparable, ces seules circonstances sont suffisantes;

Considérant que, dans son dernier mémoire, la partie adverse précise ce qu'il y a lieu d'entendre par "circuit"; qu'elle se réfère à cet égard à la circulaire TRNG-03 de l'administration de l'aéronautique qui donne une description complète du circuit standard; qu'elle indique qu'un circuit consiste à effectuer un décollage, à joindre l'étape vent arrière (axe parallèle à la piste et en sens inverse au décollage), à réaliser une approche et à atterrir; qu'elle précise aussi que "la mise sur pied d'une procédure de circuit standard trouve sa source dans la nécessité de normaliser les évolutions aux abords des aérodromes et d'imposer aux aéronefs un sens de la circulation et une hauteur (ou altitude) qui doivent être rigoureusement respectés"; qu'elle rappelle qu'"un pilote ne pourra circuler autour d'un aérodrome, fût-ce un ulmodrome, d'une autre manière que conformément au circuit en vigueur"; que, dès lors, elle soutient que l'acte attaqué n'autorise qu'un seul circuit côté nord et qu'il est donc clair qu'en précisant que "le circuit d'apprentissage de vol, de décollage et d'atterrissage par le Sud est interdit", elle a interdit tout circuit par le Sud; qu'elle affirme encore que, "par définition, le terme circuit recouvre toutes les évolutions aux abords de la piste de sorte que l'article 3.6 de l'acte attaqué, quelque soit son libellé, constitue une simple redondance de la définition même du circuit"; qu'elle rappelle aussi qu'"elle n'a (...) pas été saisie d'une demande de réglementation de la circulation aérienne du territoire ardennais", ce pour quoi elle n'est pas compétente, et qu'"elle ne peut en conséquence, par sa décision, interdire à tout aéronef quelconque d'emprunter les voies de circulation aériennes existantes"; qu'elle conclut que "les requérants n'ont aucun intérêt au recours dans la mesure où aucun aéronef désirant évoluer dans les abords de l'ulmodrome ne pourra le faire autrement qu'en s'intégrant dans le circuit prévu, c'est-à-dire par le Nord"; que, par ailleurs, concernant l'existence, en tout état de cause, d'un intérêt que les requérants invoquent dans leur dernier mémoire, la partie adverse rappelle les distances séparant les

requérants de la piste et souligne que les évolutions d'U.L.M. respectent les normes usuelles en vigueur pour les établissements classés, ce que confirme le rapport d'un expert suite aux mesures de nuisances sonores réalisées les 9 avril et 9 mai 2000;

Considérant qu'en principe, le voisin ou celui qui réside à proximité d'un établissement dont l'exploitation est soumise à une autorisation dispose d'un intérêt suffisant à demander l'annulation du permis d'exploiter; que si la proximité des habitations est prise en compte, c'est pour la raison que les voisins ou les habitants proches sont en général les premières victimes des nuisances que les établissements classés causent à l'environnement; que l'intérêt au recours est donc déterminé avant tout par les nuisances subies;

Considérant qu'en l'espèce, les requérants déposent en pièce n° 1 de leur dossier, un plan de la région à l'échelle 1/25.000 et y situent leurs propriétés; qu'il y apparaît que le premier requérant est propriétaire d'une résidence secondaire située à environ 1.875 mètres de la piste et que les deuxième et troisième requérants habitent à environ 1.000 mètres du terrain visé par le permis; qu'ils sont tous situés au sud de la piste;

Considérant que l'acte attaqué précise en son article 3, point 6, que "le circuit d'apprentissage de vol, de décollage et d'atterrissage par le SUD est interdit"; que les parties ont une interprétation différente de cette disposition; que, selon la partie adverse, elle signifie que tout vol vers le sud de la piste est interdit; que, selon les requérants, elle signifie que seuls les vols d'apprentissage, ainsi que tous les décollages et tous les atterrissages sont interdits au sud de la piste, mais que les vols d'U.L.M. pilotés par des personnes qui ont passé le stade de l'écologie sont autorisés vers le sud;

Considérant que l'article 43 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne dispose notamment qu'"aucun aéroport civil ne peut être établi sans l'autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou de son délégué" (§ 1^{er}) et que le même ministre ou son délégué "fixe, dans chaque cas, les conditions techniques d'utilisation des aéroports";

Considérant que, de même, l'arrêté royal du 25 mai 1999 fixant les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne des aéronefs ultra-légers motorisés dispose en son article 52 que "les évolutions des aéronefs ultra-légers motorisés sont soumises à l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air" (alinéa 1^{er}), et qu'en outre, "à moins d'être préalablement autorisées par

l'autorité compétente, les évolutions des aéronefs ultra-légers motorisés ne sont pas admises au-dessus des villes (et) zones d'habitation" (alinéa 2, 2°);

Considérant que le règlement général pour la protection du travail (R.G.P.T.) sur lequel se fonde l'arrêté attaqué soumet à autorisation l'exploitation des "aérodromes civils à l'usage d'aéronefs ultra-légers motorisés. U.L.M. et/ou D.P.M. tels que définis dans l'arrêté royal du 21 septembre 1983 fixant les conditions particulières imposées à l'admission à la circulation aérienne de certains aéronefs ultra-légers motorisés" (rubrique 386bis); que ledit arrêté a en réalité été abrogé par l'arrêté du 25 mai 1999 précité qui le remplace; que les inconvénients cités par la rubrique sont le bruit et le danger pour le voisinage;

Considérant qu'il ressort des différentes réglementations ci-avant que la partie adverse n'est pas compétente pour fixer les conditions techniques d'utilisation des aérodromes et donc pour fixer les circuits de vol; qu'il n'appartient pas au ministre de la Région wallonne d'interdire le survol d'habitations en dehors du périmètre nécessaire pour le décollage ou l'atterrissage; que cette compétence est du ressort du ministre fédéral des communications; qu'ainsi, c'est à juste titre que la division de la police de l'environnement de la D.G.R.N.E. a, le 25 juillet 1997, répondu au premier requérant que "seule la piste est soumise à autorisation au sens du R.G.P.T. et que les circuits de vols ne sont absolument pas concernés par cette autorisation"; qu'il y a cependant lieu de s'interroger sur la légalité de l'article 3.6 de l'arrêté au regard des compétences respectives de l'autorité fédérale et de la partie adverse; que l'exception est liée au fond et notamment au troisième moyen;

Considérant que les conditions de vol ont été fixées dans l'autorisation délivrée à titre précaire le 2 mars 1990 par l'administration de l'aéronautique; que le point 5 dispose que "les vols locaux s'effectueront de manière à éviter le survol d'habitations ainsi que leurs dépendances"; qu'à cet égard, l'arrêté attaqué précise que l'exploitation de l'ulmodrome est possible sans devoir survoler les habitations avoisinantes, ce que ne contestent pas les requérants; que, dans la mesure où les requérants se plaignent du survol de leurs habitations par les U.L.M., alors que ce survol est évitable, il s'agit d'une question de non-respect de l'autorisation fédérale, et non d'un préjudice résultant directement de l'acte attaqué;

Considérant, par contre, que, dans la mesure où les deuxième et troisième requérants qui habitent à 1000 mètres, justifient leur intérêt par le bruit des U.L.M. qui reste perceptible à une telle distance, celle-ci ne peut être considérée comme étant de nature à leur ôter la qualité de voisin proche, étant donné le type des activités autorisées;

Considérant que l'exception d'irrecevabilité doit être accueillie concernant le premier requérant, mais rejetée concernant les deuxième et troisième requérants;

Considérant qu'il y a lieu de rouvrir les débats afin de permettre à l'auditeur désigné par M. l'auditeur général de poursuivre l'instruction de l'affaire,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête est rejetée en tant qu'elle est introduite par Hugues BORN.

Article 2.

Les débats sont rouverts.

Article 3.

Le membre de l'auditorat désigné par M. l'auditeur général est chargé de poursuivre l'instruction.

Article 4.

Les dépens relatifs au recours en annulation en tant qu'il est introduit par Hugues BORN, liquidés à la somme de 175 euros, sont mis à la charge de ce dernier.

Les dépens sont réservés pour le surplus.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le
quinze décembre deux mille six par :

M.	HANOTIAU,	président de chambre,
M ^{me}	GUFFENS,	conseiller d'Etat,
M.	DAOUT,	conseiller d'Etat,
M ^{lle}	WIAME,	greffier assumé.

Le Greffier ass.,

Le Président,

V. WIAME.

M. HANOTIAU.