

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 183.671 du 30 mai 2008

A. 178.470/V-1725

En cause : **la Région flamande,**
représentée par le Gouvernement flamand,
ayant élu domicile chez
Me Jan BERGE, avocat,
Naamsestraat 165
3000 Leuven,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
Mes Francis HAUMONT et
France GUERENNE, avocats,
chemin du Stocquoy 1-3
1300 Wavre.

Parties intervenantes :

1. **la Société régionale wallonne
du Transport,** en abrégé "S.R.W.T.",
avenue Gouverneur Bovesse 96
5100 Namur,
2. **la S.A. Société de développement et de promotion de
l'aéroport de Liège-Bierset,** en abrégé "S.A.B.",
ayant élu domicile chez
Mes Pierre RAMQUET et
Eric LEMMENS, avocats,
Ilôt Saint Michel, place Verte, 13
4000 Liège.

--

**LE CONSEIL D'ETAT, V^e CHAMBRE,
SIEGEANT EN REFERE,**

Vu la requête introduite le 13 novembre 2006 par la Région flamande qui demande l'annulation du permis d'urbanisme (permis d'exécution de travaux techniques) délivré le 13 septembre 2006 par le Ministre wallon du Logement, des Transports et du Développement territorial à la Société régionale wallonne du transport (S.R.W.T.), autorisant, notamment, l'allongement de 413 mètres de la piste principale de l'aéroport de Liège-Bierset sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne;

Vu la demande introduite simultanément par la même requérante tendant à la suspension de l'exécution dudit permis d'urbanisme;

Vu les requêtes introduites les 6 et 20 décembre 2006 par lesquelles la Société régionale wallonne du transport (S.R.W.T.) et la S.A. Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset (S.A.B.) demandent à être reçues en qualité de parties intervenantes dans la procédure en référé;

Vu la note d'observations et le dossier administratif de la partie adverse;

Vu le rapport de M^{me} VOGEL, auditeur au Conseil d'Etat, rédigé sur la base de l'article 12 de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'Etat;

Vu l'ordonnance du 8 février 2008 fixant l'affaire à l'audience du 11 mars 2008 à 10.00 heures;

Vu la notification de l'ordonnance de fixation et du rapport aux parties;

Entendu, en son rapport, M. JAUMOTTE, conseiller d'Etat;

Entendu, en leurs observations, Me B. STAELENS, loco Me J. BERGE, avocat, comparaissant pour la partie requérante, Me Fr. GUERENNE, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et Me E. LEMMENS, avocat, comparaissant pour la seconde partie intervenante;

Entendu, en son avis conforme, M^{me} VOGEL, auditeur;

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

Considérant que, par requête introduite le 6 décembre 2006, la Société régionale wallonne du transport (S.R.W.T.) demande à être reçue en qualité de partie intervenante dans la procédure en référé; qu'il y a lieu d'accueillir cette demande;

Considérant que, par requête introduite le 20 décembre 2006, la S.A. Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset (S.A.B.) demande à être reçue en qualité de partie intervenante dans la procédure en référé;

Considérant que la décision d'introduire la requête en intervention n'a cependant été prise, au nom de la société, que par son président et par son directeur général; que, se fondant, d'une part, sur l'impossibilité matérielle de réunir valablement le conseil d'administration dans le délai imparti pour introduire la requête en intervention et, d'autre part, tant sur l'article 19, alinéa 1^{er}, de ses statuts, qui autorise le conseil d'administration à déléguer la gestion journalière de la société à une ou plusieurs personnes, administrateurs ou non, que sur une décision du conseil d'administration du 15 avril 2002 attribuant au président et au directeur général de la société, agissant conjointement, le pouvoir d'assurer la gestion journalière de la société, ainsi que la représentation de la société en ce qui concerne cette gestion, la S.A. S.A.B. fait valoir que la décision d'introduire la requête en intervention a été valablement prise par le président et par le directeur général, agissant conjointement au nom de la société, un tel acte constituant un acte conservatoire qui relève de la gestion journalière de la société; qu'il est également fait état dans la requête en intervention de ce que cet acte

conservatoire aurait fait l'objet d'une ratification par le conseil d'administration de la société, lors de sa réunion du 21 décembre 2006;

Considérant que l'article 19, alinéa 1^{er}, des statuts de la société autorise le conseil d'administration à déléguer la gestion journalière de celle-ci à une ou plusieurs personnes, administrateurs ou non; que, sur la base de cette habilitation, le conseil d'administration a décidé, en date du 15 avril 2002, que le président et le directeur général, agissant conjointement, ont le pouvoir d'assurer la gestion journalière de la société, ainsi que la représentation de la société en ce qui concerne cette gestion; qu'il est précisé dans cette même décision (point 3.2., alinéa 2) qu'il convient d'entendre par "gestion journalière", les actes qui ne sont que l'exécution de la ligne de conduite tracée par le conseil d'administration, les ordres donnés et les directives décidées par le comité de direction et ceux qu'il est nécessaire d'accomplir au jour le jour pour assurer la marche des affaires courantes, ainsi que l'exécution des décisions prises par l'assemblée générale, par le conseil d'administration ou par le comité de direction;

Considérant que l'article 39 des statuts de la société renvoie aux dispositions légales sur les sociétés commerciales dans la mesure où il n'y est pas dérogé explicitement par les statuts; que l'article 522, § 2, du Code des sociétés précise que les pouvoirs du conseil d'administration d'une société anonyme comprennent, notamment, celui de décider l'introduction d'une action en justice et l'article 525 du même Code que "la gestion journalière des affaires de la société ainsi que la représentation de la société, en ce qui concerne cette gestion, peuvent être déléguées à une ou plusieurs personnes, actionnaires ou non, agissant seules ou conjointement";

Considérant que l'article 19, alinéa 1^{er}, des statuts et la décision du conseil d'administration du 15 avril 2002 ne sauraient être interprétés comme octroyant au président et au directeur général de la société un pouvoir général de représentation en justice, allant même au-delà des limites de la gestion journalière, alors qu'il est de jurisprudence constante que la décision d'introduire un recours devant la section du contentieux administratif du Conseil d'Etat n'est pas un acte susceptible de relever de la gestion journalière d'une société, à savoir les actes qui sont commandés par les besoins de la vie quotidienne de la société et ceux qui, tant en raison de leur peu

d'importance qu'en raison de la nécessité d'une prompte solution, ne justifient pas l'intervention du conseil d'administration lui-même; qu'il en va, *prima facie*, de même lorsqu'est en cause, comme en l'espèce, la décision d'introduire une requête en intervention, fût-ce à l'appui de la partie adverse; qu'une telle requête ne peut non plus être considérée comme un simple acte conservatoire relevant de la gestion journalière de la société;

Considérant que l'affirmation selon laquelle la société se trouvait dans l'impossibilité matérielle de réunir valablement son conseil d'administration dans les délais utiles aux fins de décider d'intervenir dans le cadre du présent recours est démentie tant par le délai de quinze jours octroyé pour introduire la requête en intervention que par l'article 15 des statuts de la société qui, tel que modifié par l'assemblée générale du 5 septembre 2005, dispose que le conseil d'administration peut se réunir sur convocation écrite adressée à ses membres au moins cinq jours ouvrables avant la réunion; qu'enfin, la société reste en défaut de produire, même à l'audience du 11 mars 2008, une quelconque preuve de ce que le conseil d'administration aurait, lors de sa réunion du 21 décembre 2006, ratifié la décision d'intervenir prise par le président et par le directeur général; qu'en tout état de cause, une telle ratification aurait été donnée après l'expiration du délai imparti pour intervenir devant le Conseil d'Etat; que la requête en intervention introduite dans la procédure en suspension par la Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset (S.A.B.) est, en conséquence, irrecevable;

Considérant que la partie demanderesse en suspension fonde son intérêt à solliciter la suspension de l'exécution du permis d'urbanisme, d'une part, sur le souci d'assurer à la population de la Région flamande un environnement sain, conformément à l'article 23, alinéa 3, 4/, de la Constitution et à l'article 1.2.1. du décret flamand du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement, alors que le bruit lié à l'augmentation de trafic aérien résultant de l'allongement des pistes de l'aéroport de Liège-Bierset serait constitutif d'une nuisance environnementale très grave, et, d'autre part, sur ce que les autorités de la Région wallonne n'ont pas permis d'assurer dans son chef une application correcte des dispositions de l'accord de coopération du 4 juillet 1994, conclu entre la Région

flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les échanges d'informations relatives aux projets ayant un impact transrégional sur l'environnement et ce, alors même que cet accord trouvait bien à s'appliquer dans le cas d'espèce; que la partie demanderesse en suspension, qui invoque à l'appui de divers moyens la violation de diverses dispositions de cet accord, fait, notamment, valoir que les autorités de la Région wallonne ne lui ont pas transmis le dossier relatif au permis d'urbanisme et à l'étude d'incidences, du moins pas au moment où cela était utile pour lui permettre de faire valoir, pendant l'enquête publique ou autrement, ses objections contre le projet;

Considérant que la partie défenderesse en suspension conteste l'intérêt à agir de la Région flamande; qu'elle fait valoir, se fondant sur un arrêt du Conseil d'Etat dans lequel ce dernier aurait jugé qu'une commune et son bourgmestre n'ont pas d'intérêt personnel à contester une décision ministérielle relative au système d'utilisation préférentielle des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National, que l'intérêt qu'invoque la Région flamande, notamment en ce qu'il porte sur le droit à un environnement sain de ses habitants, ne lui est ni spécifique ni personnel, mais se confond, au contraire, avec l'intérêt général; que, par comparaison avec la précédente demande de suspension dans laquelle l'auditeur avait conclu au caractère manifestement fondé de l'un des moyens d'annulation, la partie défenderesse en suspension observe que les différentes violations invoquées dans le cadre de la présente demande de suspension ne tiennent plus à une violation d'une procédure de consultation obligatoire par les autorités de la Région wallonne et que, pour autant qu'il faille en tenir compte, la violation alléguée de l'accord de coopération du 4 juillet 1994 n'est pas pertinente, la Région flamande ayant, en toute hypothèse, été informée de l'introduction de la demande de permis soumis à étude d'incidences et ayant pu faire valoir ses observations;

Considérant que les parties maintiennent leur point de vue à l'audience;

Considérant que l'intérêt personnel et spécifique de la partie demanderesse en suspension est incontestable en ce qu'il se fonde sur une violation prétendue de la procédure de consultation prévue par l'accord de coopération du 4 juillet 1994; qu'il est

en effet de jurisprudence constante que le fait, pour une communauté ou une région, de ne pas avoir été consultée dans le cadre d'une procédure de concertation obligatoire suffit à justifier son intérêt au recours; que la question de savoir si les griefs tirés de la méconnaissance d'une telle procédure sont ou non fondés, est liée au fond et ne peut dès lors conduire à nier l'intérêt à agir de la partie demanderesse en suspension; qu'il n'y a donc pas lieu d'accueillir l'exception d'irrecevabilité fondée sur le défaut d'intérêt à agir en suspension;

Considérant que les faits utiles à l'examen de la cause peuvent être résumés comme suit :

1. Le 6 février 2003, le Gouvernement de la Région wallonne adopte définitivement la révision du plan de secteur de Liège. Ce plan a, notamment, pour objectif de permettre le développement de l'activité aéroportuaire et économique liée à l'aéroport en inscrivant au plan de secteur des superficies nécessaires aux implantations futures. Plus particulièrement, cette révision vise à adapter les limites de la zone de services publics et d'équipements communautaires au périmètre de la zone aéroportuaire qui comprend les deux pistes et inclut l'allongement de la piste principale.

2. Le 31 mai 2001, la Société régionale wallonne du transport (S.R.W.T.) dépose une demande de permis d'urbanisme tendant à réaliser sur des parcelles de terrains situées à Grâce-Hollogne, l'exécution de divers travaux tels que l'allongement de 413 mètres de la piste principale, la réalisation d'un taxi-way, l'aménagement d'une aire de dégivrage et de déverglaçage, des travaux connexes (voiries de service et clôtures, travaux de balisage), la mise sous tunnel de la voie ferrée 36b, la suppression de la chaussée d'Hannut et l'aménagement de la chaussée de Liège, la désaffectation d'un bassin d'orage en bordure de la chaussée d'Hannut, la réalisation de merlons anti-bruits et la mise en place d'écrans, le drainage de toute la plate-forme et la réalisation d'un bassin d'orage dans l'échangeur autoroutier de Grâce-Hollogne avec raccordement du nouveau bassin d'orage au bassin existant de Sainte-Anne.

3. Le projet est soumis à une étude d'incidences sur l'environnement qui sera réalisée par la S.A. AIB-VINÇOTTE international, auteur agréé par la Région wallonne.

4. L'étude d'incidences est précédée, en application de l'article 12, § 2, du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne, d'une phase de consultation et d'information préalable du public, tenue du 10 janvier au 8 février 2002, au cours de laquelle 286 lettres d'observations ont été déposées. Celles-ci exprimaient, notamment, la crainte d'une aggravation des nuisances sonores de l'aéroport, au motif que l'allongement de la piste permettrait d'accueillir des avions "gros porteurs" dont le décollage à pleine charge risquerait d'être particulièrement bruyant. Une réunion d'information a été organisée le 17 janvier 2002 par la commune de Grâce-Hollogne.

5. Le 3 mai 2002, le Ministre flamand de l'Environnement et de l'Agriculture écrit au Ministre wallon de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement ce qui suit (traduction libre) :

" D'après les comptes rendus dans les médias, les plans pour l'extension de l'aéroport de BIERSET deviennent de plus en plus concrets.

Dans le cadre des demandes d'autorisations une étude d'incidences sur l'environnement devrait être réalisée, ce qui rend applicable l'Accord de coopération sur l'échange d'informations pour les projets ayant un impact transrégional sur l'environnement et l'étude d'incidences sur l'environnement nous sera communiquée lorsqu'elle aura été établie.

Je voudrais cependant vous demander d'examiner les possibilités, avant cette étude d'incidences sur l'environnement, d'impliquer la Région flamande dès le début de l'étude d'incidences sur l'environnement.

Pour les arrangements pratiques quant à l'organisation de cette éventuelle association, vos services peuvent prendre contact avec mon administration AMINAL (division Politique Générale de l'Environnement et de la Nature, Cel Mer).

Dans l'attente d'une réponse favorable (...)".

Cette demande est restée sans suite.

6. Les auteurs de l'étude d'incidences déposent celle-ci le 24 octobre 2003 auprès de la Région wallonne.

7. L'enquête publique est réalisée par la commune de Grâce-Hollogne du 24 novembre au 23 décembre 2003. Le procès-verbal de clôture de l'enquête publique établi par le collège des bourgmestre et échevins fait état de 2.068 réclamations. Celles-ci portaient essentiellement sur le risque d'aggravation des nuisances sonores, l'augmentation du charroi, la pollution de l'air et les nuisances olfactives (kérosène), le risque de pollution des eaux souterraines et de surface, la détérioration du cadre humain et paysager, les risques de sécurité encourus par les riverains (accidents d'avion, pollutions chimiques ...), le peu d'incidence favorable en termes d'emploi et les conséquences néfastes du projet pour l'activité agricole. Outre les réclamations émanant de particuliers, des observations ont également été formulées par la C.I.L.E. (Compagnie intercommunale liégeoise des eaux), les communes de Saint-Georges, Riemst, Bilzen, Hoeselt et Awans, ainsi que par la province du Limbourg.

8. La commune de Riemst ayant attiré l'attention de la province du Limbourg sur l'enquête publique en cours, celle-ci en informe la Région flamande par une lettre du 17 décembre 2003. Le 23 décembre 2003, le Ministre flamand de l'Environnement, de l'Agriculture et de la Coopération au développement adresse une lettre à ce sujet au Ministre wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement.

Dans cette lettre, le Ministre flamand commence par rappeler qu'en vertu de l'article 4 de l'accord de coopération du 4 juillet 1994 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les échanges d'informations relatives aux projets ayant un impact transrégional sur l'environnement, ainsi que de l'article 36 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne, la Région wallonne est tenue d'informer la Région flamande des projets pour lesquels il existe une présomption qu'ils auront des incidences notables sur l'environnement dans la Région flamande. Cette lettre poursuit comme suit (traduction libre) :

- " Cette présomption est difficilement contestable en l'espèce. Il serait très étonnant que pour le présent projet, au sujet duquel, on le répète, aucune information concrète n'est disponible auprès d'aucun service régional de l'environnement en Flandre, les effets sonores ne s'étendent pas jusque dans la Région flamande.

Le simple fait que des effets transrégionaux puissent se manifester en suite du projet envisagé suffit, compte tenu du libellé de l'article 3 de l'accord de coopération, pour que l'échange d'informations qui y est prévu doive être mis en oeuvre.

En application de l'article 4 de l'accord de coopération, je vous demande en tout cas déjà un exemplaire de l'étude d'évaluation des incidences en cause.

J'aimerais également être informé des raisons pour lesquelles il n'a pas été fait application de l'accord de coopération jusqu'à présent.

Compte tenu de ce que, selon notre information informelle, l'enquête publique dans le cadre de la demande d'autorisation se termine le 23 décembre 2003, je vous demande également de quelle manière, selon la Région wallonne, il peut encore être satisfait en l'espèce à l'article 5 de cet accord de coopération".

Le 29 janvier 2004, le Ministre wallon de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement répond comme suit :

- " J'ai bien reçu votre courrier du 23 décembre dernier relatif à l'objet mieux défini sous rubrique et vous en remercie.

Par la présente, je vous informe que la demande de permis concernant l'allongement de la piste de l'aéroport de Bierset ne porte que sur un permis d'urbanisme.

Tenant compte de la date à laquelle la demande a été déposée, juin 2001, c'est la législation en vigueur à cette époque-là qui est d'application.

La commune de Riemst a fait connaître son point de vue en séance de concertation de ce 13 janvier 2003 (lire: 2004). Le territoire de la commune de Riemst n'est par ailleurs pas compris dans le plan d'exposition au bruit, qui définit les zones de bruit de l'aéroport de Liège-Bierset.

Par ailleurs, des contacts ont été établis entre la commune de Riemst et le Cabinet du Ministre KUBLA en charge des aéroports de la Région wallonne.

J'interroge toutefois mon administration concernant les modalités précises de l'application de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31/10/1991 portant exécution du décret du 11/09/1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement, en vigueur relativement à la demande de permis d'urbanisme

portant sur l'allongement de la piste de l'aéroport de Bierset, déposée en juin 2001.

Je ne manquerai pas de vous rapporter toute information utile sur ce point et restant à votre disposition, je vous prie de croire, (...)".

Cet échange de correspondances n'a pas d'autre suite.

10. Une réunion de concertation est organisée le 13 janvier 2004.

11. La commission régionale d'aménagement du territoire (CRAT) émet un avis, le 1^{er} décembre 2003, réceptionné le 15 décembre 2003.

12. Le Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD) rend son avis le 26 novembre 2003, reçu le 27 novembre 2003.

13. Différents services sont ensuite consultés :

- l'intercommunale d'incendie de Liège et environs donne deux avis, le 1^{er} avril 2004 et le 24 mai 2004;
- la direction générale des autoroutes et routes du Ministère de l'Équipement et des Transports donne son avis le 1^{er} août 2001;
- le service de l'archéologie de la direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine (D.G.A.T.L.P.) émet un avis le 20 avril 2001;
- la Compagnie intercommunale liégeoise des eaux (C.I.L.E.) communique sa position à deux reprises, les 18 et 19 juillet 2001.

14. Le rapport d'incidences sur l'environnement est déposé par le fonctionnaire délégué de la D.G.A.T.L.P. le 4 mars 2004 et soumis à enquête publique du 10 au 24 mars 2004.

15. Le collège des bourgmestre et échevins de la commune de Grâce-Hollogne émet un avis favorable sur la demande de permis d'urbanisme le 19 mars 2004. Cet avis est transmis le 10 mai 2004.

16. Un premier permis d'urbanisme est délivré à la S.R.W.T. par arrêté du Ministre wallon de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement du 9 juillet 2004. Il contient la motivation suivante en ce qui concerne l'absence de mise en oeuvre des procédures d'information prévues par l'accord de coopération du 4 juillet 1994 et par l'article 36 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002, précités :

" Considérant que certains des réclamants invoquent une violation de l'article 36 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne tandis que d'autres font référence à l'accord de coopération du 4 juillet 1994 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les échanges d'informations relatives aux projets ayant un impact transrégional sur l'environnement;

Considérant que l'arrêté du 4 juillet 2002 entré en vigueur le 1^{er} octobre 2002 et plus spécifiquement, son article 36, n'était pas applicable lors du dépôt de la demande et ce, en application de l'article 20 du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne tel que modifié par le décret du 4 juillet 2002;

Considérant que l'accord de coopération du 4 juillet 1994 entend permettre la participation du public des régions concernées ou potentiellement concernées, c'est-à-dire susceptible(s) d'être affectées par les effets nuisibles liés aux projets: le public de ces régions doit en effet avoir la possibilité d'émettre son avis et ses réclamations dans le cadre d'une enquête publique;

Qu'en l'espèce, il appert que le public des communes de langue néerlandaise avoisinantes, notamment les communes de Hoeselt, Bilzen et Riemst, a suffisamment été informé de la demande de permis dans la mesure où la majorité des réclamations émises dans le cadre de l'enquête publique, émanent d'habitants et des administrations de ces dernières communes; que, par ailleurs, des réclamations-types ont été publiées par voie de presse;

Que, dès lors, l'objectif de ces dispositions a été respecté et que les habitants concernés ne peuvent invoquer aucun grief dans la mesure où ils ont pu faire valoir leur opinion;

Considérant par ailleurs que les dispositions invoquées confèrent aux autorités d'une région où se situe le projet, un pouvoir d'appréciation discrétionnaire quant à l'appréciation de l'impact transrégional de celui-ci;

Qu'il appartient à cette seule autorité d'évaluer les effets du projet et l'opportunité de suivre la procédure;

Que les réclamants n'établissent en rien l'erreur manifeste dans l'exercice de ce pouvoir discrétionnaire et ce, d'autant plus que le but poursuivi par ces dispositions, à savoir permettre au public et aux autorités des autres régions de donner leur avis, a été atteint;

Qu'en tout état de cause, ce n'est pas l'acte attaqué qui générera l'ensemble des nuisances sonores invoquées mais bien le développement de l'activité liée à l'exploitation de l'aéroport et autorisée par l'arrêté du 6 février 2003 révisant le plan de secteur de LIEGE".

Ce permis est attaqué par la Région flamande, par une requête datée du 9 septembre 2004.

17. Le 4 octobre 2005, le permis d'urbanisme querellé est retiré. Ce retrait est constaté par l'arrêt n/ 161.357 du 14 juillet 2006.

18. Par courrier du 20 octobre 2005, le Ministre wallon du Logement, des Transports et du Développement territorial communique au Ministre flamand des Travaux publics, de l'Energie, de l'Environnement et de la Nature, en application de l'article 39 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 31 octobre 1991 portant exécution du décret du 11 septembre 1985 précité, un dossier comprenant :

- une copie du dossier de demande de permis d'urbanisme;
- la décision déterminant le contenu de l'étude d'incidences sur l'environnement;
- l'étude d'incidences réalisée ainsi que le résumé non-technique;
- le procès-verbal de la réunion de concertation du 17 janvier 2002;
- le rapport d'étude d'incidences.

19. Le 6 avril 2006, le Ministre flamand des Travaux publics, de l'Energie, de l'Environnement et de la Nature fait part de son point de vue, estimant de manière synthétique que l'accord de coopération du 4 juillet 1994 concernant les échanges d'informations relatives aux projets ayant un impact transrégional sur l'environnement n'est pas respecté. Les droits et les intérêts de la Région flamande et de ses habitants seraient, dès lors, violés et la seule réparation possible consisterait à reprendre la procédure de demande de permis ab initio.

20. Le 13 septembre 2006, le Ministre wallon du Logement, des Transports et du Développement territorial délivre un nouveau permis d'urbanisme à la S.R.W.T. qui est, notamment, motivé comme suit quant à l'incidence du projet sur le territoire de la Région flamande et au respect de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 et de l'accord de coopération du 4 juillet 1994 :

" (...)

Considérant que la Région flamande, dans ses courriers des 3 mai 2002 et 23 décembre 2003, a sollicité d'obtenir toutes les données, entre autres l'étude d'incidences dès lors que, selon elle, le projet pourrait avoir un impact sur son territoire;

Que, par courrier du 20 octobre 2005, la Région wallonne lui a transmis le dossier visé à l'article 37 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 31 octobre 1991;

Considérant que la Région flamande, par courrier du 2 avril 2006, a estimé notamment que l'étude d'incidences était incomplète dans la mesure où elle n'aborderait pas l'impact des nuisances sur le territoire de la Région flamande;

Considérant qu'il ressort de l'étude d'incidences que le projet d'allongement de la piste principale de l'aéroport n'est pas de nature à avoir une incidence notable sur l'environnement, et plus particulièrement sur l'environnement sonore en Région flamande;

(...); que le contenu de l'étude d'incidences ne portait dès lors pas uniquement sur l'analyse de l'impact de l'allongement de la piste sur le territoire de la Région wallonne, mais bien sur l'ensemble du territoire susceptible d'être influencé par la réalisation du projet;

(...)

Que le projet n'aura dès lors aucune influence sur les niveaux de bruit induits, en Région flamande, par l'activité aéroportuaire à Liège-Bierset; qu'en effet, cet allongement est prévu dans le sens des décollages; que toutefois, la Région flamande est située dans la direction opposée;

(...)

Qu'il apparait que la Région flamande est située en dehors du plan d'exposition au bruit et du plan de développement à long terme de l'aéroport de Liège-Bierset; que dès lors, dans l'hypothèse du développement à saturation de l'aéroport, les niveaux de bruit moyens enregistrés en Région flamande, seront toujours inférieurs à 55dB(A) Lden;

(...)

Que par ailleurs, l'article 1^{er} bis, § 7, alinéa 3, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, impose aux aéronefs utilisant les aéroports wallons, de ne pas engendrer, entre 23 heures et 7 heures, en dehors des zones du plan de développement à long terme, un niveau maximum de bruit égal ou supérieur à 77 dB(A) L_{max}; qu'il ressort des mesures de bruit effectuées par la Région flamande, que ce seuil de bruit est bien respecté; (...);

Que pour rappel, il ressort des simulations acoustiques réalisées par l'auteur de l'étude d'incidences, que l'allongement de la piste en tant que telle, aura pour effet de diminuer les niveaux de bruit moyens engendrés par l'activité aéroportuaire;

Qu'en conséquence, l'allongement de la piste en tant que telle, n'aura pas d'incidence négative sur l'environnement sonore en Région flamande;

(...)

4. Quant au respect de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 et quant au respect de l'accord de coopération

Considérant que certains des réclamants invoquent une violation de l'article 36 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne tandis que d'autres font référence à l'accord de coopération du 4 juillet 1994 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les échanges d'informations relatives aux projets ayant un impact transrégional sur l'environnement;

Considérant que l'arrêté du 4 juillet 2002, entré en vigueur le 1^{er} octobre 2002, et plus spécifiquement, son article 36, n'était pas applicable lors du dépôt de la demande et ce, en application de l'article 20 du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne tel que modifié par le décret du 4 juillet 2002;

Considérant que l'accord de coopération du 4 juillet 1994 entend permettre la participation du public des régions concernées ou potentiellement concernées, c'est-à-dire susceptible(s) d'être affectées par les effets nuisibles liés aux projets : le public de ces régions doit en effet avoir la possibilité d'émettre son avis et ses réclamations dans le cadre de l'enquête publique;

Que, tout d'abord, on souligne que le public des communes de langue néerlandaise avoisinantes, notamment les communes de Hoeselt, Bilzen et Riemst, a suffisamment été informé de la demande de permis, dans la mesure où la majorité des réclamations émises dans le cadre de l'enquête publique émanent d'habitants et des administrations de ces dernières communes;

Que, par ailleurs, des réclamations-types ont été publiées par voie de presse;

Que, dès lors que l'objectif de cette disposition a été respecté, les habitants concernés ne peuvent invoquer aucun grief dans la mesure où ils ont pu faire valoir leur opinion;

Considérant qu'en toute hypothèse, cet accord de coopération, publié au Moniteur belge du 11 août 2004, n'a pas reçu l'assentiment par décret de la Région wallonne et ce, en application de l'article 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles; que, partant, cet accord de coopération ne saurait avoir été violé;

Qu'en tout état de cause, ce n'est pas l'acte attaqué qui générera l'ensemble des nuisances sonores invoquées mais bien le développement de l'activité liée à l'exploitation de l'aéroport et entérinée par l'arrêté du 6 février 2003 révisant le plan de secteur de Liège".

Il s'agit de l'acte dont la suspension de l'exécution est demandée;

Considérant qu'en vertu de l'article 17, § 2, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, "la suspension de l'exécution ne peut être ordonnée que si des moyens sérieux susceptibles de justifier l'annulation de l'acte ou du règlement attaqué sont invoqués et à condition que l'exécution immédiate de l'acte ou du règlement risque de causer un préjudice grave difficilement réparable";

Considérant que l'article 8, alinéa 2, 5^o, de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 dispose que la demande de suspension doit contenir un exposé des faits de nature à établir que l'exécution immédiate de l'acte ou du règlement attaqué risque de causer au demandeur un préjudice grave difficilement réparable;

Considérant qu'il résulte des dispositions précitées que le demandeur en suspension doit, dans sa requête en suspension, démontrer in concreto que l'exécution de la décision contestée risque, si elle n'est pas suspendue, d'entraîner, pendant l'instance en annulation, des conséquences importantes se révélant dans les faits irréversibles ou difficilement réversibles au regard des effets qui pourraient s'attacher à l'annulation poursuivie au principal;

Considérant que la partie demanderesse en suspension fait valoir que les nuisances liées au survol de la Région flamande par les avions utilisant la piste Nord-Est de l'aéroport de Bierset sont indiscutables; qu'en fonction de l'itinéraire de vol concret, la perception du bruit se fera surtout sentir au-dessus des communes flamandes de, soit Herstappe, Tongres et Heers, soit Riemst et Tongres; que l'allongement de la piste Nord-Est augmentera les nuisances au-dessus des communes de Riemst et Tongres; que cette piste sera en effet destinée à être utilisée par de plus gros avions, lourdement chargés et remplis de carburant, qui survoleront plus longtemps et à plus basse altitude la Région flamande et produiront plus de bruit; que la perception des bruits sera donc amenée à s'étendre en direction de la Région flamande; que la grille DBA étant logarithmique, toute augmentation de la nuisance auditive aura des conséquences importantes; qu'une augmentation de 3 DBA équivaut déjà à un doublement de la nuisance auditive et que le seuil de 70 DBA sera plus fréquemment dépassé pendant la nuit, ce qui conduira à une augmentation substantielle des nuisances auditives subies;

Considérant que la partie demanderesse en suspension considère par ailleurs que le risque de préjudice ainsi décrit est grave, ainsi que le Conseil d'Etat l'a déjà admis dans des affaires antérieures mettant également en cause les nuisances relatives au trafic aérien; que ce bruit conduira à des troubles du sommeil et à des insomnies, ce qui, selon diverses expertises médicales déjà réalisées en la matière par des organisations de renommée mondiale, pourra entraîner des atteintes durables à la santé; que la perturbation du sommeil est par nature un dommage difficilement réparable et qu'il n'est pas requis qu'un tel dommage soit chronique pour pouvoir être qualifié d'irréparable;

Considérant que la partie demanderesse en suspension fait encore valoir que l'allongement de la piste de l'aéroport de Bierset s'inscrit dans la volonté affichée par les autorités wallonnes d'assurer à long terme le développement économique de l'aéroport, ce qui souligne le caractère sérieux et irréparable du préjudice allégué; que cet allongement de la piste implique en effet que les inconvénients liés au bruit non seulement subsisteront, mais encore augmenteront, compte tenu de l'utilisation de la piste par des avions cargos plus bruyants et moins récents que les avions transportant

les passagers; que des mesures récentes, effectuées en 2005 et non encore traitées, feraient apparaître des dépassements nocturnes permanents et importants des normes de bruit WHD et que l'accroissement structurel des vols nocturnes entraînera de manière quasi certaine une augmentation de ces dépassements à l'aéroport de Bierset;

Considérant que la partie demanderesse en suspension observe enfin que le permis d'environnement de l'aéroport de Bierset ne fera pas obstacle à l'utilisation immédiate de la piste allongée, si bien que les nuisances liées à l'acte contesté se produiront immédiatement;

Considérant que la partie défenderesse en suspension fait valoir, à titre principal, que, contrairement à la jurisprudence constante du Conseil d'Etat en la matière, le risque de préjudice allégué dans la demande de suspension n'est pas, au moins pour partie, personnel à la Région flamande; que la Région flamande se contente en effet d'invoquer une augmentation des nuisances sonores que l'allongement de la piste pourrait engendrer au-dessus du territoire de certaines communes de la Région flamande et, plus particulièrement, des communes de Riemst et de Tongres, survolées par les avions décollant et atterrissant à Bierset; qu'un tel risque de préjudice ne lui est pas personnel au sens de la jurisprudence du Conseil d'Etat;

Considérant que la partie défenderesse en suspension fait valoir, en deuxième lieu, que ce ne serait pas l'acte attaqué en lui-même qui générerait les nuisances sonores invoquées, mais bien le développement de l'activité liée à l'exploitation de l'aéroport; que ce développement a été défini notamment par l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 février 2003 adoptant définitivement la révision partielle du plan de secteur de Liège, lequel arrêté prévoit, spécialement sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne, d'adapter les limites de la zone de services publics et d'équipements communautaires au périmètre de la zone aéroportuaire en tenant compte de l'allongement de la piste principale de l'aéroport; que la Région flamande ne s'est cependant jamais manifestée dans le cadre de la procédure d'élaboration de cet arrêté et ne l'a pas non plus contesté;

Considérant que la partie défenderesse en suspension fait valoir, en troisième lieu, que le risque de préjudice grave allégué par la Région flamande dans sa demande de suspension n'est, en toute hypothèse, pas démontré *in concreto*; que les divers documents produits par la Région flamande ne permettent tout d'abord pas de démontrer que les niveaux de bruit fixés dans le plan d'exposition au bruit arrêté par le Gouvernement wallon et les seuils de bruit maxima fixés en la matière selon les périodes de la journée envisagées n'auraient pas été respectés en Région flamande et, particulièrement sur le territoire de la commune de Riemst; qu'au contraire, des relevés sonores effectués sur le territoire de cette commune par la Région flamande montreraient que les niveaux de bruit moyens et maxima enregistrés sont bien inférieurs aux seuils maxima; que seuls deux dépassements du niveau de bruit de 77 dB(A) L_{max} auraient, en réalité, pu être constatés sur 1.519 mouvements enregistrés, ce qui est négligeable; que la possibilité d'infliger en la matière des sanctions administratives permet, en tout état de cause, de limiter le nombre d'infractions en la matière;

Considérant que la partie défenderesse en suspension fait ensuite valoir que les mesures de bruit qui auraient été réalisées par la Région flamande en 2005 n'ont pas été versées au dossier et ne peuvent donc pas être prises en considération; qu'en outre, les données brutes non traitées auxquelles il est ainsi renvoyé ne permettent en tout état de cause pas d'établir la pertinence du risque de préjudice grave allégué; qu'il ressort au contraire d'un rapport établi par un département de la Région flamande le 13 novembre 2006 que les niveaux sonores engendrés par l'exploitation de l'aéroport de Liège-Bierset n'ont pas connu de grande évolution depuis l'année 2002, voire même qu'une diminution a été enregistrée des niveaux moyens de bruit relevés en 2005, par rapport à ceux enregistrés en 2002, 2003 et 2004;

Considérant que la partie défenderesse en suspension conteste enfin l'affirmation de la Région flamande selon laquelle l'allongement de la piste aurait pour effet d'accroître l'importance des niveaux sonores au-dessus des communes de Riemst et de Tongres du fait que les avions gros porteurs et lourdement chargés devraient utiliser la piste sur une plus longue distance; que la partie défenderesse rappelle au contraire que les niveaux maxima de bruit imposés par la réglementation wallonne doivent être respectés par tous les types d'avions, que les avions gros porteurs sont en

mesure de respecter ces niveaux et que l'allongement de la piste permettra, au contraire, de remplacer des avions petits porteurs par un nombre moins élevé d'avions gros porteurs, en telle sorte que cette modification de la répartition entre gros et petits porteurs aura un effet bénéfique sur les niveaux globaux de Lden;

Considérant que la partie défenderesse en suspension en conclut qu'il est établi que les niveaux de bruit engendrés par l'exploitation de l'aéroport de Liège-Bierset en Région flamande, postérieurement à l'allongement de la piste, n'auront aucun effet négatif sur la santé de ses habitants, dans la mesure où il a été démontré, qu'en deçà du seuil de 55 dB(A) Ldn ou 56 dB(A) Lden, il n'existe pas d'effets négatifs du bruit induit par le trafic aérien sur la santé des riverains d'un aéroport; que, concernant la Région flamande, ces seuils ne seront en effet pratiquement jamais atteints en raison de l'allongement de la piste; que le risque de préjudice grave difficilement réparable n'est, en toute hypothèse, pas établi à suffisance de droit;

Considérant qu'il est de jurisprudence constante qu'en l'absence de risque de préjudice personnel dans le chef de la partie demanderesse en suspension, celle-ci ne peut invoquer un risque de préjudice, par répercussion, du chef d'un tiers et qu'il n'appartient, notamment, pas à une personne morale de droit public de demander la suspension de l'exécution d'un acte administratif en invoquant le préjudice subi par des particuliers, alors que cette personne morale ne subit personnellement aucun préjudice du fait de l'exécution de l'acte contesté;

Considérant que la partie demanderesse en suspension n'invoque dans sa demande de suspension, au titre du risque de préjudice grave difficilement réparable, que les nuisances sonores excessives auxquelles seraient exposés les habitants de certaines communes de la Région flamande du fait de l'allongement de la piste principale de l'aéroport de Liège-Bierset, lequel allongement entraînerait une augmentation du trafic aérien de cet aéroport; que la partie demanderesse en suspension n'invoque aucun risque de préjudice grave difficilement réparable qui lui serait propre et qu'elle ne se prévaut, notamment, d'aucun risque de préjudice en relation avec les règles de concertation entre les Régions dont elle invoque la violation à l'appui des deux premiers moyens de sa requête; qu'un risque de préjudice, par répercussion, du

chef de tiers ne pouvant par ailleurs pas, seul, fonder une éventuelle suspension de l'exécution de l'acte attaqué, la condition relative à l'existence d'un risque de préjudice grave difficilement réparable n'est pas remplie sur la base du risque de préjudice tel qu'expressément allégué dans la demande de suspension;

Considérant que la partie demanderesse en suspension fait valoir à l'audience que son risque de préjudice grave difficilement réparable doit être examiné à la lumière des deux éléments sur lesquels elle a fondé son intérêt à la suspension de l'acte attaqué et, plus particulièrement, sur la circonstance qu'il aurait été porté atteinte, en l'espèce, à ses prérogatives en matière de consultation obligatoire par les autorités de la Région wallonne;

Considérant que la partie défenderesse en suspension observe qu'il est de jurisprudence constante que le Conseil d'Etat ne peut prendre en considération lors de l'audience de suspension un risque de préjudice qui n'aurait pas été invoqué dans la demande de suspension; que, quoi qu'il en soit, si sa pertinence devait en outre être examinée, le risque de préjudice grave allégué à l'audience de suspension résulterait directement de l'accord de coopération, et non de l'acte attaqué;

Considérant que le Conseil d'Etat ne peut être amené à apprécier la pertinence d'un risque de préjudice grave difficilement réparable, lorsque ce risque n'est invoqué qu'à l'audience de suspension et n'a fait l'objet d'aucun développement dans la demande de suspension; que tel est le cas en l'espèce, la Région flamande n'ayant d'aucune façon invoqué dans sa demande de suspension un risque de préjudice qui lui serait personnel et qui résulterait de la violation de ses prérogatives en matière de consultation obligatoire entre les Régions; qu'il ne peut donc être tenu compte du risque de préjudice grave difficilement réparable allégué lors de l'audience de suspension;

Considérant que la partie demanderesse en suspension reste en défaut d'établir concrètement l'existence, dans son chef, d'un risque personnel de préjudice grave difficilement réparable qui pourrait résulter de l'exécution de l'acte attaqué; qu'une des conditions requises par l'article 17, § 2, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées pour

que le Conseil d'Etat puisse ordonner la suspension de l'exécution de l'acte attaqué fait ainsi défaut; que la demande de suspension ne peut être accueillie,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en intervention introduite par la Société régionale wallonne du transport, en abrégé "S.R.W.T.", dans la procédure en référé est accueillie.

Article 2.

La requête en intervention introduite par la S.A. Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, en abrégé "S.A.B.", dans la procédure en référé est rejetée.

Article 3.

La demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué est rejetée.

Article 4.

Les dépens relatifs à la requête en intervention introduite par la Société régionale wallonne du transport, en abrégé "S.R.W.T.", et à la requête en intervention introduite par la S.A. Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, en abrégé "S.A.B.", liquidés à la somme de 250 euros, sont mis à la charge de la partie requérante et de la seconde partie intervenante, à concurrence de 125 euros chacune.

Les dépens sont réservés pour le surplus.

Ainsi prononcé à Bruxelles en audience publique de la V^e chambre siégeant en référé, le trente mai deux mille huit, par :

MM.	R. ANDERSEN,	premier président du Conseil d'Etat,
	D. MOONS,	conseiller d'Etat,
	J. JAUMOTTE,	conseiller d'Etat,
M ^{me}	M.-Chr. MALCORPS,	greffier.

Le Greffier,

Le Premier Président du Conseil d'Etat,

M.-Chr. MALCORPS.

R. ANDERSEN.