

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 196.196 du 18 septembre 2009

A.184.035/XIII-4589

A.185.178/XIII-4698

En cause : 1. **l'Association sans but lucratif SOURDINE,**
 2. **BASTIN** Dominique,
 3. **CHARLIER** René,
 4. **GERKENS** Andrée,
 ayant tous élu domicile chez
 Mes Patrick HENRY et
 Nathalie VAN DAMME, avocats,
 place des Nations Unies 7
 4020 Liège,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
Mes Etienne ORBAN DE XIVRY et
Jean-François CARTUYVELS, avocats,
route de Beusaint 29
6980 La Roche-en-Ardenne.

Partie intervenante :

**la Société anonyme CIRCUIT DE SPA-
FRANCORCHAMPS,**
ayant élu domicile chez
Me Francis HAUMONT, avocat,
chemin du Stocquoy 1-3
1300 Wavre.

LE PRESIDENT F.F. DE LA XIII^e CHAMBRE DES REFERES,

Vu la requête unique introduite le 15 juin 2007 par l'association sans but lucratif SOURDINE, Dominique BASTIN, René CHARLIER et Andrée GERKENS qui demandent notamment la suspension de l'exécution du permis unique délivré par le Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial le

12 avril 2007 à la SOCIETE DE PROMOTION DU CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS autorisant, selon les termes du permis :

- " 1. l'exploitation du circuit automobile (piste d'un développement de 6976 mètres), et de ses installations annexes (stands, tour de chronométrage, parkings, station-service, héliport de l'antenne médicale, atelier de menuiserie, antenne chirurgicale, deux salles de la presse, échoppes pour la vente de produits annexes au sport automobile, deux bâtiments d'accueil : l'hôtel de l'Eau Rouge avec restaurant et l'hôtel de la Source, restaurants, friteries, cabines électriques, compresseurs d'air, installations de réfrigération, installations de chauffage, dépôts de liquides inflammables ou combustibles, de gaz comprimés, dépôts de déchets ménagers et d'huiles usées, prises d'eaux souterraines, stations d'épuration des eaux de 3500 EH et 750 EH, rejets d'eaux traitées,...), (...) à 4970 FRANCORCHAMPS, sur le territoire des communes de STAVELOT et MALMEDY;
2. la réalisation des travaux de transformation du circuit et des installations annexes qui suivent :
- l'adaptation et sécurisation de la piste du circuit (chicane, "pit-lane");
 - la démolition et la reconstruction des stands formule 1;
 - l'aménagement de parkings (P1 à P7, P15 et P Violet à régulariser, agrandissement du P15 et aménagement du Parking VIP);
 - l'aménagement d'accès, de chemins piétons, de voies de service;
 - la régularisation de la route Blanchimont-Paddocks;
 - la création d'une station-service;
 - la création d'une pit-lane au niveau du Forem;
 - la démolition de 3 villas et bâtiments divers" (recours A.184.035/XIII-4589);

Vu la demande introduite le 17 septembre 2007 par les mêmes requérants qui demandent au Conseil d'Etat de poser une question préjudicielle à la Cour constitutionnelle et "dans l'intervalle, jusqu'à l'arrêt de la Cour constitutionnelle, (...) qu'il soit fait interdiction à la SA CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS d'exploiter l'établissement autorisé par le permis attaqué au titre de mesures provisoires prévues à l'article 18 des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat" (recours A.185.178/XIII-4698);

Vu la requête introduite le 13 août 2007 et 8 octobre 2007 par lesquelles la société anonyme LA SOCIETE DE PROMOTION DU CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS, bénéficiaire du permis attaqué, demande à être reçue en qualité de partie intervenante dans les procédures en référé;

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

Vu les rapports de M^{me} LEYSEN, auditeur au Conseil d'Etat;

Vu l'ordonnance du 2 octobre 2007 fixant l'affaire à l'audience du 22 octobre 2007 à 10 heures;

Vu la notification de l'ordonnance de fixation et des rapports aux parties;

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

Entendu, en leurs observations, Me Nathalie VAN DAMME, avocat, comparaissant pour les requérants, Me Jean-François CARTUYVELS, avocat et Me Pierre MOËRYNCK, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et Me Francis HAUMONT, avocat, comparaissant pour la partie intervenante;

Entendu, en son avis contraire, M^{me} LEYSEN, 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 de la demande de suspension se présentent comme suit :

1. La société anonyme LA SOCIETE DE PROMOTION DU CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS expose ce qui suit :

" Le circuit de Spa-Francorchamps accueille des activités de sports moteurs depuis les années 1920. Des compétitions de sport moteur - dont les 24 heures de Francorchamps - sont organisées dès 1924.

Le circuit est exploité, dans sa forme actuelle, depuis les années 1970 (étude d'incidences, p. 93).

Depuis les années 2000, le volume des activités a toutefois considérablement augmenté pour atteindre, en 2005, 210 jours d'activité (90 jours en général du vendredi au dimanche pour les courses, et 120 jours «d'incentive», les autres jours

de la semaine) (...).

Jusqu'à la construction de la route de contournement en 2003, le circuit de Spa-Francorchamps était ouvert à la circulation automobile en dehors des week-ends de course et son statut était assimilé à une route régionale. Pour cette raison, le circuit n'était pas directement visé par la législation relative aux installations classées et son exploitation en tant que telle n'était pas soumise à permis d'exploiter (...).

Le 30 décembre 1993, l'Exécutif régional wallon a approuvé un schéma-directeur donnant une orientation «développement des activités de sport moteur» à l'aménagement du site et de ses environs. Le circuit est en outre situé sur les routes régionales n° 62, 62c, 605 et 640.

Le circuit est situé en zone de loisirs, d'activité économique mixte, agricole, forestière et d'espaces verts au plan de secteur de STAVELOT tel qu'approuvé par arrêté royal du 27 juin 1977 tel que modifié par l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 juin 1998.

La révision du plan de secteur approuvée le 18 juin 1998 a transcrit, en termes d'affectation audit plan, les options principales du schéma directeur en y inscrivant :

- une zone de loisirs sans séjour destinée au développement des activités liées aux sports moteurs;
- une zone artisanale;
- deux zones de réservation pour le contournement Est et Ouest du circuit;
- deux zones d'espaces verts.

Cette révision n'a fait l'objet d'aucun recours au Conseil d'Etat.

En vertu de cette modification du plan de secteur, l'établissement se situe désormais dans une zone destinée à recevoir des équipements récréatifs ou touristiques orientées «sports moteurs». En tout état de cause, cette modification confirme la volonté des autorités communales et régionales de développer des activités de sports moteurs dans la zone".

2. Le 8 août 2006, la S.A. SOCIETE DE PROMOTION DU CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS sollicite un permis unique pour l'exploitation du circuit automobile et de ses installations annexes et la réalisation des travaux de transformation du circuit et de ses installations annexes.

Cette demande est accompagnée d'une étude d'incidences sur l'environnement, réalisée par le Bureau d'étude ARIES.

Le 11 août 2006, cette demande est déclarée complète et recevable par le fonctionnaire technique et le fonctionnaire délégué.

3. Deux enquêtes publiques sont organisées par les villes de Stavelot et de Malmédy du 21 août au 20 septembre 2006. Elles suscitent respectivement 82 et 17 réclamations.

Les remarques et observations émises lors de ces enquêtes publiques portent essentiellement sur :

- les nuisances sonores;
- le respect des zones Natura 2000, des zones vertes et des zones tampons;
- le traitement des eaux usées et des déchets;
- l'absence de débat et de discussion à la séance d'information du public;
- la limitation du nombre d'épreuves et des horaires;
- les nuisances résultant du trafic de l'ancienne assise du chemin de fer;
- l'impact sur le paysage;
- la circulation et la sécurité;
- les menaces d'expropriation;
- l'utilisation de l'héliport;
- le refus d'accès aux habitations des riverains lors de certaines épreuves;
- la nécessité d'obtenir pour les riverains un «laissez-passer» à durée illimitée;
- les nuisances dues aux quads et aux motos;
- les insuffisances des propositions formulées par le Bureau ARIES;
- la nécessité pour les riverains de pouvoir contacter en ligne directe la SPCF;
- la nécessité d'un comité de concertation;
- le fonctionnement des moteurs et de la sono en dehors des épreuves;
- la synchronisation de la sono du circuit.

4. L'ingénieur principal des Ponts et Chaussées émet un avis favorable.

5. Le 28 août 2006, la commission consultative d'aménagement du territoire (C.C.A.T.) de la ville de Malmédy émet un avis favorable conditionnel, insiste tout particulièrement sur la nécessité d'imposer un règlement limitant les nuisances sonores et appuie sans réserve les souhaits de l'A.S.B.L. SOURDINE.

6. Le 30 août 2006, la direction de la Prévention et de la Gestion des déchets de l'Office wallon des déchets donne un avis favorable sous conditions.

7. Le 5 septembre 2006, la C.C.A.T. de la ville de Stavelot émet un avis favorable conditionnel.

8. Le 8 septembre 2006, la division de l'Aménagement et de l'Urbanisme de la direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine (D.G.A.T.L.P.) émet un avis conditionnel.

9. Le 28 septembre 2006, le conseil communal de Stavelot émet un avis favorable conditionnel sur la demande et sur la question de voirie. Le lendemain, le collège communal émet un avis favorable conditionnel.

10. Le 2 octobre 2006, la cellule "bruit" de la division de la prévention et des autorisations (D.P.A.) émet un avis défavorable sur le projet. Elle estime que l'étude d'incidences sur l'environnement ne permet pas de dire si l'exploitation du circuit pourra être rendue compatible avec son environnement en ce qui concerne le problème de bruit.

11. Le 6 octobre 2006, la division de l'eau (centre de Liège) de la direction générale des ressources naturelles et de l'environnement (D.G.R.N.E.) émet un avis favorable sous conditions.

Le 9 octobre 2006, la division de la nature et des forêts (D.N.F.) de la D.G.R.N.E. émet des remarques quant aux impacts du projet sur le milieu.

Le 10 octobre 2006, la "Cellule Ram" de la D.G.R.N.E. émet un avis favorable conditionnel.

12. Le 10 octobre 2006, le Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD) émet un avis favorable conditionnel.

13. Le 11 octobre 2006, le service régional d'incendie émet un avis favorable conditionnel.

14. Le 12 octobre 2006, à la demande de la Cellule Bruit, l'Université de Liège (ULg) - faculté des sciences appliquées- remet un rapport qui analyse le volet acoustique de l'étude d'incidences.

15. Sur la base du rapport de l'ULg, l'auteur de l'étude d'incidences est invité à une réunion le 23 octobre 2006 avec l'administration de l'Environnement afin de faire valoir ses droits et de pouvoir justifier l'analyse faite dans son étude d'incidences.

16. Le 24 octobre 2006, la D.P.A. reçoit le Professeur EMBRECHTS de l'ULg pour analyser plus avant la problématique du circuit et envisager une étude acoustique visant à étudier les conditions d'exploitation du circuit de Francorchamps, en particulier, mais également des circuits de sports moteurs d'une façon générale.

17. Le 25 octobre et 5 novembre 2006, l'auteur de l'étude d'incidences fait parvenir un courrier électronique à l'administration contenant une nouvelle présentation de ses résultats des mesures.

18. Le 10 novembre 2006, les fonctionnaires technique et délégué délivrent à la S.A. LA SOCIETE DE PROMOTION DU CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS un permis unique conditionnel et refusent l'implantation et l'exploitation des parkings du Mont Kemmel et P7 et les quatre tribunes, soit les tribunes Formule 1, de la source, du Raidillon et la tribune couverte endurance.

19. Le 14 novembre 2006, la direction générale des ressources matérielles, division CIS et infra, section infrastructure, émet un avis sur la demande.

20. Le 27 novembre 2006, la ville de Stavelot informe à la Région wallonne qu'elle a décidé de ne pas introduire de recours contre le permis unique malgré le fait que les modalités très concrètes de contrôle des émissions sonores proposées par son conseil communal n'ont pas été retenues.

21. Le 29 novembre 2006, des recours sont introduits notamment par certains des requérants auprès du Ministre wallon du Logement, des Transports et du Développement territorial, à l'encontre de l'arrêté des fonctionnaires technique et délégué du 10 novembre 2006.

Les recours portent essentiellement sur :

- les nuisances sonores constatées et les normes imposées par le permis du 10 novembre 2006 pour limiter le bruit;
- la volonté de certains riverains de faire exproprier leur maison;
- la limitation du nombre de jours d'épreuves;
- l'indépendance de l'organisme de contrôle des émissions sonores;
- la synchronisation de la sonorisation installée autour du circuit;
- l'absence de mention du deuxième héliport (zone RACB) dans le dossier de demande de permis.

22. Le 30 novembre 2006, la société anonyme LA SOCIETE DE PROMOTION DU CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS introduit également auprès du Gouvernement wallon un recours qui porte notamment sur :

- les normes incendies et les normes sonores;
- la composition du comité d'accompagnement;
- le refus de permis pour les parkings P7 et du Mont Kemmel.

23. Le 22 janvier 2007, la D.G.A.T.L.P. transmet son avis à la D.P.A.

24. Le 8 février 2007, les fonctionnaires technique et délégué prorogent de 30 jours le délai de transmission au ministre du rapport de synthèse.

25. Le 7 mars 2007, le professeur EMBRECHTS de l'ULg remet à la D.G.R.N.E. une étude acoustique portant sur la spécification des conditions d'exploitation du circuit de Spa-Francorchamps.

26. Le 12 mars 2007, la cellule "bruit" de la direction de la coordination de la prévention des pollutions émet un avis favorable conditionnel.

Le même jour, la D.G.R.N.E. transmet au ministre un rapport de synthèse et lui propose de modifier la décision prise en première instance.

27. Le 12 avril 2007, le ministre accorde jusqu'au 10 novembre 2026, sous conditions, le permis unique sollicité mais refuse l'implantation et l'exploitation du parking du Mont Kemmel, du deuxième hélicoptère ainsi que les quatre tribunes (tribunes Formule 1, de la source, du Raidillon et la "tribune couverte endurance").

Le ministre confirme la décision des fonctionnaires technique et délégué du 10 novembre 2006, sauf en ce qui concerne les points suivants :

- les conditions d'exploitation relatives au bruit : l'arrêté impose la réalisation d'une étude technico-économique destinée à évaluer de manière complète l'impact sonore du circuit sur son environnement afin de fixer, au terme d'une période transitoire de deux années se terminant le 31 décembre 2009, des valeurs sonores définitives et les mesures qui doivent être envisagées pour les respecter (limitation du nombre de jours d'activité, définition de catégories de véhicules, placement de stations de mesures permanentes, etc.). Dans l'intervalle, un certain nombre de mesures transitoires sont imposées (limitation du nombre d'activités, horaires stricts d'exploitation, etc.);
- la composition du comité d'accompagnement est quelque peu modifiée (le nombre de représentants des riverains passe de 6 à 4);
- le parking P7, initialement refusé au motif qu'il était situé en zone agricole, est autorisé moyennant le respect des conditions prescrites à l'article 452/34 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWA-TUP);
- l'hélicoptère situé sur le terrain dit "RACB" est refusé au motif que celui-ci n'a en

réalité pas été sollicité par l'exploitant et que l'enquête publique n'a pas porté sur cette installation.

Il s'agit de l'acte attaqué. La motivation de l'acte, en ce qui concerne le volet acoustique se lit comme suit :

" (...) Considérant que, dans le cadre de la présente autorisation, l'autorité compétente n'est pas habilitée à interdire - totalement ou partiellement - le survol du circuit par des hélicoptères commerciaux; que cette police relève de la compétence exclusive de Belgocontrol;

Considérant que, dans le cadre de la réalisation de l'étude d'incidences, le bureau d'études ARIES a réalisé une analyse des immissions sonores générées par l'exploitation du circuit et de ses installations annexes;

Considérant que cette étude acoustique ne pouvait cependant pas contenir un relevé exhaustif de la situation acoustique, compte tenu d'un temps d'observations limité à quatre mois, ni de la diversité et du nombre d'activités de sports moteurs organisées sur le site au cours d'une année complète;

Considérant que l'objectif de l'étude réalisée par le bureau d'études ARIES a donc été de vérifier la compatibilité environnementale générale des installations et activités concernées par l'exploitation du circuit et de définir un programme d'action permettant une meilleure gestion et un contrôle efficace des immissions chez les riverains du circuit;

Considérant, en terme de méthodologie, que l'évaluation des incidences acoustiques du projet a été réalisée en deux temps : description de l'état initial de l'environnement sur la base de mesures de bruit réalisées aux abords du circuit pendant les périodes de référence et ensuite description des immissions sonores générées par les différentes activités bruyantes du circuit en distinguant les grandes manifestations de l'activité régulière du circuit;

Considérant que les impacts de l'exploitation du circuit ont été étudiés dans un périmètre d'étude large, en raison des spécificités topographiques locales qui favorisent la propagation des ondes sonores; que ce périmètre a notamment été défini en tenant compte des remarques formulées par les riverains dans le cadre de la réunion de consultation préalable; que les informations collectées faisaient en effet état d'immissions sonores liées aux activités du circuit dans un périmètre de 2.000 m à 5.000 m, en fonction des conditions météorologiques;

Considérant, s'agissant de l'ambiance sonore du périmètre de l'étude hors de toute activité, que celle-ci est essentiellement influencée par l'autoroute E 42 (pour les villages de Baronhé-Hockai, Bernister, Burnenville et Wavreumont) et par l'aérodrome de Spa-La Sauvenière, situé à 4 kilomètres au Nord-Ouest du circuit dont l'activité peut atteindre jusqu'à 100 mouvements quotidiens entre les mois d'avril et d'octobre;

Considérant que, pour caractériser ces niveaux de bruit de fond dans le périmètre de l'étude, des mesures de bruit ont été réalisées les dimanche 11 et lundi 12 juin 2006, en l'absence de toute activité sur le circuit; que, pendant ces deux journées, 3 points de mesures de longue durée ont été installés durant les périodes jour, transition et nuit; qu'en outre 17 mesures complémentaires de courte durée ont également été réalisées pendant la journée du lundi 12 juin et ce, pendant une durée de 10 à 15 minutes; que toutes ces mesures ont été réalisées à l'aide de sonomètres de

classe 1 et conformément aux normes de mesures habituelles;

Considérant que les résultats de ces mesures révèlent (p 266 et s. de l'étude d'incidences) que les zones potentielles d'immissions sont caractérisées par des niveaux de bruit équivalent ($L_{A,eq}$) généralement comprises entre 45 et 50 dB(A), et un bruit de fond (L_A , 95) inférieur à 40 dB(A), ce qui correspond aux niveaux habituellement rencontrés en milieu rural; que des niveaux équivalents inférieurs à 45 dB(A) ont été rencontrés dans certains quartiers résidentiels et hameaux calmes situés à l'écart du réseau routier (Rivage, Bernister, Cronchamps, Amermont); qu'à l'inverse, les zones d'habitat situées le long des voiries inter-villages sont caractérisées par une ambiance sonore plus bruyante, avec des niveaux situés globalement entre 55 et 65 dB(A) pour le centre de Francorchamps et entre 50 et 55 dB(A) pour les habitations de Burnenville situées à proximité de la route de Spa; que les hameaux de Hockai, Cronchamps, Bernister et Wavreumont constituent des cas particuliers dans la mesure où le trafic sur l'autoroute E42 génère un bruit de fond dont l'intensité dépend fortement des conditions météorologiques; que, dans ce cas précis, les niveaux de bruit peuvent en effet varier entre 40 et 65 dB(A); que les quelques habitations de la route de l'Eau Rouge, situées au Sud du circuit, constituent un autre cas particulier dans la mesure où le $L_{A,eq}$ observé est de l'ordre de 65 dB(A), en raison de la proximité par rapport au karting de Francorchamps mais également de la circulation sur la route de l'Eau Rouge;

Considérant enfin qu'en période de transition, des niveaux équivalents situés entre 43 et 48 dB(A) ont été constatés pour l'ensemble de la zone et que, pendant la nuit, l'ambiance sonore est caractérisée par des niveaux de l'ordre de 42 dB(A);

Considérant, s'agissant de l'analyse de l'exploitation du circuit, que les recherches effectuées par le bureau d'études ARIES ont conclu à une croissance certaine du niveau de l'exploitation depuis plusieurs années; que ceci se marque notamment par une augmentation du nombre d'épreuves et de journées d'exploitation hors épreuve mais également par une augmentation de la durée moyenne de chaque épreuve; que ces activités se concentrent sur une période s'étendant du 1^{er} mars au 30 octobre; que ces activités se déroulent actuellement en l'absence de toute contrainte en terme de gestion acoustique ou de véhicules pouvant emprunter la piste et même d'horaire d'exploitation; que, de ce fait, les nuisances potentielles du circuit sont a priori maximales;

Considérant qu'afin d'apprécier l'impact acoustique de ces activités, plusieurs campagnes de mesures ont été effectuées durant une journée ordinaire d'exploitation, l'épreuve «Belcar», du «Biker's Trophy», des «1000 km de Spa», du «Spa Euro Race» et durant les «12 heures de Spa»;

Considérant que les mesures effectuées dans le cadre de l'activité ont été confrontées avec les mesures de bruit de fond afin de pouvoir caractériser le bruit spécifique représentatif de l'exploitation du circuit; que le niveau spécifique ($L_{A,eq,spéc}$) a été évalué en soustrayant du niveau équivalent durant l'exploitation ($L_{A,eq}$) le niveau équivalent hors exploitation; que pour chaque point de mesure, le niveau de bruit de référence hors exploitation correspond, par convention, à celui du point de mesure le plus proche du point évalué; qu'ainsi, l'évaluation du niveau spécifique pour le point de mesure P1 s'effectue en prenant le niveau hors exploitation du point PM3 situé le plus proche de P1; que la priorité a été donnée au point de mesure de plus longue durée;

Considérant que les résultats de ces mesures sont repris aux pages 281 à 309 de l'étude d'incidences; que l'ensemble de ces résultats a permis de mettre en évidence des différences notables entre le degré d'exposition au bruit des riverains du circuit; que ces résultats ont été corroborés par une modélisation informatique dont les données sont reprises aux pages 311 et suivantes de l'étude d'incidences;

Considérant que les habitations situées route du circuit (Francorchamps) au sud du rond-point «TOTAL» sont systématiquement exposées à des niveaux sonores très importants issus du circuit et ce, quelles que soient les conditions météorologiques ou les épreuves organisées; que les autres habitations de Francorchamps ainsi que les premières habitations de la route de l'Eau Rouge sont également exposées, de manière régulière, à des niveaux importants; que, toutefois, cette exposition varie fortement en fonction du type d'épreuve organisée mais également des conditions météorologiques; que, pour les habitations des autres localités situées à moins de 2.000 m du circuit, la perception des activités du circuit est nette avec des niveaux spécifiques plus faibles; que, pour les habitations situées à plus de 2.000 m du circuit, il n'est pas rare que les activités du circuit soient perceptibles; que, néanmoins, cette perception n'affecte que le niveau de bruit de fond; que la gêne est moindre que pour les autres habitations précédemment citées; que la perception du bruit dépend par ailleurs fortement de la direction et de la vitesse du vent;

Considérant enfin que l'étude d'incidences a analysé l'impact acoustique des installations annexes du circuit telles que celles relatives à la sonorisation que les conclusions sont reprises aux pages 331 et 332 de l'étude d'incidences;

Considérant qu'il ressort des analyses réalisées dans le cadre de l'étude d'incidences que les travaux d'infrastructures n'impliquent ni une augmentation des émissions sonores, ni un accroissement des activités de sports moteurs sur le site;

Considérant que les activités liées aux sports moteurs impliquent des émissions sonores importantes, qui sont d'autant plus sensibles que l'habitat s'est développé relativement près du circuit et que la topographie du site est très marquée; que, dans ce contexte, il convient de rappeler que, malgré l'existence du tracé actuel depuis les années 1970, le circuit de Spa-Francorchamps a connu un développement important des activités depuis les années 1990, rendu notamment possible par la construction d'une route de contournement du site;

Considérant que la révision du plan de secteur opérée en 1997 en vue d'inscrire une zone de loisirs avait pour but de favoriser le développement d'activités de sports moteurs; qu'il convient d'en tenir compte dans l'appréciation de la poursuite des activités du circuit;

Considérant qu'actuellement, le circuit est occupé presque tous les jours entre mars et octobre par des courses automobiles ou des «incentives»; qu'il en résulte, durant cette période, une exposition acoustique des riverains du circuit qui dépend fortement de leur localisation, des types de véhicules engagés sur la piste et des conditions météorologiques;

Considérant que la problématique du bruit est devenue sensible dans le voisinage direct du circuit, notamment en raison de l'absence de réglementation spécifique aux activités bruyantes; que cette problématique s'explique principalement par les facteurs suivants :

- absence d'horaires d'exploitation clairement définis;
- absence de réglementation et de contrôle concernant la puissance acoustique des véhicules admis sur la piste;
- fréquence très élevée d'événements bruyants pendant les mois de juillet et d'août (manque de périodes «calmes» dans le calendrier d'occupation du circuit);
- bruit nocturne généré par les occupants du circuit (camping, concerts, feux d'artifice, etc.);
- manque de communication et d'information envers les riverains;
- gestion inadaptée du système de sonorisation;

Considérant que l'étude d'incidences relève qu'une réduction des niveaux sonores aux immissions (c'est-à-dire chez les riverains) ne peut pas être valablement atteinte à l'aide de mesures techniques, telles que des murs antibruit; qu'en effet, l'éloignement de l'habitat et les dénivelées importantes entre le circuit et les habitations rendent ce type de dispositif peu efficace;

Considérant, dans ce contexte, que la réduction des niveaux sonores doit nécessairement se faire via une réglementation et un contrôle des émissions à la source; que l'élaboration d'un règlement d'exploitation ayant comme objectif la gestion des émissions sonores du circuit est donc le seul objectif auquel il convient d'avoir égard; que des propositions concrètes concernant le contenu d'un tel règlement, inspirées des expériences acquises sur les circuits de Zolder (Région flamande) et de Hockenheim (Allemagne) ont été formulées par le bureau d'études ARIES; que celles-ci sont reprises en annexe 21 de l'étude d'incidences;

Considérant que le bureau d'études ARIES estime que la mise en place d'un tel règlement devrait permettre de réduire les immissions acoustiques du circuit à un niveau compatible avec des conditions de vie satisfaisantes pour les riverains et une exploitation commerciale viable du circuit; que l'exposition de certains riverains les plus proches du circuit restera toutefois très problématique au regard des valeurs de référence;

Considérant que certains réclamants mettent en exergue le fait que les mesures sonores de l'étude d'incidences ont été réalisées en juin alors que la situation normale de la rose des vents est celle d'avril à mai; que ces mêmes mesures sonores n'ont pas envisagé les nuisances sonores dans leur ensemble; que ces mesures sonores ne sont pas représentatives et doivent être écartées;

Considérant que certains réclamants remarquent que sur la base des stations de mesure à Hockai et du Chemin du «Grand Biseau», le bureau d'études ARIES d'incidences considère que Hockai ne subit qu'une faible nuisance sonore supplémentaire, en raison des survols d'avions et de l'autoroute qui engendrent des nuisances sonores importantes; que ces mesures ne considèrent pas l'ensemble des nuisances sonores;

Considérant que certains réclamants constatent qu'une erreur dans le dossier cartographique, annexe 30 « localisation des points de mesure » a été commise; qu'il y a en effet eu une inversion des numéros dans le rapport concernant les deux stations de mesure (Hockai et Chemin du Grand Biseau);

Considérant que la cellule «bruit» de la DGRNE estime que le passage des véhicules à proximité des points de mesure constitue une contribution sonore importante dans les niveaux constatés; que cette contribution n'est pas citée par le bureau d'études ARIES;

Considérant que la cellule «bruit» estime que l'étude d'incidences comprend nombre d'erreurs matérielles telles que les dates des mesures PM 1 à 3 ou des imprécisions dans la localisation des PM 1 à 3;

Considérant, en ce qui concerne l'appréciation du bruit initial, que la cellule «bruit» estime que l'étude d'incidences n'a pas évalué la contribution des différentes sources (autoroute, circulation locale, autoroute, karting, etc) alors que, par exemple, la voirie locale influence fortement le niveau L_{Aeq} ; que ceci explique la grande disparité des résultats; que, dans ce contexte, le L_{Aeq} mesuré en 10 minutes paraît non significatif et peu reproductible; qu'en l'absence d'évaluation de la contribution des différentes sources, il n'est pas possible d'attribuer la disparité des valeurs aux conditions météorologiques; que, dès lors, la variabilité du paramètre L_{Aeq} mesuré en 10 minutes, sans distinction de sources, ne permet pas d'utiliser les résultats pour

évaluer la contribution du bruit résiduel dans la mesure du bruit du circuit en activité pour en tirer, par calcul, une évaluation du bruit particulier lié à l'exploitation du circuit;

Considérant, s'agissant de l'évaluation des impacts du projet en phase d'exploitation, que la cellule «bruit» considère que le caractère fluctuant de la charge sonore doit conduire à adopter une valeur de référence d'une heure et non de 8 heures comme proposé; que, selon son point de vue, la valeur de 55dBA est acceptable si celle-ci est ramenée à un intervalle d'une heure; que celle-ci correspondrait d'ailleurs à l'esprit des conditions générales;

Considérant que, selon la cellule «bruit», la valeur de 70 dBA sur 8 heures est inacceptable pour les événements occasionnels; que, selon elle, celle-ci est en contradiction avec l'esprit du permis d'environnement qui désigne en classe 1 tout circuit faisant l'objet de plus d'une épreuve par an;

Considérant, selon la cellule «bruit», que le niveau du bruit particulier a été évalué en soustrayant le niveau $L_{\text{éq}}$ hors exploitation du niveau $L_{\text{éq}}$ avec exploitation; que cette méthodologie repose sur l'hypothèse que le niveau $L_{\text{éq}}$ du bruit résiduel varie peu et qu'il est nettement plus faible que le bruit particulier de l'exploitation; que, selon la cellule «bruit», ce n'est pas le cas puisque les mesures du bruit résiduel ont été effectuées sur 10 minutes; que le bruit de fond variant énormément, cela donne lieu à une grande marge d'erreur d'appréciation dans l'évaluation du bruit particulier du circuit; qu'en l'absence de distinction de sources, il n'est donc pas permis d'affirmer qu'une augmentation ou diminution de niveau est due à l'apport du circuit;

Considérant, selon la cellule «bruit», que cette erreur dans l'évaluation du bruit particulier est constante pour toutes les mesures durant les courses;

Considérant que la cellule «bruit» rappelle que l'autorité doit prendre sa décision en pleine connaissance de cause; qu'en l'espèce, il est renvoyé à une évaluation à réaliser après l'octroi du permis, il n'est pas évident qu'une exploitation rentable du circuit soit dès lors compatible avec le respect du voisinage;

Considérant que certains riverains estiment que le bruit émanant de l'utilisation du circuit est insupportable, tant du fait de sa durée que de celui de son intensité et que cette nuisance aurait été reconnue par l'auteur de l'étude d'incidences;

Considérant que le circuit est situé dans un milieu rural, impliquant, en l'absence d'activité de «sport moteur», un faible niveau sonore ambiant et des émergences sonores peu fréquentes et peu intenses;

Considérant que certains réclamants formulent les propositions suivantes :

- « - reboiser un maximum de terrains dans l'enceinte du circuit et sur son pourtour direct afin de faire obstacle à la propagation du bruit;
- mettre en place un règlement contre le bruit et ce, en référence au schéma directeur d'aménagement de Spa-Francorchamps;
- les communes de MALMEDY et de STAVELOT doivent prendre de manière urgente les mesures indispensables à la réduction des nuisances sonores générées par les dispositifs de sonorisation utilisés dans les campings "des Combes"; les forces de l'ordre doivent veiller à l'application stricte de ces mesures;
- indemniser les riverains pour l'isolation sonore des habitations;

- instaurer un règlement aux terrains de camping "des Combes" interdisant l'utilisation de fusées de feux d'artifice après 22h lors des F1 et des 24h;
- poser des capteurs aux quatre points cardinaux, comme à Zolder, à 200 mètres dans les terres autour du circuit, reliés au système informatique de contrôle du bruit; ceux-ci seront permanents et mesureront le bruit venant du circuit; ils auront valeur de sanction et seront réglés sur 60 dB (A) mesure de pointe; ils pourront toutefois être réglés 1 jour/semaine et 10 week-ends/an sur une valeur plus importante (voir règlement Zolder);
- interdire les courses ou activités un week-end sur deux;
- avant et après un week-end de 3 jours, interdire le bruit sur le circuit;
- limiter les activités de quad, supermoto et enduro à moins de 3 jours par an; (...)
- limiter les journées de quad, supermoto et enduro de 4 maximum par an»;

Considérant que les espaces boisés peuvent constituer un obstacle à la propagation du bruit et que dès lors le reboisement d'un maximum de terrains dans l'enceinte du circuit et sur son pourtour direct est de nature à améliorer le niveau sonore chez les riverains;

Considérant que la mise en place d'un règlement contre le bruit applicable aux usagers du circuit est susceptible d'aider l'exploitant à respecter et à faire respecter les valeurs limites aux immissions sonores qui lui sont imposées;

Considérant que l'amplification sonore des informations et musiques diffusées dans l'enceinte du circuit peut occasionner une immission sonore excessive dans le voisinage;

Considérant que le bureau d'études ARIES a fait une proposition de «règlement contre le bruit» qui figure dans l'étude d'incidences soumise à consultation du public et des instances désignées;

Considérant qu'à propos de ce règlement, certains réclamants constatent que :

- « - les propositions formulées par ARIES sont nettement insuffisantes pour aboutir à une amélioration significative;
- dans l'annexe 0 de la note d'accompagnement de la demande de permis, au point 2.11.2 "Intégration de la gestion du bruit dans la demande", on ne retrouve rien de concret ni de contraignant mais un simple souhait de la Société de promotion du circuit de Spa-Francorchamps d'adopter un règlement d'ordre intérieur en concertation avec les autorités concernées sans même faire référence à la proposition de l'auteur d'étude d'incidences (annexe 21);
 - l'annexe 21 est floue pour la plupart des points abordés, que cette proposition n'aborde pas le problème des hélicoptères;
 - le règlement interne indique clairement les normes de bruit qui entreront en vigueur à partir de la saison 2008;
 - les organisateurs veillent à ce que les moteurs et la sonorisation ne fonctionnent pas en dehors des activités (article 4 du projet de règlement);
 - la ligne téléphonique destinée uniquement aux riverains permette de contacter un responsable du circuit habilité à prendre des décisions; que l'accessibilité à cette ligne doit être garantie tous les jours ouvrables aux heures habituelles de bureau ainsi que pendant les périodes d'utilisation du circuit, plus une heure; qu'ils demandent que la publication annuelle officielle reprenant le calendrier d'exploitation provisoire du circuit pour la saison à venir soit

également envoyée aux villages de Wavreumont Masta, Amermont, Hockai, Cheneux en plus des villages déjà mentionnés, que certains réclamants insistent pour que la catégorie des courses soit clairement identifiée dans la publication ainsi que l'horaire officiel (article 5 du projet de règlement);

- un comité de concertation soit instauré;
- l'asbl SOURDINE soit assurée d'en faire partie;
- un représentant des villages de MEIZ-BURNENVILLE-BERNISTER soit membre de ce comité;
- le comité de concertation soit mis en place par la SPCSF au plus tard le 31 décembre 2006;
- il y a lieu de préciser les compétences de ce comité;
- ce comité devrait notamment avoir comme mission de donner la possibilité aux riverains d'exprimer leurs griefs et de réclamer des solutions, de vérifier si, en cas de dépassement du niveau des émissions sonores adoptées, les sanctions adéquates ont été prises;
- la parité de représentants des riverains et des autorités soit assurée;
- les représentants des riverains soient répartis géographiquement;
- ces derniers doivent poser leur candidature et être élus, dans leur zone, par les personnes ayant réagi lors de la consultation préalable du public en vue de la réalisation de l'étude d'incidences;
- les représentants riverains ne peuvent pas retirer d'intérêt financier direct ou indirect à promouvoir le circuit (article 6 du projet de règlement);
- la seconde phrase de l'article 7 du projet de règlement est incompréhensible et doit être supprimée;
- les niveaux indicatifs fixés à l'article 10a sont beaucoup trop élevés et doivent être revus à la baisse (voir art. 13); que les valeurs doivent être calculées en fonction des valeurs exigées à l'article 10b;
- l'étude d'incidences (résumé non technique, p. 22) conclut que la réduction des niveaux sonores doit se faire via une réglementation et un contrôle des émissions à la source; que les niveaux sonores des différentes catégories reprises dans l'annexe 21 ne sont que le reflet de ce qui se passe actuellement au circuit;
- les niveaux indicatifs sont beaucoup trop élevés;
- le niveau sonore maximal d'un seul véhicule LAFmax, mesuré lors du passage à pleine charge sur le circuit à une distance de 7,5 mètres par rapport à la ligne idéale devienne :
 - Catégorie A de 106 dB(A) à 121 dB(A). Pas de limite pour la F1;
 - Catégorie B de 96 dB(A) à 105 dB(A);
 - Catégorie C de 84 dB(A) à 95 dB(A),
 - Catégorie D < ou = à 83 dB(A),
- le niveau sonore maximum devienne :
 - Cat A : de 106 à 122 - Pas de limite pour la F1;
 - Cat B : de 97 à 107;
 - Cat C : de 84 à 96;
 - Cat D : < ou = à 83 dB;
- le contrôle du respect des décisions du comité de concertation quant au contingent des journées A, B, et C soit confié à un organisme neutre assermenté;
- un week-end de catégorie A ou B, de même que le week-end de F1, soient suivis automatiquement d'une journée et d'un week-end de catégorie D (rappel: niveau sonore < ou = à 83 dB(A)); qu'il faut un week-end complet de repos par mois.
- les valeurs LAF max., 1 véh à 7,5 mètres de la ligne idéale doivent être modifiées comme indiqué à l'article 10b; que, par conséquent les valeurs LWAmix, 1 véh. devront être revues à la baisse conformément au tableau repris dans leur réclamation et reproduit en page (sic) du présent arrêté.
- de fixer, dès le début de la période transitoire, un nombre limité de jours pour

- les différentes catégories;
- le nombre d'épreuves d'endurance soit limité à quatre par an;
 - les horaires proposés dans l'étude d'incidences constituent un recul par rapport à la situation actuelle où un effort a été fait pour respecter un horaire 9h - 18h,
 - le "Rapport final volume 1 page 279", de l'étude d'incidences, contient l'affirmation suivante, "de manière générale, l'exploitation du circuit devrait s'interrompre à 18 heures à l'exception de certains événements spécifiques";
 - l'horaire intègre une pause à midi et se présente comme suit : 9 heures - 12 heures et 13 heures -18 heures; que d'autres réclamants revendiquent qu'une pause de 12 à 14 heures soit instaurée;
 - les véhicules de la catégorie D ne dépassent pas la limite du code de la route (75dB); que les plafonds proposés soient réduits dans la proportion $75/96 = 0,78$;
 - la SPCSF surveille les émissions sonores des véhicules, émissions limitées aux normes définies dans l'article 10b, à l'aide d'une station permanente installée en bordure de la piste à 7,5 mètres de la ligne idéale;
 - parallèlement ces mesures soient envoyées directement à un organisme de contrôle externe et indépendant de la SPCSF;
 - les riverains pourront prendre connaissance de ces mesures via la ligne téléphonique mise à leur disposition à l'article 5 a);
 - les dépassements des niveaux sonores et des horaires d'exploitation soient sanctionnés par la SPCSF par l'exclusion du participant fautif (après un premier avertissement), l'arrêt éventuel de la manifestation ou le paiement d'une amende conventionnelle à hauteur de 5.000,00 €;
 - la mise en place d'un sonomètre avec la possibilité d'arrêter la manifestation quand le bruit se situe en dehors des normes (article 15 du projet de règlement);
 - pour supprimer l'effet d'écho, la sonorisation soit synchronisée;
 - l'intensité de la sonorisation soit fortement diminuée dès la fin de la course et arrêtée une heure plus tard;
 - la sonorisation ne fonctionne pour les petites compétitions et n'est autorisée que pour les courses de compétitions importantes (article 15 du projet de règlement);
 - remplacer 22 heures 30 par 22 heures à l'article 17 du projet de règlement;
 - le respect le règlement communal qui prévoit le silence à partir de 22 heures;
 - une dérogation pour les courses d'endurance jusqu'à 2h du matin est acceptable,
 - l'organisateur est tenu responsable du respect des articles 7 à 17 du projet de règlement;
 - il est donc nécessaire que les dispositions y relatives soient insérées dans les règlements techniques et sportifs des manifestations; qu'en cas de non-respect des articles 7 à 17, la SPCSF devrait appliquer une amende conventionnelle à hauteur de 5.000,00 euros; que certains réclamants proposent que cette amende alimente une caisse destinée à réduire les nuisances sonores (murs antibruits,etc) sous le contrôle du comité de concertation; que certains réclamants demandent que des articles concernant le niveau sonore soient inclus dans le contrat de location;
 - la valeur 55 dB(A) pour LA, éq 8h visée à l'article 19 du projet de règlement est une valeur qui n'améliorera pas suffisamment leur confort;
 - ce qui doit être mesuré est un LA,éq 1 h pour les catégories B, C et D; que certains réclamants demandent que la limitation des nuisances sonores devienne une priorité de la SPCSF qui doit exiger des organisateurs et des participants qu'ils équipent leurs véhicules de dispositifs antibruit suffisants;
 - que, par conséquent, tout type de publicité encourageant les participants à rouler sans limite de dB(A) doit cesser. Tout doit être fait pour inciter les participants à limiter le bruit; que pour certains réclamants le niveau du bruit doit être évalué sur la période réelle de la course et non sur 8 heures;
 - il est indispensable que, dès à présent, les normes sonores et les jours

d'occupation du circuit tels que définis plus haut, soient intégrés au règlement d'exploitation du circuit;

- que certains réclamants demandent que dorénavant la SPCSF fonctionne en donnant la priorité à la limitation des nuisances sonores;
- cette mesure peut être assouplie pour la saison 2007 afin d'octroyer une période de transition pour mettre en place les contrôles de niveau sonore, effectuer des mesures supplémentaires, étudier le règlement d'utilisation de la sono, vérifier si les nouvelles normes fournissent un degré de confort suffisant aux riverains, le comité de concertation étant l'outil de communication privilégié pour l'exprimer; que certains réclamants demandent que ces mesures soient d'application dès 2007 et au plus tard pour le 1^{er} janvier 2008; que d'autres réclamants affirment que rien ne justifie que l'on n'impose pas immédiatement une baisse sensible de la sonorisation le soir»;

Considérant que l'avis de la cellule «bruit» de la DGRNE rendu en première instance est une évaluation sommaire de la qualité de l'étude d'incidences, compétence en principe attribuée au CWEDD; qu'il ne s'agit pas d'un avis sur l'opportunité du projet et des conditions particulières relatives au bruit proposées par l'auteur de l'étude d'incidences; qu'il importe de rappeler qu'en vertu de l'article 33 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, la cellule «bruit», comme toute instance consultée dans le cadre d'une demande de permis, est tenue de motiver son avis;

Considérant en outre que nombre de critiques formulées par la cellule «bruit» sont peu ou pas justifiées; qu'il en est ainsi notamment des erreurs matérielles de l'étude d'incidences auxquelles la cellule «bruit» fait référence, qu'en effet, le tableau n° 62 repris à la page 265 de l'étude d'incidences indique les différents points de mesurage, ce qui permet dès lors d'éviter toute confusion dans le chef du lecteur quand bien même le texte de l'étude d'incidences contiendrait l'une ou l'autre coquille; que la critique n'est dès lors pas fondée;

Considérant que la cellule «bruit» relève l'absence d'évaluation «des différentes sources (autoroute, circulation locale, autoroute, karting)» alors que l'une ou l'autre de ces sources semble pouvoir influencer fortement le niveau L_{Aeq} ; que, contrairement à ce qu'affirme la cellule «bruit», il est impossible de procéder à cet exercice compte tenu du caractère diffus et simultané des sources susceptibles de créer un phénomène de «masquage»; qu'en tout état de cause, un tel exercice n'est pas justifié dans le cadre de l'évaluation du bruit de fond;

Considérant que la cellule «bruit» affirme que la variabilité du paramètre de mesure utilisé (L_{Aeq} mesuré en 10 minutes) sans distinction de sources ne permettrait pas d'évaluer le bruit particulier lié à l'exploitation du circuit;

Considérant qu'il importe de rappeler que les mesures de niveaux de bruit ont été réalisées à l'aide de points de mesure de courte et de longue durée; que les résultats de ceux-ci, sont représentatifs de l'ambiance sonore globale autour du circuit et n'ont pas été influencés par le trafic local; que le niveau de bruit spécifique du circuit a donc pu être évalué valablement;

Considérant que la modélisation acoustique effectuée par le bureau d'étude ARIES basée sur les informations fournies par le demandeur (puissance acoustique maximale des véhicules telle qu'autorisée par la F.I.A.) ainsi que les informations acoustiques relatives à la puissance acoustique de la piste en fonction de l'événement considéré; que cette modélisation a permis de mettre en évidence le niveau de bruit total perçu par les riverains par l'addition du niveau de bruit en exploitation et du niveau de bruit hors exploitation; que cette approche permet de fournir une indication concernant l'augmentation du niveau de bruit liée à l'exploitation du circuit;

Considérant, s'agissant des solutions préconisées pour réduire l'impact sonore du circuit, que l'étude d'incidences a mis en évidence qu'une réduction des niveaux sonores aux immissions (c'est-à-dire chez les riverains) ne peut pas être atteinte à l'aide de mesures techniques telles que des murs antibruit; que l'éloignement de l'habitat et les dénivelés importants entre le circuit et les habitations rendent ce type de dispositif peu efficace; qu'une limitation des émissions sonores à la source entraîne, en revanche, la réduction des immissions sonores;

Considérant que, dans ce contexte, l'élaboration d'un règlement d'exploitation particulier ayant comme objectif la gestion des émissions sonores du circuit de Spa-Francorchamps, est la seule solution techniquement envisageable;

Considérant que des propositions concrètes ont été formulées en ce sens par l'auteur de l'étude d'incidences et les riverains quant à la mise en oeuvre de ce type de règlement;

Considérant que la proposition de règlement ainsi envisagée par l'auteur de l'étude d'incidences prévoit des dispositions immédiates (un horaire d'exploitation notamment) et des dispositions transitoires (mise en place d'un système de communication, imposition d'un quota d'activités réparties en fonction de leurs nuisances sonores propres); qu'au terme de la réalisation d'études acoustiques complémentaires destinées à fournir les informations suffisantes sur les émissions sonores du circuit, le quota d'activités peut être, le cas échéant, évalué;

Considérant que l'acte attaqué impose un règlement sonore;

Considérant qu'au stade de l'instruction des recours, la cellule «bruit» a commandité une étude auprès de l'Institut d'Electricité Montefiore, Techniques du Son et de l'Image de la Faculté des Sciences appliquées de l'Université de Liège afin de disposer des informations les plus pertinentes; que les données recueillies portent sur les textes réglementaires en vigueur (en Wallonie, Flandre, France, Allemagne, Autriche et Royaume-Uni, Québec) et sur les règlements de la FIA, mais également sur les recommandations de l'OMS en la matière; que l'avis de la cellule «bruit» se fonde sur cette étude;

Considérant qu'il résulte de l'analyse réalisée que :

- « Plusieurs facteurs contribuent au degré des nuisances sonores provoquées par l'exploitation d'un circuit pour sports moteurs :
- le niveau de bruit émis par les véhicules;
 - le nombre d'événements tout au long de l'année;
 - les périodes durant lesquelles se tiennent les événements (jour, soirée, nuit)»;

Considérant que la cellule «bruit» affirme, sur cette base, qu'un bon indicateur acoustique doit intégrer ces différents paramètres pour être représentatif de la gêne subie par les riverains;

Considérant que l'approche proposée résulte de la combinaison de deux indicateurs acoustiques complémentaires; que le premier indicateur fixe les limites d'une gêne passagère due à une activité journalière (L_{Aeq}); que le second indicateur permet d'évaluer la gêne occasionnée par les nuisances sonores sur une année complète d'activité (L_{DEN}); que ces considérations ne souffrent d'aucune contestation;

Considérant que les conditions générales d'exploitation des établissements classés déterminées par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixent les niveaux de bruits auxquels le voisinage d'un établissement classé peut être soumis; que ces valeurs et les conditions de mesures qui les caractérisent sont reprises aux articles

18 et suivants dudit arrêté;

Considérant que le circuit de Spa-Francorchamps est un établissement au sens de l'article 1^{er} du décret du 11 mars 1999 de sorte qu'il doit se soumettre aux conditions précitées; que l'exception visée à l'article 18, alinéa 2, dudit arrêté ne concerne que le charroi et les engins de chantier; que les bruits émis par un circuit automobile ne peuvent être assimilés au concept de «circulation des véhicules» visé à l'article 18, alinéa 2, dudit arrêté; que cette interprétation est conforme à la législation organique de l'environnement en Région wallonne; qu'en effet, la liste des installations et activités classées ainsi que les conditions générales d'exploitation ont été adoptées par le Gouvernement wallon le 4 juillet 2002 en exécution des dispositions du décret du 11 mars 1999; qu'il ne peut être considéré que le Gouvernement a pu, par le biais de ces deux arrêtés, classer les circuits automobiles comme étant des établissements classés (vraisemblablement en raison de leur impact sonore) et, dans le même temps, établir qu'aucune norme de bruit ne leur est applicable;

Considérant, sous cette analyse, que le circuit de Spa-Francorchamps est tenu de respecter les valeurs limites visées au tableau 2 de l'annexe 1 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 dans la mesure où, à la date d'entrée en vigueur dudit arrêté, le circuit était un établissement existant au sens de l'article 2 dudit arrêté;

Considérant que les résultats des études acoustiques effectuées dans le cadre de l'étude d'incidences, joints en annexe 18 de celle-ci, montrent un dépassement fréquent des normes précitées;

Considérant, dans ce contexte, que l'article 26 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation impose la réalisation d'une étude technico-économique dont l'objectif est d'évaluer «la faisabilité d'investissements visant à la réduction des émissions sonores et les niveaux de bruit prévisionnels qui en découlent»;

Considérant que la réalisation de cette étude rencontre les critiques formulées par certains riverains et la cellule «bruit» à propos du manque d'informations suffisantes dans l'étude acoustique effectuée par le bureau d'études ARIES;

Considérant que cette étude devra permettre à l'autorité d'adopter des conditions particulières d'exploitation définitives qui reposent sur des données suffisamment complètes et nombreuses pour pouvoir attribuer précisément un quota de journées d'activité; que, pour ce faire, il est indispensable de disposer des résultats de mesures effectuées sur deux années complètes d'exploitation, ce qui justifie que l'étude technico-économique soit déposée le 31 décembre 2009 au plus tard afin de réaliser au moins deux campagnes de mesures (soit sur l'équivalent de deux saisons complètes) pour disposer de données fiables;

Considérant que la réalisation de cette étude sera confiée à un organisme agréé, conformément à l'article 26, § 2, dudit arrêté, comme le recommandait le fonctionnaire technique sur recours dans son rapport;

Considérant que cette période relativement longue se justifie par l'obligation faite au demandeur de recourir aux services de l'expert précité pour l'ensemble des mesures précitées et par la nécessité de réaliser au moins deux campagnes complètes de mesures pour disposer de données fiables;

Considérant que, dans l'attente de la réalisation de cette étude et par mesure de précaution, il est nécessaire d'imposer des mesures définitives qui rencontrent les attentes des riverains; qu'il en est ainsi des horaires d'exploitation, des jours de chômage du circuit avant et après le Grand Prix de Formule 1, de l'instauration d'une

journée calme après une épreuve et de la limitation annuelle à dix du nombre d'épreuves qui excède l'horaire d'exploitation, dont cinq ne pourront s'étendre au-delà de 22 heures;

Considérant, en outre, que dans l'intervalle de la réalisation de ladite étude technico-économique, une tolérance de 10 dB(A) sera appliquée aux activités ordinaires du circuit, c'est-à-dire hors des épreuves prévues; que cette tolérance est visée à l'article 26, § 4, dudit arrêté; que, conformément à l'article 23 du même arrêté, un dépassement des normes précitées est autorisé pour les dix épreuves annuelles précitées; que cette dérogation vise notamment l'épreuve annuelle de Formule 1;

Considérant, en ce qui concerne ces situations exceptionnelles spécifiées, qu'il y a lieu de relever que celles-ci sont justifiées par le fait qu'il s'agit d'activités de grande ampleur qui concernent l'organisation de compétitions de renommée internationale; que celles-ci génèrent des retombées économiques positives sur la région et permettent de lui assurer une vitrine en manière telle que l'intérêt général est poursuivi en permettant ces situations exceptionnelles; que les réclamations ne portent pas sur lesdites compétitions;

Considérant que la cellule «bruit», sur la base de l'étude de l'ULg visée ci-dessus, a pu mettre en évidence le fait qu'une double stratégie en matière de limitation des nuisances sonores s'imposait pour limiter l'impact sonore du circuit et ce, compte tenu notamment des différences importantes entre les véhicules pouvant rouler sur le circuit; qu'en effet, il est impossible de limiter le niveau sonore des véhicules de course à un niveau acceptable ou d'exclure un véhicule trop bruyant en cours de compétition; que le principe est acquis; qu'il conviendra dès lors de limiter le nombre de jours où les activités les plus bruyantes sont organisées tout en garantissant un niveau sonore acceptable durant les activités ordinaires du circuit;

Considérant, conformément aux recommandations de la cellule «bruit», que le principe général qui sous-tend les conditions du permis est de fixer, d'une part, un L_{DEN} de maximum 55 dB(A) et, d'autre part, d'assurer en fonction des catégories de véhicules et d'activités, soit une limite de bruit au niveau de points de référence chez les riverains pour les véhicules les plus courants, soit une mesure de bruit et une gestion des véhicules en temps réel pour les catégories de véhicules les plus bruyants, tels que ceux utilisés dans les compétitions nationales et internationales, que l'indicateur L_{DEN} 55 dB(A) est une valeur guide qui doit impérativement être atteinte chez les riverains de la zone de loisirs; qu'il constitue l'indicateur de la gêne du circuit sur une année pour les riverains; que, selon la cellule «bruit», cet indicateur est à mettre en relation avec la valeur de 55 dB(A) reprise aux conditions générales pour un établissement existant, que ce facteur permettra, au besoin, de limiter le nombre d'activités annuelles;

Considérant que ces deux facteurs seront, en tout état de cause, contrôlés à l'aide de stations de mesures acoustiques permanentes, placées en des endroits définis dans les zones d'habitat les plus exposées du circuit situées dans les villages de Francorchamps et de Burnenville; que leur localisation exacte sera définie par l'étude technico-économique précitée;

Considérant que, pour satisfaire à ces facteurs, il sera, le cas échéant, nécessaire de limiter le bruit des véhicules empruntant le circuit ou le nombre d'activités qui s'y déroulent; que, pour ce faire, il sera nécessaire de réaliser un contrôle des niveaux sonores à courte distance pour chaque passage des véhicules sur le circuit, que cette méthode est davantage indiquée qu'un contrôle statique des véhicules; qu'elle permet d'apprécier le bruit réel; que ces éléments sont confirmés par l'analyse de l'ULg sur laquelle la cellule «bruit» s'est basée pour émettre son avis en recours;

Considérant toutefois qu'une étude acoustique est indispensable pour déterminer la

relation entre les niveaux sonores maximums mesurés en bordure de piste et les niveaux sonores aux immissions; que cette relation n'est pas immédiate; que ce constat n'est pas démenti par les conclusions de l'étude de l'ULg;

Considérant que, de ce fait, la définition de catégories de véhicules n'est pas, à ce stade, envisageable; que l'estimation fournie par l'ULg à cet égard a été effectuée à la demande expresse de la cellule «bruit»; que l'étude technico-économique à effectuer lors de l'exploitation du circuit sera de nature à définir ces catégories; que, sur cette base, ladite étude conduira à proposer les quotas de journées d'exploitation à ne pas dépasser pour respecter les deux facteurs définis;

Considérant, dans ce contexte, qu'il convient de fixer les objectifs particuliers de l'étude technico-économique qui doit être réalisée; qu'il s'agit notamment de :

- suivre les niveaux sonores dans le voisinage du circuit durant une année complète d'exploitation;
- valider la pertinence des indicateurs de mesure de bruit ($L_{A,max}$ (15m), L_{DEN} (1an)) sur le circuit qui sont nécessaires pour y parvenir et la corrélation entre ceux-ci;
- valider la classification suivante des véhicules utilisant le circuit;
- déterminer les actions concrètes qui pourront être envisagées pour limiter les émissions de certaines manifestations (réorganisation de certaines manifestations, imposition de silencieux pour certaines catégories de véhicules);

Considérant que, durant la réalisation de cette étude, il convient d'éviter que le nombre des activités du circuit augmente; que le nombre annuel de jours d'activité est à limiter à 220 épreuves;

Considérant, s'agissant des mesures définitives, que les activités sportives se concentrent essentiellement durant la saison d'été; que cette concentration peut contribuer à accentuer un effet de saturation dans le chef des riverains les plus proches puisque ceux-ci ne peuvent alors profiter d'aucun week-end calme; que c'est la raison pour laquelle le fonctionnaire technique sur recours a envisagé d'interdire toute manifestation durant deux week-ends répartis pendant la période s'étendant du 16 juin au 15 septembre;

Considérant qu'il s'avère que l'organisation du Grand Prix de Formule 1 exclut l'organisation de toute autre activité durant plusieurs jours précédant et suivant la course; qu'il paraît dès lors plus opportun d'interdire toute activité «sports moteurs» sur le circuit durant une période de 15 jours précédent le Grand Prix et 8 jours après celui-ci; qu'à défaut de Grand Prix de Formule 1 sur le site, l'exploitant veillera à ne pas organiser d'activité durant un week-end compris entre le 15 juin et le 15 septembre;

Considérant, comme évoqué ci-avant, qu'il convient doré et déjà de fixer un horaire pour les différentes activités du circuit afin de limiter les nuisances qu'il génère, qu'il convient néanmoins de prévoir des dérogations à cet horaire pour des épreuves particulières; que ces dérogations doivent cependant rester limitées au strict nécessaire, soit 10 épreuves annuelles dont 5 ne pourront s'étendre au-delà de 22 heures;

Considérant que le respect des dispositions de l'arrêté royal du 24 février 1977, fixant les normes acoustiques pour la musique dans les établissements publics et privés, pour les dispositifs de sonorisation doit être garanti par l'exploitant;

Considérant en outre que le règlement contre le bruit visé ci-dessus prévoit des

dispositions pour limiter les bruits engendrés par les spectateurs, tels que la musique et les feux d'artifice, le cas échéant durant toute ou partie de la nuit;

Considérant que les conditions particulières visant l'organisation de concerts en plein air et de feux d'artifices et l'utilisation de la sonorisation du circuit sont donc de nature à limiter les nuisances sonores provenant des activités annexes;

(...)

Considérant que l'instauration d'un comité d'accompagnement, comprenant les différentes parties impliquées, est nécessaire à l'instauration d'un dialogue constructif avec les riverains, notamment durant la phase de réalisation de l'étude technico-économique; que les discussions au sein de ce comité pourront, le cas échéant, conduire celui-ci à formuler des propositions concrètes d'aménagement des conditions particulières d'exploitation au fonctionnaire technique; que celui-ci pourrait, le cas échéant, modifier les conditions d'exploitation fixées par le présent arrêté conformément à l'article 65 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement;

(...)"

28. Le 12 avril 2007, l'arrêté est notifié aux requérants qui le reçoivent le 16 avril 2007, à l'exception de Dominique BASTIN, qui n'avait pas introduit de recours administratif auprès du Gouvernement wallon. Il s'agit de l'acte attaqué par le recours A.184.035/XIII-4589, introduit le 15 juin 2007.

29. Le 12 juillet 2007 est adopté un décret relatif à l'entrée en vigueur du décret du 10 novembre 2006 modifiant le Livre I^{er} du Code de l'environnement relatif à l'évaluation des incidences sur l'environnement pour la période comprise entre le 5 mai 2005 et le 4 décembre 2006. Celui-ci dispose comme suit :

" Art. 1^{er}. L'article 4 du décret du 10 novembre 2006 modifiant le Livre I^{er} du Code de l'environnement relatif à l'évaluation des incidences sur l'environnement produit ses effets le 5 mai 2005.

Art. 2. Le présente décret entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge";

Le décret est publié au Moniteur belge du 18 juillet 2007;

Considérant que, par une demande introduite le 17 septembre 2007, les requérants dans le recours A.184.035/XIII-4589 sollicitent qu'il soit posé à la Cour constitutionnelle une question préjudicielle relativement à ce décret du 12 juillet 2007 et qu'entre-temps il soit fait interdiction à la S.A. LA SOCIETE DE PROMOTION DU CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS d'exploiter le circuit. Cette demande de "mesures provisoires" a été enrôlée sous le n/ A.185.178/XII-4698;

Considérant que, par requêtes introduites les 13 août 2007 et 8 octobre

2007, la S.A. LA SOCIETE DE PROMOTION DU CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS, bénéficiaire du permis attaqué, demande à intervenir dans les procédures; qu'il y a lieu d'accueillir les requêtes en intervention;

Considérant que l'intervenante conteste l'intérêt à agir d'Andrée GERKENS; qu'elle fait valoir que la quatrième requérante est domiciliée à Hockay, à plus de 4000 mètres du circuit, de l'autre côté de l'autoroute E42 alors que l'étude d'incidences précise qu'elle influence, de manière importante, l'ambiance sonore de ces localités; qu'elle estime dès lors qu'il est peu probable que la quatrième requérante subisse quelque inconvénient du fait de l'exploitation du circuit, d'autant qu'elle ne se situe pas dans les vents dominants et est à proximité de l'autoroute E42;

Considérant qu'il n'est pas contesté qu'Andrée GERKENS est domiciliée à Hockay, soit à environ 4 kilomètres du circuit; que l'acte attaqué, se référant en cela à l'étude d'incidences sur l'environnement, précise ce qui suit :

" Considérant que les impacts de l'exploitation du circuit de Spa-Francorchamps sont étudiés dans un périmètre d'étude relativement large en raison des conditions topographiques locales qui favorisent la propagation des ondes sonores; que ce périmètre d'étude a notamment été défini en tenant compte des remarques formulées par les riverains dans le cadre de la réunion de consultation préalable; que les informations collectées faisaient en effet état d'immissions sonores liées aux activités du circuit dans un périmètre de 2000 à 5000 m en fonction des conditions météorologiques";

que l'étude d'incidences se lit comme suit (p. 259 et suiv.) :

" (...) En fonction de ces informations, les zones d'immission potentielles suivantes peuvent être recensées :

(...)

Baronheid-Hockai (...);

Considérant qu'il en résulte qu'Andrée GERKENS, domiciliée dans une localité reprise dans le périmètre concerné par les impacts de l'exploitation du projet, a intérêt au recours; que le fait que l'autoroute E42 influence de manière importante l'ambiance sonore au niveau des localités de Baronheid-Hockai, est sans incidence à cet égard; que l'exception ne peut être accueillie;

Considérant que l'intervenante conteste également l'intérêt à agir de l'A.S.B.L. SOURDINE; qu'elle soutient que l'objet social, tel qu'il est exposé, est particulièrement large puisqu'il est fait uniquement référence à la qualité de la vie "en général", sans préciser davantage ce que recouvre cette notion; qu'elle estime dès lors

que la première requérante défend un intérêt collectif qui se confond avec l'intérêt général; qu'elle ajoute que le fait que son objet social voit son champ d'action limité aux villages proches du circuit de Spa-Francorchamps n'est pas une restriction suffisante pour reconnaître à celle-ci le droit de contester l'arrêté ministériel litigieux;

Considérant que les associations de défense de l'environnement peuvent agir devant le Conseil d'Etat pour autant qu'elles satisfassent aux conditions exigées de toutes les autres personnes physiques ou morales, à savoir justifier d'un intérêt direct, personnel et légitime, ainsi que de la qualité requise; qu'elles témoignent de cette dernière condition lorsqu'elles agissent dans le but qu'elles se sont fixées dans leurs statuts et que ce but ne coïncide pas avec la défense de l'intérêt général ni avec l'intérêt personnel de leurs membres;

Considérant qu'en l'espèce, aux termes de l'article 3 de ses statuts, l'A.S.B.L. SOURDINE a pour objet social :

" (...) la défense de la qualité de la vie des villages proches du circuit de Spa-Francorchamps, notamment en s'opposant aux nuisances présentes et à venir dans cette zone. A cette fin, elle peut accomplir tous les actes qui se rapportent directement ou indirectement aux buts de l'association";

Considérant que l'intérêt de la première requérante, dont le champ d'action est limité aux villages proches du circuit de Spa-Francorchamps, et qui se donne notamment comme moyen d'action la lutte contre les nuisances générées dans cette zone, ne se confond pas avec l'intérêt général; que son intérêt est en effet suffisamment individualisé et distinct de celui que peut avoir chaque citoyen au respect de la légalité; que l'exception ne peut être accueillie;

Considérant que les requérants prennent un premier moyen "de la violation des articles 10, 11, 23, 33 et 159 (sic) de la Constitution, des articles 2 à 5, 8 et 12 de la directive 85/337/CEE du conseil des Communautés européennes du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, des articles 1^{er} et 127 du CWATUP, de l'article 9 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, des principes généraux du droit de précaution et de «standstill», ainsi que de l'absence, l'erreur, l'insuffisance ou la contrariété dans les causes ou les motifs; de la violation de l'article 16 du décret du 10 novembre 2006 modifiant le Livre I^{er} du Code de l'environnement relatif à l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement";

Considérant que, dans une première branche, ils observent que la demande de permis unique a été introduite le 8 août 2006, accompagnée d'une étude d'incidences mais qu'à cette date, aucune procédure d'évaluation des incidences sur l'environnement n'était en vigueur à la suite de l'arrêt de la Cour d'arbitrage du 27 avril 2005, n° 83/2005, ayant annulé certaines dispositions du Code de l'environnement organisant l'évaluation des incidences de certains projets et de l'entrée en vigueur du Code de l'environnement le 4 mai 2005; qu'ils se réfèrent aux arrêts BIJVOET et MOSELLE, n°163.214, du 5 octobre 2006, KUMPS, n° 169.029, du 15 mars 2007, LOUIS, n° 169.578, du 29 mars 2007 et BAGGEN, n° 171.693, du 31 mai 2007; qu'ils estiment que le fait qu'en l'espèce, ce soit une étude d'incidences plutôt qu'une notice, comme dans le cas des arrêts précités, qui ait été déposée à l'appui de la demande, ne modifie en rien les conclusions qui doivent être tirées de l'absence de réglementation au moment de la réalisation de l'évaluation relative à la demande; qu'ils font valoir que tout comme les notices dans les espèces tranchées par le Conseil d'Etat, l'étude d'incidences a été réalisée en l'absence de base légale et réglementaire; qu'ils soutiennent que cette étude ne peut donc "pas être prise en considération en raison, notamment, de la motivation de l'arrêt de la Cour d'arbitrage n° 11/2005 du 19 janvier 2005, reproduite dans l'arrêt n°83/2005 du 27 avril 2005";

Considérant que, dans une seconde branche, ils affirment qu'en vertu de l'article 16 du décret du 10 novembre 2006 modifiant le Livre I^{er} du Code de l'environnement relatif à l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement, entré en vigueur le 4 décembre 2006, soit avant l'adoption de l'acte attaqué, l'autorité devait statuer sur la "nécessité qu'il y avait ou non de réaliser une étude d'incidences tenant compte des critères définis à l'article D.66, § 2 nouveau du Code de l'environnement", sans distinction selon que la demande est accompagnée ou non d'une étude d'incidences; qu'ils soutiennent que la partie adverse n'a pas réalisé cet examen dans l'acte attaqué qui n'aurait pu la conduire qu'à la conclusion que la réalisation d'une étude d'incidences était nécessaire, conformément à l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées qui impose la réalisation d'une étude d'incidences à la rubrique 92.61.10.02 pour l'activité qui est l'objet de l'acte attaqué; qu'ils estiment que la partie adverse aurait dû, après avoir constaté, d'une part, que l'étude d'incidences avait été réalisée, avant le dépôt de la demande de permis, sans base légale et réglementaire et n'était donc pas valable et, d'autre part, que l'objet de la demande requiert une étude d'incidences aux termes de l'article D.66 du Code de l'environnement et de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 précité, ordonner la réalisation d'une nouvelle étude d'incidences;

Considérant, sur la première branche, que la directive 85/337/CEE du 27 juin 1985 dispose, en son article 2, que "les Etats membres prennent les dispositions nécessaires pour que, avant l'octroi de l'autorisation, les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, notamment en raison de leur nature, soient soumis à une évaluation en ce qui concerne leurs incidences"; qu'en application de son article 4 qui définit les projets en question, les annexes I et II de la directive énumèrent, d'une part, les activités qui sont présumées avoir des effets notables sur l'environnement et, d'autre part, les activités qui peuvent avoir des effets notables sur l'environnement en fonction de leur dimension, leur nature ou leur localisation; que, pour cette deuxième catégorie, il appartient aux Etats membres de déterminer soit au cas par cas, soit sur la base de seuils ou de critères qu'ils fixent, soit encore au moyen de ces deux méthodes et au regard des critères mentionnés à l'annexe III de la directive, si un projet de l'annexe II doit être soumis à une évaluation de ses incidences; que l'article 13 de la directive précise que les Etats membres gardent la faculté de fixer des règles plus strictes en ce qui concerne le champ d'application et la procédure en matière d'évaluation des incidences sur l'environnement;

Considérant que le décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne, tel que modifié notamment par le décret du 15 mai 2003, a mis en place un régime où trois catégories de projets étaient soumis à deux modes d'évaluation des incidences : les projets figurant sur une liste fermée soumis d'office à étude d'incidences, les projets soumis à notice d'évaluation des incidences et susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement et les projets soumis à notice d'évaluation des incidences qui ne sont pas susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement;

Considérant que la Cour d'arbitrage a, par l'arrêt n° 11/2005 du 19 janvier 2005, annulé les articles 3, 4 et 9 du décret du 15 mai 2003 "modifiant le décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne, le décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets et le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement"; que, selon la Cour, le législateur régional a méconnu le principe d'égalité en soumettant les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement à deux catégories de procédures différentes selon que ces projets sont, ou non, repris dans la liste fermée des projets soumis à étude d'incidences, l'une de ces procédures - celle applicable en cas de réalisation d'une simple notice d'évaluation des incidences - ne comportant pas des garanties de consultation et d'impartialité suffisantes; que la Cour, "pour éviter l'insécurité juridique qui naîtrait du caractère rétroactif de l'annulation, notamment à l'égard des personnes qui ont introduit une demande de permis en se fiant à la réglementation critiquée, et afin

de permettre au législateur décentralisé d'adopter une nouvelle réglementation" a décidé, en application de l'article 8, alinéa 2, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, de maintenir les effets des dispositions annulées jusqu'au 31 décembre 2005;

Considérant qu'entre-temps, par un décret du 27 mai 2004, étaient adoptées les dispositions destinées à constituer la partie décentralisée du Livre I^{er} du Code de l'environnement, dispositions qui reprenaient le régime du décret du 11 septembre 1985, tel que modifié par les décrets des 11 mars 1999, 4 juillet 2002 et 15 mai 2003; que, dans son second arrêt n° 83/2005 du 27 avril 2005, la Cour d'arbitrage, après avoir constaté que le décret du 27 mai 2004 n'était toujours pas entré en vigueur et n'avait pu produire d'effets juridiques, a expressément déclaré qu'il ne se justifiait pas, en l'espèce, de faire usage du pouvoir que la loi lui accorde de maintenir les effets des dispositions annulées et a annulé dans le Livre I^{er} du Code de l'environnement, l'article 66, §§ 2, 3 et 4, ainsi que les articles 68 et 74; qu'il résulte de cet arrêt, qui a autorité absolue de la chose jugée depuis sa publication au Moniteur belge, que l'article 66, § 2, de la partie décentralisée du Livre I^{er} du Code de l'environnement, établi par le décret du 27 mai 2004, n'a plus d'existence juridique, et est censé n'en avoir eu aucune; que l'annulation de cette disposition entraîne celle de l'article D. 66, § 2, du Livre I^{er} du Code de l'environnement, qui en est sa version coordonnée par l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 mars 2005; que cette disposition habilitait le Gouvernement à arrêter la liste des projets soumis d'office à étude d'incidences, ce qu'il avait fait dans l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées;

Considérant que l'article 2, 1°, du décret du 27 mai 2004 relatif au Livre I^{er} du Code de l'environnement, entré en vigueur le 4 mai 2005, abroge "le décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne, modifié par les décrets du 21 avril 1994, du 11 mars 1999 et du 15 mai 2003"; qu'il s'ensuit que l'annulation de l'article D. 66, §§ 2 et 3, du Livre I^{er} du Code de l'environnement n'a pas pour effet de permettre l'application des dispositions correspondantes du décret du 11 septembre 1985 jusqu'au 31 décembre 2005, puisque ces dispositions ont été abrogées à partir du 4 mai 2005;

Considérant qu'à la suite des arrêts de la Cour d'arbitrage précités, le système législatif de mise en oeuvre de l'évaluation des incidences en Région wallonne a été mis à néant, même si subsistaient les principes et la nécessité de cette évaluation des incidences; qu'il n'était ainsi légalement plus possible de déterminer quel projet devait ou non être soumis à étude d'incidences, en raison de l'annulation de l'article

D.66, § 2, fondement légal de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 précité;

Considérant qu'ensuite, par un décret du 10 novembre 2006 modifiant le Livre I^{er} du Code de l'environnement, relatif à l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement, publié au Moniteur belge du 24 novembre 2006, et dont les modifications sont entrées en vigueur le 4 décembre 2006, le législateur décretaal s'est conformé à l'enseignement de la Cour d'arbitrage et a adopté un nouvel article D.66, § 2, donnant une nouvelle base légale à l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 précité;

Considérant qu'en l'espèce cependant, la demande de permis d'urbanisme a été déposée le 8 août 2006, date à laquelle l'article D. 66, §§ 2, 3 et 4, ainsi que les articles D. 68 et D. 74 du Livre I^{er} du Code de l'environnement avaient été annulés et date à laquelle le décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne, modifié par les décrets du 21 avril 1994, du 11 mars 1999 et du 15 mai 2003, avait été abrogé;

Considérant qu'il y a toutefois lieu de tenir compte des éléments suivants :

- l'article 2, paragraphe 1, de la directive 85/337/CEE précitée, dispose que "les Etats membres prennent les dispositions nécessaires pour que, avant l'octroi de l'autorisation, les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, notamment en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation, soient soumis à une évaluation en ce qui concerne leurs incidences"; l'article D.62, du Livre I^{er} du Code de l'environnement, qui n'a pas été annulé par les arrêts de la Cour d'arbitrage, transpose cette exigence en disposant que "la délivrance de tout permis est subordonnée à la mise en oeuvre (d'un) système d'évaluation des incidences des projets sur l'environnement (...)", même s'il ne précise pas à ce stade l'ampleur de l'évaluation;
- l'article 4, paragraphe 2, de la même directive dispose que "les projets appartenant aux classes énumérées à l'annexe II sont soumis à une évaluation, conformément aux articles 5 à 10, lorsque les Etats membres considèrent que leurs caractéristiques l'exigent" et qu'"à cette fin, les Etats membres peuvent notamment spécifier certains types de projets à soumettre à une évaluation (...)"; l'annexe II reprend au point 11, b), les "pistes permanentes de course et d'essai pour automobiles et motocycles"; l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées, soumet d'office à étude d'incidences le projet autorisé par l'acte attaqué; ainsi, le Gouvernement

wallon estime-t-il qu'une telle installation a ou risque d'avoir des incidences notables sur l'environnement;

- la Cour d'arbitrage a annulé les articles D.66, §§ 2, 3 et 4, ainsi que les articles D.68 et D.74 précités au motif que "le législateur décréteil a méconnu les principes d'égalité en établissant deux catégories de procédures dont l'une ne comporte pas des garanties de consultation et d'impartialité suffisantes"; c'est cette absence de garantie qui justifie que la réalisation d'une notice ne pouvait être prise en considération en l'absence de base légale; en l'espèce, c'est une étude d'incidences qui a été réalisée et les requérants ne soutiennent pas que la procédure suivie ne comportait pas les garanties requises par les articles 5 à 10 de la directive 85/337;
- l'arrêté du 4 juillet 2002 précité, qui n'avait plus de base légale depuis le 4 mai 2005 à la suite de l'annulation de l'article D.66, § 2, peut se fonder depuis le 4 décembre 2006, sur le nouvel article D.66, § 2, adopté par le décret du 10 novembre 2006 modifiant le Livre I^{er} du Code de l'environnement, relatif à l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement, publié au Moniteur belge du 24 novembre 2006, et dont les modifications sont entrées en vigueur le 4 décembre 2006; ainsi, si au moment où l'étude d'incidences a été réalisée, l'arrêté précité n'avait plus de base légale, il n'en reste pas moins que le projet devait, en vertu de l'article D.62, être soumis à une évaluation des incidences et qu'au moment de l'adoption de l'arrêté attaqué, le 12 avril 2007, le projet devait, préalablement à la délivrance de l'autorisation, faire l'objet d'une étude d'incidences sur la base de l'arrêté du 4 juillet 2002 précité qui a retrouvé une base légale;
- or, en l'espèce, une telle étude a été réalisée et sa réalisation est conforme aux dispositions décrétales relatives à son contenu et à sa forme ainsi qu'à la procédure, lesquelles n'ont jamais été annulées, à savoir les articles suivants :
 - l'article D.66, § 1^{er}, qui précise le contenu de "l'évaluation des incidences, qu'il s'agisse de la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement ou de l'étude d'incidences",
 - l'article D.67, § 2, qui dispose que "le Gouvernement peut arrêter les formes et le contenu minimal de l'étude d'incidences sur l'environnement",
 - l'article D.67, § 3, arrêtant les informations minimales qu'une étude d'incidences doit contenir,
 - l'article D.70 relatif à l'agrément des auteurs d'études d'incidences,
 - les articles D.71 à D.73 relatif à la procédure préalable au dépôt de l'étude d'incidences (enquête publique, intervention du CWEDD et de la CRAT, modification éventuelle du projet);

Considérant, par conséquent, que les requérants sont sans intérêt à soutenir que l'étude d'incidences n'avait pas de base légale au moment de sa réalisation dès lors

que l'autorité compétente a délivré le permis attaqué sur la base d'une demande accompagnée d'une telle étude d'incidences, dès lors que celle-ci a été réalisée conformément au système d'évaluation des incidences légalement valable lors de la délivrance du permis et dès lors que le permis délivré ne se fonde pas sur des dispositions annulées ou abrogées à cette même date; qu'il aurait été contraire à une bonne administration d'imposer une nouvelle étude d'incidences alors qu'elle avait déjà été réalisée; que les requérants ne soutiennent pas et ne pourraient soutenir qu'une étude d'incidences, si elle devait être recommencée, serait différente, quant au contenu, quant à la forme ou quant à la procédure, puisque les dispositions décrétales qui les définissent n'ont jamais été annulées;

Considérant, quant à la seconde branche, que l'article 16 du décret du 10 novembre 2006 modifiant le Livre I^{er} du Code de l'environnement relatif à l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement dispose que "pour les demandes de permis introduites avant l'entrée en vigueur du présent décret, l'autorité compétente au sens de l'article D.49, 1/, à peine de nullité de sa décision mais sans préjudice du pouvoir de réformation de l'autorité compétente sur recours, statue explicitement sur la nécessité qu'il y avait ou non de réaliser une étude d'incidences en tenant compte des critères de sélection pertinents visés à l'article D.66, § 2, et, dans l'affirmative, refuse le permis demandé";

Considérant qu'au jour de l'adoption de l'arrêté attaqué, le projet autorisé était soumis d'office à étude d'incidences conformément à l'article D.66, § 2 et à l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 précité; que l'arrêté litigieux vise expressément ledit arrêté, et notamment la rubrique 92.61.10.02 relatif aux circuits automobiles; que le projet a bien fait l'objet d'une étude d'incidences; que, dès lors, les requérants n'ont pas intérêt à dénoncer le fait que la partie adverse n'a pas statué explicitement sur la nécessité qu'il y avait ou non de réaliser une étude d'incidences en tenant compte des critères de sélection pertinents visés à l'article D.66, § 2 précité; que, pour le surplus, cette branche du moyen se confond avec la première; que le moyen n'est pas sérieux;

Considérant que, dans leur demande de mesures provisoires, les requérants demandent de poser la question préjudicielle suivante à la Cour constitutionnelle :

- " L'article 1^{er} du décret du 12 juillet 2007 relatif à l'entrée en vigueur du décret du 10 novembre 2006 modifiant le Livre 1^{er} du Code de l'environnement relatif à l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement pour la période comprise entre le 5 mai 2005 et le 4 décembre 2006 (M.B. du 18 juillet 2007) viole-t-il les articles 10 et 11 de la Constitution combinés avec l'article 162 de la Constitution l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme et l'article 1^{er} du

premier protocole additionnel à la Convention européenne des droits de l'homme en tant que cette disposition vise à valider des actes administratifs illégaux et en tant que ce décret a pour effet (voir pour objectif principal) d'interférer dans le litige présentement soumis au Conseil d'Etat?";

Considérant qu'ils demandent en conséquence, à titre de mesure provisoire, d'interdire, jusqu'à ce qu'intervienne un arrêt sur le fond de la demande de suspension, après l'arrêt de la Cour constitutionnelle, à toute personne, directement ou indirectement par le recours à des tiers d'exploiter l'établissement autorisé par le permis unique délivré par le Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial le 12 avril 2007;

Considérant que la recevabilité de la requête sollicitant des mesures provisoires avec demande de question préjudicielle à la Cour constitutionnelle, contestée par les parties adverse et intervenante, est liée à l'examen du premier moyen de la demande de suspension;

Considérant que l'article 1^{er}, du décret du 12 juillet 2007 relatif à l'entrée en vigueur du décret du 10 novembre 2006 modifiant le Livre I^{er} du Code de l'environnement relatif à l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement pour la période comprise entre le 5 mai 2005 et le 4 décembre 2006 (Moniteur belge du 18 juillet 2007) dispose comme suit :

" L'article 4 du décret du 10 novembre 2006 modifiant le Livre 1^{er} du Code de l'environnement relatif à l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement produit ses effets le 5 mai 2005";

Considérant que l'article 4 du décret du 10 novembre 2006 modifiant le Livre I^{er} du Code de l'environnement relatif à l'évaluation des incidences sur l'environnement remplace les paragraphes 2 à 4 de l'article D.66 du Livre I^{er} du Code de l'environnement par des nouveaux paragraphes 2 et 3; que le § 2 habilite le gouvernement à arrêter la liste des projets soumis à étude d'incidences;

Considérant que, dès lors que le permis unique du 12 avril 2007 a été délivré à une époque où le décret du 10 novembre 2006 modifiant le Livre I^{er} du Code de l'environnement relatif à l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement était en vigueur et à laquelle, par conséquent, une procédure d'évaluation des incidences était d'application et l'acte attaqué pouvait être délivré, et dès lors qu'une étude d'incidences a bien été réalisée en l'espèce, le décret du 12 juillet 2007 précité n'a aucune espèce d'incidence sur la légalité de l'acte attaqué;

Considérant que, partant, les requérants n'ont pas d'intérêt à demander au Conseil d'Etat de poser à la Cour constitutionnelle une question préjudicielle qui ne présente aucun intérêt pour la solution du litige et une mesure provisoire qui semble avoir été introduite pour poser cette question préjudicielle et qui se confond avec l'un des effets d'un arrêt de suspension de l'exécution du permis unique attaqué; que la demande de mesures provisoires ne peut être accueillie;

Considérant que les requérants prennent un deuxième moyen de la violation des articles D.69 et D.74 du Livre I^{er} du Code de l'environnement, de l'erreur manifeste d'appréciation, de l'erreur dans les motifs de fait et de droit, de la violation du principe de l'effet utile de l'enquête publique, et des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs;

Considérant que, dans une première branche, ils soutiennent que, dans l'arrêté attaqué, la partie adverse ne justifie pas explicitement être à la lecture de l'étude d'incidences à laquelle elle se réfère, pleinement informée pour statuer, alors qu'il ressort de l'étude d'incidences qu'elle n'apportait pas aux autorités "des informations correctes, pertinentes et complètes quant aux incidences sonores du projet alors que cette nuisance est la plus importante" du projet litigieux; qu'ainsi ils relèvent que dans son avis du 10 octobre 2006, le CWEDD a très sérieusement mis en doute (à raison, selon eux et l'acte attaqué) l'interprétation par l'auteur de l'étude de l'article 18 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation, qui soutenait que les sports moteurs sont exclus du champ de l'arrêté; qu'ils estiment que cette erreur corrigée par l'acte attaqué lui-même démontre "la mauvaise interprétation du contexte général dans lequel l'auteur de l'étude devait apprécier les nuisances sonores du circuit"; qu'ils se réfèrent ensuite à l'avis du 2 octobre 2006 donné par la cellule "bruit" de la D.G.R.N.E., soit, parmi toutes les instances consultées, celle qui a le mieux la capacité d'apprécier la pertinence de l'étude d'incidences sous l'aspect des nuisances sonores; qu'en substance, ils exposent comme suit cet avis :

- l'avis fustige la méthode et les résultats de l'étude quant aux erreurs matérielles dans l'étude, quant à la méthodologie dans la détermination de la contribution des différentes sources du bruit existant (autoroute, circulation locale...) pour déterminer le niveau de bruit initial (soit sans activité du circuit); il dénonce également le choix de mesurer le bruit L_{Aeq} sur seulement 10 minutes pour déterminer ce bruit initial, des variations de bruit sans explication dans l'étude, le fait qu'une influence des conditions météorologiques avancée par l'étude ne peut pas être scientifiquement confirmée vu l'absence de détermination de la contribution des différentes sources de bruit;

- concernant l'exploitation du circuit, la cellule "bruit" estime totalement non pertinente la valeur de référence retenue par l'étude qui intègre les données sur les 8 heures de la journée, alors que le caractère très fluctuant de la charge sonore aurait dû conduire à privilégier une valeur de référence sur une durée plus brève, d'une heure, par exemple; de plus, pour les événements occasionnels, qui sont au nombre de 80 par an, l'étude propose une valeur de référence de 70 dBA alors que la valeur de référence des conditions générales de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 est de 55 dBA; la cellule "bruit" conclut que la combinaison de ces deux facteurs (valeur de référence sur 8 heures et niveau de 70 dBA) définit des valeurs de référence laxistes qui induisent "une tolérance excessive" noyée "dans des complexités techniques non accessibles au public" et sont de nature à tromper les riverains sur la protection qui leur est effectivement accordée;
- concernant les normes d'immission, la cellule "bruit" estime que le postulat de l'étude selon lequel un bruit initial varie peu, n'est pas démontré mais qu'au contraire, les mesures réalisées démontrent une grande variabilité du bruit de fond; elle estime également que la méthode consistant à déterminer le bruit du circuit en soustrayant du bruit mesuré le bruit initial n'est pas pertinente en l'espèce vu la trop faible différence entre les deux mesures; elle conclut à l'existence d' "une grande marge d'erreur dans l'évaluation du bruit particulier du circuit" et que "finalement, aux termes des campagnes de mesures réparties sur 65 compétitions, on ne dispose pas d'une évaluation des incidences sonores dues au circuit, sur le voisinage";
- concernant la modélisation, la D.G.R.N.E. note que seuls deux points ont fait l'objet de mesures de longue durée et que ces mesures, qui ont servi au calibrage, sont entachées des erreurs précitées soit l'absence de discernement des sources perturbatrices et mesures réalisées sur une durée trop courte;
- enfin, les requérants reprennent les conclusions de cet avis, qui seront reproduites ci-après;

qu'ils estiment que l'acte attaqué n'oppose que des réponses non pertinentes, faites de formules stéréotypées, qui se résument comme suit :

- concernant la détermination du bruit initial, l'acte attaqué est ambigu, prétendant à la fois que l'identification des différentes sources de bruit est impossible et, par ailleurs, qu'elle n'est pas utile;
- concernant la détermination de normes d'exploitation, l'acte attaqué reconnaît son

incapacité à prédire avec certitude que la réalisation d'un règlement préconisé par ARIES permettra l'exploitation viable du circuit dans des conditions tolérables pour les riverains;

- concernant la détermination du niveau d'immission, l'acte attaqué affirme que "les impacts d'exploitation ont été étudiés dans un périmètre d'étude large" alors que seuls deux points ont fait l'objet de mesurages significatifs et il ne peut pas non plus être valablement affirmé qu'"il ressort des analyses réalisées dans le cadre de l'étude d'incidences que les travaux d'infrastructures n'impliquent ni une augmentation des émissions sonores, ni un accroissement des activités de sports moteurs sur le site". Enfin, l'acte attaqué ne rapporte pas la preuve contraire que les mesures de détermination du bruit particulier du circuit ne sont pas pertinentes, faute d'avoir utilisé une méthode adéquate (cfr l'avis de la D.G.R.N.E.-D.P.A. cellule "bruit" du 2 octobre 2006 précité);

que, par conséquent, selon eux, c'est à raison que la cellule "bruit" a estimé que l'autorité compétente n'était pas en possession de tous les éléments nécessaires pour apprécier l'impact sonore de l'exploitation, ce que l'acte attaqué reconnaît lorsqu'il affirme que "la réalisation de cette étude (l'étude complémentaire à réaliser après la délivrance du permis) rencontre les critiques formulées par certains riverains et la cellule «bruit» à propos du manque d'informations suffisantes dans l'étude acoustique effectuée par le bureau d'études ARIES"; qu'ils estiment cependant que l'acte attaqué n'apporte aucune réponse aux doutes sérieux émis quant à l'impossibilité de mettre en oeuvre les mesures ad hoc a posteriori; qu'ils ajoutent que "l'acte attaqué reconnaît encore les lacunes de l'étude d'incidences lorsqu'il se réfère à l'étude acoustique complémentaire sur la spécification des conditions d'exploitation du circuit de Spa-Francorchamps réalisée par la faculté des sciences appliquées de l'Université de Liège en mars 2007, durant l'instruction du recours, à la demande de la D.G.R.N.E", que cette étude ne porte pas sur la détermination du bruit initial et du bruit d'immission chez les riverains, qui reste donc indéterminé, faute de nouveaux mesurages et de l'application d'une méthodologie correcte, qu'elle ne comble donc pas toutes les lacunes de l'étude d'incidences mais, tenant compte de celles-ci, elle tente de dégager des mesures pratiques permettant à la fois une exploitation rationnelle du circuit et le respect du voisinage; qu'ils soulignent en outre que pour établir un règlement acoustique du circuit, l'étude de l'ULg conclut à la nécessité d'allier obligatoirement deux types d'indicateurs de gêne sonore non dissociables aux points d'immission : le $L_{Aeq, 1h}$ et le L_{den} (1 an), alors que ces indicateurs ne sont pas ceux proposés par l'auteur de l'étude d'incidences et que l'acte attaqué se sert exclusivement de ces données pour orienter la réalisation de l'étude technico-économique qu'il impose, abandonnant le $L_{Aeq, 8h}$, prôné

par l'auteur de l'étude pour ne retenir qu'un des deux critères prôné par le rapport le L_{DEN} (1 an), et n'imposant le L_{Aeq} , 1h que pour les activités ordinaires, au-delà de 18 heures ou pour les activités se déroulant le lendemain d'une épreuve de trois jours consécutifs; que, dès lors, ils reprochent à l'autorité de ne pas avoir fait application de l'article D.69 du Livre I^{er} du Code de l'environnement en sollicitant un complément d'étude d'incidences, ou de ne pas avoir refusé le permis demandé;

Considérant que, dans une seconde branche, les requérants estiment qu'au vu de l'importance que l'acte attaqué accorde lui-même à l'étude complémentaire de l'ULg, qui reprend partiellement les paramètres en abandonnant ceux de l'étude d'incidences, l'étude de l'ULg participe à l'évaluation des incidences du projet telle que définie à l'article D.66, § 1^{er}, du Livre I^{er} du Code de l'environnement; qu'en conséquence, selon eux, pour donner un effet utile à l'enquête publique établie à l'article D.74 du même code, l'étude de l'ULg qui apparaît, en réalité, comme "un complément occulte d'étude d'incidences", rédigé par un "bureau non régulièrement désigné" à cette fin et qui oriente la décision de l'autorité, devait être soumise à enquête publique, ce qui ne fut pas le cas;

Considérant que la partie adverse répond, quant à la première branche, qu'il faut se poser la question de savoir si l'étude d'incidences est satisfaisante au regard des obligations qui pèsent sur l'auteur de l'étude en ce qui concerne son contenu soit les articles D.67, R.57 et de l'annexe VII du Code de l'environnement; qu'elle souligne que les requérants ne soutiennent pas que l'étude d'incidences ne respecterait pas le contenu minimal prévu à ces dispositions; qu'elle soutient que la remarque du CWEDD quant à l'interprétation erronée par l'auteur de l'étude d'incidences, de l'article 18 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 précité, porte uniquement sur une interprétation juridique d'une règle de droit, essentiellement destinée à l'autorité; qu'elle souligne que la mission du CWEDD est avant tout de donner un avis quant à la qualité et le contenu de l'étude, alors que la cellule "bruit" n'a pas cette compétence; qu'elle rappelle que dans son avis, le CWEDD a estimé que "l'auteur de l'étude a livré une étude complète et de bonne qualité qui répond aux exigences du contenu minimum" et que "les autorités compétentes y trouveront les éléments suffisants pour prendre leur décision"; que, par ailleurs, elle estime que l'acte attaqué répond aux remarques que la cellule "bruit" a émises en premier degré alors même que le 12 mars 2007, sur recours, la cellule "bruit" a donné un avis favorable conditionnel qui ne reprend pas les remarques de l'avis antérieur quant à la qualité de l'étude; qu'elle relève encore que les requérants admettent que l'étude de l'ULg ne remet pas en cause la méthodologie suivie et les résultats produits par le bureau d'étude ARIES qui a réalisé l'étude d'incidences; qu'elle présente l'ULg et l'étude réalisée sur demande comme jouant le "rôle de

conseiller technique de l'administration dans le cadre de la spécification des conditions d'exploiter" pour qui il s'agissait dans ce contexte, de travailler sur le vu des données de l'étude d'incidences, et non de revoir, ou de corriger, ce qui aurait été mal étudié ou n'aurait pas été étudié par le bureau ARIES; que dès lors, sur la seconde branche du moyen, elle confirme que l'étude de l'ULg "constitue un document qui se limite à fournir des informations complémentaires, c'est-à-dire des renseignements qui complètent le résultat de l'examen de questions déjà analysées par l'étude d'incidences initiale pour éclairer davantage à propos de celles-ci l'autorité qui les demande" et qu'elle ne devait donc pas être soumise à enquête publique;

Considérant que, selon l'intervenante, en matière d'évaluation des incidences sur l'environnement d'un projet, l'essentiel est que l'autorité puisse disposer de tous les éléments nécessaires à sa décision, qui lui permettent d'apprécier la nature et les effets de l'exploitation au moment où elle statue; que, dès lors, sur la première branche, elle considère que l'étude remplit les conditions de l'article D.66, § 1^{er}, précité mais aussi de l'annexe VII du Code de l'environnement et rappelle qu'une étude d'incidences doit comporter une "description des mesures envisagées pour éviter, réduire et si possible compenser les effets négatifs importants sur l'environnement", ce qui doit s'apprécier d'après l'ensemble des éléments du dossier afin de déterminer si l'autorité a pu statuer en parfaite connaissance de cause; que, concernant les critiques des requérants quant à la détermination du bruit initial, soit le bruit existant sans l'exploitation du circuit, elle estime que la distinction des différentes contributions sonores ne se justifie pas notamment eu égard au caractère diffus et simultané des différentes sources sonores, un phénomène de "masquage" étant inévitable; qu'elle expose la méthodologie de l'auteur de l'étude d'incidences, qui est essentiellement basée sur des mesures de longue durée (sur 24 heures); qu'elle admet que, concernant les mesures de courte durée, les "remarques de la Cellule Bruit sont pertinentes dans la mesure où leur durée limitée les rend plus sensibles à l'influence d'événements ponctuels tels que le trafic local" et que "ces mesures sont donc effectivement moins représentatives d'une situation «moyenne»"; qu'elle estime cependant que "les résultats obtenus par le traitement des mesures de courte durée fournissent une information qualitative intéressante pour une multitude de points", "l'auteur de l'étude précis(ant) effectivement que ces mesures complémentaires ont surtout été réalisées pour répondre aux demandes spécifiques formulées par les riverains dans le cadre de la réunion de consultation préalable du public, à savoir d'obtenir un aperçu clair sur la variabilité des immissions en fonction de l'endroit géographique"; qu'elle rappelle que l'arrêté du 4 juillet 2002 précité définit des valeurs limites qui s'appliquent au bruit particulier d'un établissement, que ce bruit particulier est la différence entre le bruit total mesuré lorsque l'établissement est en activité et le bruit de fond et que c'est cette même logique

qui a été utilisée par l'auteur de l'étude d'incidences, ce qui ne nécessite nullement de connaître la responsabilité des différentes sources sonores existantes dans le bruit de fond car si la décomposition du bruit de fond en différentes sources (trafic local, avions, karting, etc.) aurait effectivement été intéressante d'un point de vue scientifique, celle-ci n'aurait en aucune manière pu influencer les conclusions finales et les recommandations de l'étude d'incidences; que, concernant l'exploitation du circuit et la valeur de référence retenue par l'étude qui intègre les données sur les 8 heures de la journée, elle précise que les critiques de la cellule "bruit" à cet égard ne concernent pas l'évaluation de l'impact sonore du projet à proprement parler mais uniquement les recommandations qui ont été formulées et que l'étude d'incidences indique précisément qu'"en l'absence de cadre réglementaire spécifique aux circuits automobiles et considérant les réglementations en vigueur dans d'autres pays européens, les valeurs de référence reprises au tableau suivant sont considérées dans le cadre de la présente étude pour l'évaluation des nuisances sonores des activités du circuit de Spa-Francorchamps dans le voisinage"; qu'elle note que "les périodes d'évaluation considérées pour la vérification de ces valeurs de référence correspondent aux 8 heures les plus bruyantes de la journée et à l'heure la plus bruyante de la nuit", que "concernant la journée, la prise en compte d'une période d'évaluation de 8 heures se justifie par le caractère très fluctuant des émissions sonores d'un circuit automobile et qui rend une période d'évaluation d'une heure inadaptée", et que "cette période plus longue permet ainsi d'introduire dans l'évaluation la notion de «dose acoustique», qui exprime la dose reçue par une personne pendant une journée complète"; qu'elle relève à cet égard que le rapport de l'ULg précise à cet égard que "la durée de référence pour leur évaluation peut varier d'un auteur à l'autre, elle n'est pas toujours clairement précisée"; qu'à propos de l'indicateur $L_{Aeq, 8h}$, elle observe que l'étude de l'ULg indique que "sa base réglementaire est la norme ISO 1996, relative à la description, au mesurage et à l'évaluation du bruit de l'environnement", et que quant au $L_{Aeq, 1h}$, la même étude précise qu'il s'agit d'"un indicateur standard, utilisé notamment dans la réglementation wallonne relative au permis d'environnement" et qui est proposé au titre de norme applicable pour l'exploitation du circuit; qu'elle soutient que malgré l'avis de la cellule "bruit", qui rappelle notamment que "l'étude d'incidences devait éclairer l'autorité sur la compatibilité environnementale du circuit de Spa-Francorchamps" et soutient que l'étude "élude cette question", les conclusions de celle-ci ont permis à l'autorité d'apprécier le contexte sonore ambiant du circuit en l'absence de toute activité (étude d'incidences, p. 259 et s.) et les effets de son exploitation sur celui-ci (étude d'incidences, p. 274 et s.); que pour elle, il est donc inexact de prétendre que l'étude d'incidences n'a pas permis à l'autorité de prendre une décision en pleine connaissance de cause et ce, quand bien même certaines informations ou analyses auraient pu être complétées (le bureau d'étude aurait ainsi, par exemple, pu décider de placer 6 et non

3 points de mesure de bruit permanents); qu'elle affirme qu'il n'en reste pas moins que celles-ci ont été suffisantes pour permettre à l'autorité compétente d'être totalement éclairée sur l'impact environnemental du circuit;

Considérant que, sur la seconde branche du moyen, l'intervenante observe que la notion de complément d'étude était visée à l'article 7, § 2, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement qui prévoyait que l'autorité compétente impose la réalisation d'un complément d'étude dans un délai maximum de 6 mois lorsque cette dernière constatait la carence de l'étude d'incidences sur l'un ou l'autre point; qu'elle rappelle qu'aujourd'hui cette disposition a été abrogée par un arrêté du Gouvernement wallon du 22 janvier 2004 de sorte que désormais la réalisation d'un complément d'étude n'est plus balisée par aucune disposition spécifique; qu'elle relève enfin que l'article D. 69 précité prévoit que "l'autorité compétente apprécie les incidences du projet en prenant en considération l'étude d'incidences sur l'environnement ou la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement, les avis recueillis dans le cadre de la procédure en autorisation et toute autre information qu'elle juge utile" et que "l'autorité compétente est donc expressément priée de tenir compte de toutes les informations disponibles qui se rattachent de près ou de loin au dossier, et ce, indépendamment du contenu de l'étude d'incidences"; qu'elle estime que l'autorité peut ainsi juger utile de se baser sur "les résultats d'études scientifiques ou de normes fédérales ou supra-nationales qui traceraient son analyse"; qu'elle soutient ainsi que l'étude de l'ULg n'est pas un complément d'étude d'incidences mais une étude acoustique de l'ULg sollicitée par le Directeur général de la D.G.R.N.E. dans le courant du mois d'octobre 2006 avec cahier des charges et qu'à ce stade, seules les parties 1 et 2 ont été réalisées par l'ULg et concernent, schématiquement, un examen comparé des législations internationales applicables ainsi que la définition de conditions d'exploitation du circuit; qu'elle souligne que "l'étude acoustique réalisée par l'ULg n'a pas eu pour objectif de compléter ou rectifier des informations contenues dans l'étude d'incidences ou même de critiquer l'approche effectuée par le bureau d'étude" mais que c'est "un document scientifique qui complète les informations dont disposait l'autorité et, plus particulièrement, le résultat de l'examen de questions précédemment analysées par l'étude d'incidences et ce, pour éclairer davantage l'autorité", ce qui correspond à l'esprit de l'article D. 69 précité;

Considérant, sur le deuxième moyen, en sa première branche, que l'article D.62, alinéa 1^{er}, du Livre I^{er} du Code de l'environnement dispose que "la délivrance de tout permis est subordonnée à la mise en oeuvre du système d'évaluation des incidences du projet sur l'environnement"; que, selon l'article D.66 du même code, l'évaluation des incidences "identifie, décrit et évalue de manière appropriée, en fonction de chaque

cas particulier, les effets directs et indirects, à court terme, à moyen et à long terme, de l'implantation et de la mise en oeuvre du projet" sur l'environnement; que ces dispositions doivent être lues en combinaison avec la directive 85/337/CEE du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement; qu'en son préambule, la directive précitée précise "que l'autorisation des projets publics et privés susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ne devrait être accordée qu'après évaluation préalable des effets notables que ces projets sont susceptibles d'avoir sur l'environnement; que cette évaluation doit s'effectuer sur la base de l'information appropriée fournie par le maître d'ouvrage et éventuellement complétée par les autorités et par le public susceptibles d'être concernés par le projet"; que l'article 2 de la directive énonce notamment que "les États membres prennent les dispositions nécessaires pour que, avant l'octroi de l'autorisation, les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, notamment en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation, soient soumis à une évaluation en ce qui concerne leurs incidences"; qu'il s'ensuit dès lors que l'autorité doit disposer avant la délivrance du permis sollicité de toutes les informations nécessaires quant aux incidences du projet pour statuer en pleine connaissance de cause sous peine de vider de son sens le système d'évaluation des incidences; que l'article D.69 dispose comme suit :

" L'autorité compétente apprécie les incidences du projet en prenant en considération l'étude d'incidences sur l'environnement ou la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement, les avis recueillis dans le cadre de la procédure en autorisation et toute autre information qu'elle juge utile.

Lorsqu'elle ne dispose pas des informations requises, l'autorité compétente ou les instances intervenant dans l'instruction de la demande que le Gouvernement désigne peuvent exiger du demandeur et de l'auteur d'études d'incidences des informations complémentaires.

(...);

que cette disposition permet donc de demander des "informations complémentaires" à l'auteur de l'étude d'incidences; qu'il y a lieu de distinguer entre les informations qui ne sont qu'une explication de données contenues dans l'étude d'incidences et celles qui visent à combler des lacunes importantes de l'étude d'incidences; que, dans cette dernière hypothèse, et conformément à la directive 85/337 précitée, ces informations doivent prendre la forme d'une étude d'incidences complémentaire, laquelle est soumise aux mêmes garanties procédurales et notamment, d'enquête publique, qu'une étude d'incidences;

Considérant que le CWEDD, en son avis du 10 octobre 2006, a estimé que l'étude d'incidences sur l'environnement réalisée par le bureau agréé ARIES est "complète et de bonne qualité", "répond aux exigences du contenu minimum" et permettra aux autorités de trouver "les éléments suffisants pour prendre leur décision"; que spécifiquement sur le volet acoustique, le CWEDD indique que "le Conseil apprécie (...) - la grande qualité des études relatives à la biodiversité et au bruit"; que cependant, la cellule "bruit" de la D.G.R.N.E. a remis le 2 octobre 2006, dans le cadre de l'instruction de la demande en première instance, un avis défavorable comprenant six pages entièrement consacrées à une analyse du volet acoustique de l'étude d'incidences;

Considérant que l'avis de la cellule "bruit" du 2 octobre 2006 est rédigé comme suit :

" Evaluation sonore en l'absence d'activités sur le circuit :

Ambiance sonore générale :

L'auteur mentionne que "l'ambiance sonore est essentiellement influencée par deux sources principales :

- l'autoroute E42

- l'aérodrome de Spa - La Sauvenière et son hélicoptère."

Il cite brièvement la circulation locale "... généralement limitée au niveau des zones d'habitat à l'exception de Stavelot et de Malmédyl."

Au vu des résultats de mesures en l'absence d'activités sur le circuit, la cellule bruit estime cependant que le passage de véhicules à proximité des points de mesures a été souvent la contribution principale dans les niveaux sonores.

Mesures de bruit initial :

Elles ont été effectuées les 11 et 12 juin 2006, "à la veille des 12 heures BTCS" (page 264).

3 points (PM1 à PM3) ont fait l'objet de mesures longue durée. 17 points (PM4 à PM20) ont fait l'objet de mesures sur une période de 10 à 15 minutes. Les paramètres relevés sont L_{Aeq} , L_{A50} et L_{A95} . Pour les points PM1, PM2 et PM3, les résultats présentés distinguent les périodes jour, transition et nuit. Le rapport ne dit pas cependant si ces périodes sont relatives au 11/06 ou au 12/06. Si on consulte le calendrier de cette épreuve, on voit qu'elle s'est déroulée du vendredi 9 juin 2006 à 9 heures au dimanche 11 juin 2006 à 2 heures. La compréhension du lecteur est à nouveau sollicitée puisque le rapport parle en page 303 du vendredi 08/06/2006; nous supposons qu'il s'agit du 09/06/2006. (Le 8 était un jeudi).

Le lecteur comprend donc que les mesures de niveau de bruit en l'absence d'activité ont plutôt été effectuées au lendemain des 12 heures BTCS (au lieu de la veille).

Sur la carte situant ces endroits de mesures, le point PM2 figure deux fois à deux endroits différents et le point PM3 ne s'y trouve pas. La description des points dans le texte permet finalement de s'y retrouver.

De manière générale, l'abondance dans le texte de ces erreurs matérielles qu'il faut interpréter soi-même, sans parler des nombreuses coquilles dactylographiques et orthographiques, ne manque pas d'étonner, puis d'énervier le lecteur, qui reste sur l'impression d'un rapport terminé à la hâte.

Conclusions de l'auteur sur le bruit initial :

L'auteur relève des niveaux L_{Aeq} de 45 à 50 dBA dans les quartiers résidentiels, alors qu'ils sont compris entre 55 et 65 dBA pour le centre de Francorchamps et entre 50 et 55 dBA pour les habitations de Burnenville situées à proximité de la route de Spa.

La cellule bruit regrette vivement que l'auteur n'ait pas évalué la contribution des différentes sources qu'il a repérées dans le bruit initial, à savoir :

- l'autoroute
- la circulation locale
- les activités liées à l'aérodrome
- les activités du karting.

En ce qui concerne les points proches de voiries fréquentées, la cellule bruit suppose qu'en réalité c'est la circulation locale qui influence fortement le niveau L_{Aeq} . C'est vraisemblablement cette circulation à proximité du point de mesures qui détermine cette grande disparité des valeurs dans les L_{Aeq} du bruit initial.

Pour des mesures probablement influencées en majorité par la circulation locale, vraisemblablement discontinue, la cellule bruit se demande quelle signification il y a lieu d'accorder au L_{Aeq} mesuré sur seulement 10 minutes. Et surtout, quelle est la reproductibilité d'un tel paramètre ?

L'auteur signale que pour certains hameaux, le trafic sur l'autoroute E42 génère un bruit de fond dont l'intensité dépend fortement des conditions météorologiques. Les niveaux de bruit peuvent varier entre 40 et 65 dBA. En l'absence de distinction et d'évaluation de la contribution des différentes sources, la cellule bruit ne comprend pas comment l'auteur peut attribuer la disparité de ces valeurs aux conditions météo. Les mesures suivantes seront examinées plus attentivement :

point	heure	localité	L_{Aeq}	L_{A95}
PM12	13:52	Hockai	65.2	42.4
PM14	14:47	Bernister	41.1	36.6

A moins d'une heure d'écart, les conditions de circulation sur l'autoroute étaient vraisemblablement assez comparables. Les données météo figurant dans l'EIE mentionnent un vent E-NE pour le 11 juin, qui explique probablement le faible niveau L_{Aeq} mesuré à Bernister. Il paraît donc bien étonnant que le niveau de 65 dBA, au hameau de Hockai, soit dû à l'autoroute. Hockai est du même côté que Bernister par rapport à l'autoroute et en est bien plus éloigné. L'auteur ne semble pas s'inquiéter de cette disparité des résultats dans la mesure du bruit initial.

Finalement, au vu de ces mesures de bruit initial où la contribution des principales sources sonores n'a pas été évaluée et qui furent de très courte durée pour la plupart, la cellule bruit ne retient pas grand-chose de significatif, sinon que le L_{Aeq} mesuré sur 10 minutes est extrêmement variable. Les causes n'en sont pas analysées par l'auteur d'EIE. La cellule bruit ne peut que supposer que cette variabilité est liée à l'influence prépondérante d'une source locale discontinue, vraisemblablement le trafic proche.

La conclusion principale que la cellule bruit tire de ces mesures de bruit initial est que la variabilité du paramètre L_{Aeq} mesuré sur 10 minutes, sans distinction des sources, ne permet en tous cas pas d'utiliser ces résultats pour évaluer la contribution du bruit résiduel dans la mesure du bruit du circuit en activité pour en tirer par calcul une évaluation du bruit particulier lié à l'exploitation de ce circuit.

Phase chantier :

Pas de remarques particulières.

Evaluation des impacts du projet en phase d'exploitation

Bases réglementaires :

L'auteur d'EIE propose des valeurs de référence correspondant à une intégration sur les 8 heures de la journée, en raison du caractère très fluctuant des émissions sonores. La cellule bruit n'est absolument pas d'accord avec cette approche. Le caractère très fluctuant d'une charge sonore doit au contraire conduire les autorités à adopter des normes relatives à une durée pas trop longue. Une heure aurait été un meilleur choix et serait dans l'esprit des conditions générales.

En effet, si la norme est fixée pour une durée de 8 heures et si l'on a affaire à une utilisation du circuit limitée à 2 heures par jour, le niveau durant ces 2 heures pourrait dépasser de 6 dB la limite fixée pour la période de 8 heures. Il y aurait là une source de gêne importante. Ceci n'est pas du tout dans l'esprit des conditions générales du 04.07.02. En outre, c'est de nature à tromper le voisinage sur la protection qui lui est effectivement accordée.

La valeur de référence de 55 dBA de jour est acceptable si elle est ramenée à un intervalle de 1 heure. Par contre, pour des événements occasionnels, une valeur de référence de 70 dBA est proposée (sur 8 heures!). Lorsque l'on voit que ces événements se chiffrent à 80 par an ces 2 dernières années (16 en juillet 2006, soit 1 jour sur 2), ce critère devient exagérément élevé.

La cellule bruit s'interroge sur la pertinence du terme «événements occasionnels» pour une fréquence de 80 jours par an. Ici encore on est en totale contradiction avec l'esprit du permis d'environnement, lequel désigne en classe 1 tout circuit faisant l'objet de plus d'une épreuve par an (3 jours maximum).

Cette valeur de référence de 70 dBA en L_{Aeq} 8 heures pourrait donc être atteinte 80 jours par an! Cette tolérance serait excessive, tout en donnant aux riverains l'impression que des conditions restrictives sont imposées. Le laxisme de cette valeur de référence serait noyé dans des complexités techniques non accessibles au public.

Campagnes de mesures à l'immission :

L'auteur de l'étude a réalisé des mesures durant une journée d'exploitation régulière du circuit et durant 5 compétitions. Il évalue chaque fois le niveau de bruit particulier du circuit en soustrayant le niveau L_{eq} hors exploitation du niveau L_{eq} avec exploitation.

Cette méthodologie repose sur l'hypothèse que le niveau L_{eq} du bruit résiduel varie peu et que le bruit résiduel est nettement plus faible que le bruit particulier de l'exploitation. Sachant que la plupart des mesures de bruit résiduel de la présente étude ont été faites sur 10 minutes, toutes sources confondues, il est évident que ces conditions ne sont absolument pas remplies. La variabilité importante du L_{Aeq} sur 10 minutes apparaît dans les résultats.

La différence entre les mesures avec ou sans exploitation du circuit constitue tout autant une constatation de la variabilité du bruit de fond local que de l'influence du circuit.

Cette conclusion est criante dans les cas où le niveau avec exploitation du circuit est inférieur au niveau de bruit initial. Dans ces cas, et dans ces cas seulement, le bureau d'études mentionne que le niveau spécifique ne peut être évalué et qu'il peut être conclu qu'au point d'évaluation, l'exploitation du circuit n'influence pas le niveau acoustique, les autres sources de bruit étant plus importantes. Par contre, dès que le niveau durant une course est supérieur au niveau initial, l'auteur s'autorise à conclure que la différence est due à l'apport du circuit. Or, le bruit résiduel est plus important que le bruit du circuit si l'apport de celui-ci ne relève pas de 3dB le niveau de bruit ambiant. D'autre part, la conclusion la plus importante, que l'auteur ne mentionne pas est que le bruit de fond, tel qu'il l'a mesuré, varie beaucoup. Ceci donne lieu à une grande marge d'erreur dans l'évaluation du bruit particulier du circuit.

Il est de pratique courante en acoustique de s'interdire d'effectuer toute évaluation de bruit spécifique lorsqu'on a moins de 3 dB d'écart entre bruit résiduel et bruit

ambiant. Une différence de 5 dBA est d'ailleurs préférable, tout en s'assurant en plus que la contribution du bruit résiduel dans les mesures varie peu. L'auteur effectue cependant la soustraction et l'évaluation du bruit particulier du circuit pour des différences $L_{amb} - L_{rès}$ de 1 dBA

Voici un extrait du tableau de résultats de la page 300 (Spa Euro Race) :

Nom	L_{Aeq} - dBA en exploitation	L_{Aeq} - dBA hors exploitation	$L_{A_{sp}}$ - dBA
P46	60.0	65.7 (PM8)	N-E
P47	66.2	59.87 (PM11)	651

Lorsqu'au point 46 le niveau a diminué de 5.7 dBA le jour de la course, le bureau constate qu'il ne peut pas faire la soustraction et que le bruit mesuré est peu influencé par le circuit.

Lorsqu'au point 47 le niveau a augmenté de 6.4 dBA le jour de la course, le bureau considère que cette augmentation est due à l'apport du circuit dont il calcule la contribution.

Ce qui est mesuré au point 46 est donc tout simplement une variation du bruit résiduel, ici dans le sens d'une diminution le jour de la course. Ce bruit de fond varie et s'il lui arrive de diminuer, il lui arrive aussi forcément d'augmenter dans la même mesure. La variation de niveau global au point 47 pourrait très bien être due simplement à une variation du bruit de fond. En l'absence d'une distinction des sources, rien ne permet de dire que l'augmentation de niveau au point 47 le jour de la course est due à l'apport du circuit. On ne peut pas calculer un bruit spécifique pour ce point 47. Rappelons que les mesures de référence du bruit initial pour ces points ont été effectuées sur 10 minutes !!

Cette faute dans l'évaluation du bruit particulier du circuit est constante pour toutes les mesures durant les courses (pages 280 à 310 du rapport).

Pour pouvoir évaluer le bruit particulier du circuit en tenant compte du bruit résiduel, il faut adopter une méthodologie qui rende la contribution du bruit résiduel assez faible lors des mesures durant les courses. Le bruit résiduel comme le bruit du circuit étant fluctuants, la seule manière d'y parvenir aurait été une identification des sources. Des simples pauses dans les mesures lors de la survenance de bruits perturbateurs (circulation locales, avions ...), à la fois lors de la mesure de bruit initial et lors des mesures en courses, auraient déjà beaucoup amélioré l'évaluation. Une identification plus précise des différentes sources fluctuantes aurait apporté la meilleure estimation du L_{part} en fonction de ces mesures.

La méthodologie adoptée donne lieu à bon nombre de résultats surprenants :

Page 294, l'auteur mentionne qu'aux points 23 et 25, le passage de voitures (le lecteur suppose à proximité du microphone) couvre le bruit émanant du circuit. Or, dans le tableau, pour ces points, il fait l'évaluation du bruit particulier du circuit et donne des niveaux L_{sp} de 67.6 et 70.1 dBA. Ces évaluations sont donc douteuses. Page 306, extrait du tableau :

	L_{sp}
P61	76.7
P62	71.2

Le point P61 est situé à 660m du circuit.

Le point P62 est situé à 90 m du circuit.

Ces points sont du même côté du circuit et dans la même vallée. On attend donc un niveau L_{sp} bien plus élevé pour P62 que pour P61. L'incohérence de ces résultats n'est pas apparue au bureau d'études. Cela aurait dû attirer son attention sur les erreurs d'évaluation du bruit particulier du circuit.

Page 307, dans les commentaires relatifs au point P66, l'auteur mentionne que «le niveau spécifique vaut 57.1 dBA. Le bruit du circuit est perceptible mais pas de manière régulière». Cette phrase intrigue tout lecteur ayant quelque expérience des mesures de bruit. Un niveau de bruit spécifique de 57.1 dBA aurait en effet normalement été nettement perceptible, à moins d'un niveau de bruit résiduel très important. Cette incohérence méritait au moins que l'on s'y attarde et qu'on lui accorde quelques commentaires plus explicites.

Nous en resterons là pour le relevé des résultats anormaux dans l'évaluation du bruit particulier du circuit. Les remarques qui précèdent n'en constituent que quelques exemples. La cellule bruit ne comprend absolument pas comment ces résultats n'ont pas intrigué le bureau d'études à la suite des premières mesures et ne lui ont pas fait apparaître l'imprécision de sa méthodologie. Les mesures s'étalant sur 2 mois et 5 courses, il avait largement le temps de rattraper la sauce et d'améliorer sa méthode de travail lors des mesures durant les dernières compétitions.

Finalement, au terme des campagnes de mesures réparties sur 5 compétitions, on ne dispose pas d'une évaluation des incidences sonores dues au circuit, sur le voisinage. Ceci est d'autant plus regrettable que la nuisance sonore est évidemment la plus importante dans le cadre de cet établissement et que c'est ce chapitre qui méritait le plus d'attention et de précision.

Modélisation :

La cellule bruit s'interroge sur la validité des modélisations pour les raisons suivantes :

- Concernant l'évaluation des puissances acoustiques en jeu :

«La puissance moyenne d'un prototype a été estimée entre les valeurs limites FIA pour les voitures GT ($LWA = 110$ dB) et les valeurs pour Formule 1 (LWA jusqu'à 157 dB). Soit un choix pour un prototype de 140 dB».

Une moyenne sur une dispersion de 47 dB nous paraît arbitraire et peu significative. Pour rappel, une plage de 47dB correspond à un facteur $10^{4.7}$ soit un rapport de puissances acoustiques mises en jeu de 1 à 50.000 ! Que signifie une moyenne dans cette plage ?

- Concernant le calibrage :

Il a été effectué sur base des mesures réalisées. Deux points seulement ont fait l'objet de mesures de longue durée. Les mesures ayant servi au calibrage sont donc entachées des erreurs déjà signalées en raison des 2 problèmes :

- absence de discernement des sources perturbatrices
- mesures réalisées sur des durées trop courtes pour la plupart des points (10 à 15 minutes)

Si l'on compare (tableaux pages 294 et 315) les valeurs mesurées et les valeurs modélisées pour les 1000 km de Spa, on constate que les écarts extrêmes entre les niveaux de bruit spécifiques résultant des mesures et ceux résultant des calculs vont de -4.4 dBA (P25) à + 7.5 dBA (P33). La précision du modèle est insuffisante.

Les recommandations de l'auteur de l'étude d'incidences :

L'auteur d'EIE recommande l'élaboration d'un règlement interne d'exploitation du circuit. Le projet proposé repose sur une classification des véhicules en fonction de leur puissance acoustique. Il impose que, durant la première année d'exploitation du circuit, des mesures de bruit soient effectuées afin de vérifier si l'exploitation peut respecter le critère de 55 dBA. Sinon, le nombre d'épreuves les plus bruyantes ou la durée de ces épreuves devront être réévalués.

Conclusions générales de la cellule bruit :

L'étude d'incidences devait éclairer l'autorité sur la compatibilité environnementale du circuit de Francorchamps. Or, elle élude cette question.

La cellule bruit estime que l'étude d'incidences manque totalement son but.

Le but de l'étude est d'informer l'autorité sur la compatibilité d'une exploitation avec son environnement AVANT qu'un permis ne soit éventuellement accordé. L'autorité peut ainsi prendre sa décision en connaissance de cause. Ce n'est pas le cas ici. L'auteur de l'EIE renvoie l'examen de la compatibilité de l'exploitation à une évaluation à réaliser après l'octroi du permis !

Si les travaux sont réalisés, il est clair que la marge de manoeuvre sera très réduite ensuite, en raison des impératifs de rentabilité des investissements réalisés.

L'auteur d'EIE suggère un règlement «en concertation avec les autorités et les riverains». Il suppose que ce règlement «devrait permettre de réduire les immissions acoustiques du circuit à un niveau compatible avec des conditions de vie satisfaisantes pour les riverains et une exploitation commerciale viable du circuit».

Or, il n'est pas du tout évident qu'une exploitation rentable du circuit soit compatible avec le respect du voisinage. L'étude d'incidences échoue à le montrer.

Le fait de renvoyer le problème aux conclusions de mesures à faire durant la première année d'exploitation constitue un aveu d'échec de la part de l'auteur. Il n'a pas rempli sa mission. Une campagne de mesures de niveaux sonores durant 5 épreuves lui donnait cependant la possibilité d'une telle évaluation si les méthodologies de mesures et d'évaluation avaient été adéquates.

En résumé, l'étude d'incidences sur l'environnement ne permet pas de dire si l'exploitation du circuit pourra être rendue compatible avec son environnement en ce qui concerne le problème de bruit.

L'avis de la cellule bruit concernant le permis unique est défavorable.";

Considérant qu'à la demande de la cellule "bruit" de la D.G.R.N.E., le professeur Jean-Jacques EMBRECHTS de l'ULg, Institut d'Electricité Montefiore, Technique du Son et de l'Image, a remis le 12 octobre 2006 un rapport détaillé de sept pages comportant une analyse critique du volet acoustique de l'étude d'incidences litigieuse; que l'on peut y lire notamment ce qui suit :

" I. Objet de l'évaluation et méthodologie

L'objet de l'évaluation est bien décrit dans l'introduction. La méthodologie annoncée est conforme à ce qui doit se pratiquer habituellement dans ce type d'étude, à savoir la détermination de l'état «hors exploitation», l'évaluation des immissions sonores engendrées par les activités du circuit (travaux d'infrastructures y compris), l'estimation de la gêne et les recommandations.

L'auteur de l'étude constate toutefois ne pas disposer de suffisamment de temps pour aboutir à un relevé exhaustif de la situation acoustique. Il est à noter à ce propos que les simulations auraient permis d'obtenir des évaluations pour les épreuves n'ayant pas lieu dans la période de l'étude (en particulier pour la F1). (...)

(...)

II. Description de l'état initial et de l'environnement

Trois points de mesure «longue durée» ont été choisis de manière stratégique, dans les zones proches du circuit, où la gêne créée par les activités de ce dernier devrait être la plus forte (2 points au nord à Francorchamps, 1 au sud à Meiz).

Ces points sont cependant trop peu nombreux que pour offrir une large couverture du périmètre de l'étude. Ils sont donc complétés par 17 points de mesure «de courte durée».

Ces durées de mesures «courtes» (inférieures à 15 min) ne semblent cependant pas représentatives et l'auteur n'apporte à ce propos aucun élément de justification. Au contraire, certains résultats de mesures inspirent peu confiance : ainsi (p. 265), les niveaux équivalents mesurés en PM4 et PM5, relativement proches l'un de l'autre et situés sur la même route sont différents de plus de 20 dB(A)! Cette situation n'interpelle pas l'auteur qui n'y apporte aucun commentaire.

Sur des périodes aussi courtes, il suffit d'un passage de camion ou de tracteur pour fausser complètement les résultats.

On retiendra donc principalement les mesures aux points «longue durée» (entre 45 et 50 dB(A) de jour), représentatives de la zone proche du circuit (hors agglomération). Les valeurs de bruit de fond supérieures à 60 dB(A) peuvent être éventuellement justifiées de jour, au centre des villages. Il aurait été intéressant, pour confirmer cela, d'avoir au moins un point de mesure de «longue durée» au centre des villages de Francorchamps et de Meiz.

Ces valeurs mesurées en «longue durée» sont les seules à être vraiment représentatives. Il en résulte que, dans toutes les campagnes de mesures ultérieures, l'évaluation des niveaux de bruit particuliers utilisant les valeurs de L_{eq} «courte durée» pour caractériser le bruit de fond est sujette à caution.

III. Législations, bases réglementaires

(...)

L'interprétation de l'auteur concernant la durée des mesures est également sujette à caution (p. 273) : pour un bruit à caractère fluctuant, c'est au contraire l'heure la plus bruyante qui va conditionner la gêne de jour (c'est d'ailleurs le critère adopté par l'auteur pendant la nuit). Etaler la gêne sur huit heures sous-évalue l'impact, et va à l'encontre des dispositions de l'arrêté du GW.

(...)

V. Bruits générés par l'exploitation du circuit

(...)

Les niveaux de bruit à l'immission sont évalués, à la fois par des mesures dans des situations-tests et par simulation.

En ce qui concerne le choix des situations-tests, on recense :

- des mesures réalisées en cours d'exploitation «journalière»,
- des mesures réalisées au cours de cinq «événements»,
- deux simulations, dont une correspondant à un événement mesuré (les 1000 km).

Ainsi déjà signalé plus haut, une simulation du grand prix F1 aurait pu être également réalisée, puisqu'il s'agit d'une activité particulièrement bruyante.

Les mesures en exploitation «régulière» font état de 6 points de mesures, situés dans les zones potentiellement bruyantes (au nord, comme au sud du circuit). La durée de mesure du niveau équivalent est comprise entre 13 et 55 minutes (p. 281).

La méthodologie utilisée ici pose à nouveau question. L'évaluation des L_{eq} sur des durées aussi courtes peut conduire à des résultats peu fiables, étant donné la variabilité du bruit. Ainsi, à la dernière ligne du tableau 77 p. 282, on conclut, sur base d'un bruit de fond anormalement élevé, que les 60.6 dB(A) sont négligeables. Cette interprétation douteuse a été constatée pour de nombreux points de mesure.

Rien n'est dit, non plus, sur la représentativité de la période de mesure : s'agit-il d'un bruit continu, de l'heure la plus bruyante sur une journée de huit heures ?

Toujours à cette même page 282, l'auteur prétend que pour le hameau de Meiz, les niveaux de bruit mesurés s'apparentent au bruit de fond, sur base de la valeur P2. Or, l'écart entre les deux résultats de mesures (57.5 et 48.5) approche les 10 dB(A)!

Sans préjudice de l'impact des remarques précédentes, la conclusion p. 283 ne fait état d'expositions significatives qu'à proximité du circuit, au nord, alors que tous les niveaux équivalents mesurés sont supérieurs à la valeur de référence de 55 dB(A), y compris à Meiz.

Les mesures réalisées au cours d'événements sont très nombreuses, mais elles souffrent régulièrement de défauts d'interprétation. Des points de mesure longue durée sont ici prévus, mais ainsi que signalé plus haut, les niveaux équivalents sont évalués sur toute la période, et non sur l'heure la plus bruyante.

La position des points de mesure pose parfois question. Ainsi, durant le Belcar, le point P7 (longue durée) est peu représentatif (pourquoi pas plus près des habitations ?). (...)

Signalons à la page 288 une erreur grossière d'interprétation : une source linéique génère une décroissance de 3 dB(A) par doublement de distance, et non 6! Ce qui sous-évalue évidemment les niveaux sonores extrapolés avec cette règle. Ainsi, p. 309, le niveau extrapolé à 430 mètres du circuit est de 69 dB(A), et non 63 dB(A). Et que dire de l'habitation située à 310 mètres, où le niveau évalué dépasserait dès lors 70 dB(A)!

Toujours p. 288, l'explication des mesures au point P9 est assez nébuleuse. On peut suspecter un mauvais choix de dynamique.

Les conclusions de cette campagne de mesures sur plusieurs épreuves sont reprises aux pages 310-311. Elles mettent en évidence des degrés de gêne significatifs dans certaines zones, mais sans recourir systématiquement à une base réglementaire. Il est dès lors difficile de juger de la pertinence de ces conclusions. Ainsi pourquoi le hameau de Meiz ne fait-il pas partie de la seconde catégorie (p. 310) ?

Le rapport comporte également les résultats d'une simulation informatique des niveaux sonores.

Les données d'émission (pp. 312-313) font état de puissances acoustiques, basées sur les valeurs maximales FIA. Cette évaluation semble assez peu réaliste: moyennes entre GT et F1, majorations arbitraires de 10, parfois 8 dB(A). D'autre part, quel spectre d'émission a-t-on considéré ? Tout cela manque de justification.

Dans ce contexte, le calibrage du modèle acoustique fait un peu figure de bricolage, d'autant plus qu'il est basé sur des L_{eq} mesurés au bord du circuit durant des temps très courts.

A noter p. 315 que la moitié inférieure du tableau 106 est fausse (à partir du point P31).

Une simulation bien conduite aurait cependant permis de compléter utilement l'information donnée par les campagnes de mesures. Ainsi, elle permet d'avoir une meilleure idée de l'étendue des zones touchées par le bruit. Elle permet également de modéliser des épreuves pour lesquelles il n'y a pas eu de possibilité d'organiser des mesures (les 24 heures, et pourquoi pas le grand prix F1 ?). Elle permettrait en outre d'analyser l'impact de dispositifs réducteurs de bruit, d'aménagements d'horaires d'utilisation du circuit, notamment en relation avec la proposition d'un règlement interne de gestion.

Cette phase de simulation se termine sans conclusions! Une analyse des cartes de bruit calculées aurait pu de nouveau mettre en évidence les zones les plus bruyantes : Meiz et Francorchamps (60-65 dB(A) pendant les 1000 km), l'Eau Rouge (65-70 dB(A) et le sud du rond-point, route du circuit à Francorchamps (jusqu'à 75 dB(A)). Les niveaux équivalents simulés pour les 24 heures sont plus faibles, mais il existe des niveaux générés de nuit!

VII. Conclusions et recommandations

Dans ses conclusions, l'auteur de l'étude conclut qu'une réduction des niveaux sonores doit nécessairement se faire via un règlement d'exploitation.

Il reconnaît donc implicitement qu'il existe des niveaux inacceptables, surtout pour les riverains les plus proches du circuit (mais pour seulement deux habitations, il propose le rachat par l'exploitant).

Il ne donne pas de garantie quant à l'efficacité de la mesure proposée : qu'en est-il dès lors des autres riverains concernés ?

Conclusions

- La méthodologie générale appliquée pour la partie acoustique de l'étude d'incidences sur les activités du circuit de Spa-Francorchamps est conforme à ce qui se pratique habituellement dans ce type d'étude. Cependant, plusieurs incohérences ont été rencontrées dans la mise en oeuvre de cette méthodologie.
- De très nombreuses mesures ont été effectuées, mais la plupart d'entre elles sont de trop courte durée pour représenter valablement un niveau équivalent, lorsque le bruit est de caractère fluctuant. Il en résulte des incohérences lorsque l'auteur tente d'extraire les niveaux de bruit particuliers, dus à la seule exploitation du circuit.

Nous avons suggéré, à ce propos, de réaliser au moins des mesures «de longue durée» au centre des villages de Francorchamps et de Meiz.

- La définition de valeurs de référence (p. 274), en dehors des dispositions de l'arrêté du GW du 4 juillet 2002, pose également question. Elle relève sensiblement les seuils tolérables en période «d'événements occasionnels». Si l'adoption d'une telle modification devait être proposée, cela vaudrait à tout le moins la peine d'en analyser la portée juridique, et de définir très clairement ce que l'on entend par «événement occasionnel».

Toujours à ce propos, l'évaluation des niveaux équivalents de jour sur 8 heures, plutôt que sur l'heure la plus bruyante, va à l'encontre des dispositions de l'arrêté du GW.

- Notre analyse critique des résultats des mesures et de leur interprétation par

l'auteur a révélé plusieurs anomalies, dont certaines ont été commentées dans ce rapport.

- La simulation informatique est aussi sujette à caution, en particulier en ce qui concerne la puissance acoustique des véhicules. Elle aurait pourtant permis d'apporter des informations complémentaires, notamment en relation avec la proposition d'un règlement interne de gestion.
- Les conclusions des mesures mettent en évidence des degrés de gêne significatifs dans certaines zones, mais sans recourir systématiquement à une base réglementaire. Il est dès lors difficile de juger de la pertinence de ces conclusions.
Aucune conclusion n'est tirée des résultats de la simulation.
- L'auteur de l'étude ne donne pas de garantie quant à l'efficacité de la seule mesure proposée, à savoir la régulation de la gêne sonore par voie d'un règlement d'exploitation du circuit.
- Signalons le peu de soin avec lequel le rapport d'études a été rédigé : fautes de frappe et d'orthographe, numérotations sur les cartes ne correspondant pas au texte, rappel détaillé superflu de la méthodologie aux pages 326-329, ... qui renforcent évidemment le sentiment de méfiance à l'égard de cette étude.

Que peut-on tirer de cette étude? Tout d'abord, qu'il est possible de rencontrer, en exploitation régulière du circuit et à proximité de ce dernier, des niveaux de bruit particuliers dépassant en journée les valeurs limites mentionnées dans l'arrêté du GW du 4 juillet 2002. L'étude ne permet pas de définir précisément l'étendue de la zone concernée, mais de nouvelles mesures réalisées dans les règles de l'art permettraient sans doute de mieux la cerner.

En ce qui concerne les «événements occasionnels», l'étude a le mérite de poser la question des valeurs de référence. Quel est, d'un point de vue juridique, l'avis de la DGRNE à ce propos ? Faut-il s'aligner sur une législation d'un pays voisin, ou au contraire conserver les dispositions de l'arrêté du 4 juillet 2002 ? Dans ce dernier cas, l'étude, même imparfaite, montre que l'on doit s'attendre à une extension considérable des zones affectées par le bruit durant ces épreuves. Le fait de considérer l'heure la plus bruyante en journée, plutôt que de diluer la gêne sur huit heures, ne fera que renforcer cette conclusion.

Quelles mesures prendre dès lors pour lutter contre la gêne sonore ? La réponse à cette question ne fait pas l'objet de la présente analyse. Quelques réflexions cependant : l'auteur de l'étude écarte d'emblée les solutions de type écran. Une simulation aurait le mérite de le confirmer ... ou de l'infirmier. Il en va de même pour les scénarios liés au règlement d'exploitation du circuit : une simulation permettrait de juger quant à l'efficacité de la mesure proposée.

(...)" ;

Considérant qu'à la demande de la même cellule "bruit", l'ULg a déposé le 7 mars 2007 une "étude acoustique portant sur la spécification des conditions d'exploitation du circuit de Spa-Francorchamps (parties 1 et 2)" ; que, sous le chapitre "proposition d'indicateurs de gêne sonore pour les activités de sports moteurs", on peut y lire notamment ce qui suit :

- " Plusieurs facteurs contribuent au degré des nuisances sonores provoquées par l'exploitation d'un circuit pour sports moteurs :
 - le niveau de bruit émis par les véhicules;
 - le nombre d'événements tout au long de l'année;

- les périodes durant lesquelles ont lieu les événements (jour, soirée, nuit).

Un bon indicateur acoustique doit donc intégrer ces différents paramètres pour être représentatif de la gêne subie par les riverains.

Les différents indicateurs envisageables sont les suivants :

(...)

Lequel choisir ?

Nous proposons deux indicateurs complémentaires : d'une part, un niveau équivalent $L_{A,eq}$, indicateur classique qui intègre les niveaux, mais aussi les durées d'exposition, et dont la base réglementaire est solide. Etant donné la variabilité du bruit dans le temps, une période d'évaluation trop longue (8h) risque de ne pas être représentative de la gêne subie pendant les pics d'activité. Un niveau équivalent évalué sur une heure semble un bon choix, il permet en outre un raccord immédiat avec la réglementation wallonne du permis unique.

D'autre part, l'utilisation conjointe d'un niveau L_{den} permettra quant à lui de caractériser la gêne sur une année : il offrira la possibilité de limiter le nombre d'activités en nombre de jours/an.

Nous retenons donc $L_{A,eq}$, 1h et L_{den} (1an) comme indicateurs de gêne sonore aux points d'immission.

Ces indicateurs se réfèrent au bruit particulier, c'est-à-dire aux seuls niveaux de bruit émis par les activités du circuit";

que cette étude conclut comme suit :

- " Il n'existe pas de procédure standard, universellement reconnue, pour gérer les émissions sonores résultant de l'exploitation d'un circuit de sports moteurs. En outre, ce type de bruit ne ressemble pas aux autres bruits de voisinage, comme le bruit industriel ou les bruits de trafic routier, et il est donc justifié d'adopter des dispositions particulières pour en atténuer l'impact.

Après une étude des quelques règlements existants, des recommandations de l'O.M.S. et de la littérature scientifique, et après analyse des résultats de mesures en notre possession, les propositions suivantes ont été formulées.

L'objectif premier est de ne pas dépasser le niveau équivalent pondéré A évalué sur une heure de 55 dB(A), dans les zones d'habitat les plus exposées.

D'après nos estimations, certaines compétitions parmi les plus bruyantes organisées à Spa-Francorchamps ne pourront atteindre cet objectif. Elles seront dès lors strictement limitées en nombre de jours et/ou d'heures, de manière à respecter un $L_{den,1an}$ de 55 dB(A).

Ces niveaux équivalents seront contrôlés à l'aide de stations de mesures acoustiques permanentes, placées en des endroits bien définis à la limite des zones d'habitat les plus exposées au bruit du circuit.

Pour satisfaire ces critères acoustiques à l'immission, il sera nécessaire de limiter le bruit des véhicules empruntant le circuit et/ou le nombre d'événements qui s'y déroulent. Le contrôle du bruit de chaque véhicule sera effectué par une mesure du niveau maximum $L_{Fast,max}$ ou $L_{eq,125ms}$ à 15m de la piste, à un ou plusieurs endroits du

circuit où le véhicule atteint son régime maximum.

Trois catégories d'activité ont été proposées. La pertinence des valeurs limites en dB(A) et du nombre de jours autorisés dans chaque catégorie devra faire l'objet d'une évaluation lors d'une période d'analyse transitoire d'au moins un an d'exploitation du circuit, et d'au plus deux ans.

Les activités débordant sur la soirée et la nuit doivent rester exceptionnelles, et donc être strictement limitées en nombre.

Enfin, la sonorisation du circuit doit faire l'objet d'une attention toute particulière";

Considérant que, sur recours, la même cellule "bruit" a donné un avis favorable conditionnel qui ne se prononce plus sur la qualité de l'étude; que, cependant, cet avis souligne que l'analyse critique de l'ULg confirme l'avis de la cellule "bruit" donné le 6 octobre 2006;

Considérant qu'il ressort de la seule lecture de ces avis, analyse et étude acoustique que l'étude d'incidences ne permettait pas à l'autorité d'avoir une connaissance suffisamment précise des nuisances sonores importantes générées par l'établissement litigieux; qu'ainsi, l'avis de la cellule "bruit" et l'analyse critique par l'ULg de l'étude d'incidences soulignent notamment les points suivants :

- la zone d'étude telle que définie par le bureau ARIES, à savoir un rayon de 2000 à 5000 mètres, est loin d'être couverte, comme le souligne l'ULg, par les 3 points de mesures longue durée pour l'évaluation du bruit initial (c'est à dire hors exploitation du circuit, bien que le circuit de kart était en activité lors des dites mesures); la partie intervenante le reconnaît d'ailleurs; aucune compensation n'est possible par les 17 points de mesure de "courte durée" au vu des erreurs de méthodologie et d'interprétation dénoncées;
- la méthodologie adoptée pour la définition des valeurs de référence est remise en cause de manière motivée; alors que la détermination préalable du bruit initial est capitale pour déterminer le bruit spécial (c'est à dire le bruit lié à la seule exploitation de l'activité litigieuse), la méthodologie utilisée (notamment des mesures de courte durée réduite à 10 à 15 minutes) est fortement critiquée et les résultats en sont fermement contestés; tout comme l'avis de la cellule "bruit" et l'analyse critique de l'ULg, l'étude acoustique de la même ULg défend des indicateurs de gêne différents de ceux proposés et utilisés dans l'étude d'incidences;
- l'étude d'incidences est rédigée de façon fort peu rigoureuse contenant même, selon l'ULg, une "erreur grossière d'interprétation" qui fausse complètement les résultats des mesures réalisées, et des erreurs d'interprétation de la méthodologie remettent en doute nombre de mesures;

Considérant qu'il ressort ainsi de l'avis de la cellule "bruit" de la D.G.R.N.E. et des termes sévères de l'analyse par le professeur EMBRECHTS du volet acoustique de l'étude d'incidences que celle-ci ne permet nullement de vérifier la compatibilité du projet avec l'environnement;

Considérant qu'il résulte par ailleurs de ces avis et analyse que la "description des mesures envisagées pour éviter, réduire et si possible compenser les effets négatifs importants sur l'environnement" requise par l'article D.67, 3/, du Livre I^{er} du Code de l'environnement, est non justifiée voir lacunaire; qu'en effet, notamment, le postulat de l'auteur d'incidences quant à l'impossibilité d'agir contre le bruit par des mesures techniques, telles murs antibruit, n'est nullement étayée selon J.-J. EMBRECHTS; que l'étude ne donne non plus aucune garantie que la seule mesure qu'elle propose pour réduire les niveaux sonores, à savoir un règlement d'exploitation, soit efficace;

Considérant que l'acte attaqué affirme que "cette étude acoustique ne pouvait cependant pas contenir un relevé exhaustif de la situation acoustique, compte tenu d'un temps d'observations limité à quatre mois, ni de la diversité et du nombre d'activités de sports moteurs organisés sur le site au cours d'une année complète"; que l'étude admet elle-même être incomplète non seulement quant aux évaluations sonores, dont, de plus, les résultats sont remis en cause par les instances consultées, mais aussi dans la description des activités de sports moteurs organisées; que la justification avancée, à savoir un temps limité de quatre mois, n'est pas pertinente en ce qu'elle n'est nullement étayée d'autant plus qu'un permis d'environnement était requis depuis 2003; qu'en outre, comme le relève l'ULg, des simulations restaient possibles même si elles ont leurs limites;

Considérant, par ailleurs et contrairement à ce que semble soutenir la partie adverse, que l'avis de la même cellule "bruit" donné dans le cadre du recours devant le ministre, ne revient pas sur le contenu de l'avis défavorable donné par elle en première instance même s'il s'agit d'un avis favorable conditionnel; qu'au contraire, il précise que le "rapport de l'ULg daté du 12 octobre 2006 joint en annexe confirme les conclusions de la cellule bruit formulées dans son avis remis le 2 octobre 2006"; qu'ainsi, la cellule "bruit" ne revient pas sur les critiques qu'elle a formulées dans le cadre de l'instruction de la demande en première instance; qu'elle se contente seulement de préciser que, sur la base du rapport de l'ULg, "l'auteur de l'étude d'incidences a été invité à une réunion en date du 23/10/2006 avec l'Administration de l'Environnement afin de faire valoir ses droits et de pouvoir justifier l'analyse faite dans son étude d'incidences"; que l'avis ajoute que "les 25/10 et 5/11, l'auteur de

l'étude a fait parvenir par email à l'Administration une nouvelle présentation des résultats des mesures faites par lui (...); que si la cellule "bruit" donne sur recours un avis favorable conditionnel, c'est, d'une part, sans commentaire ou approbation de cette nouvelle présentation qui ne peut de toute façon pallier les lacunes des mesures, et, d'autre part, à la suite d'une étude acoustique commanditée à l'ULg et "portant sur la spécification des conditions d'exploitation du circuit de Spa-Francorchamps", déposée le 7 mars 2007; que c'est sur la base de cette étude acoustique proposant des conditions d'exploitation sur une période transitoire destinée à analyser les nuisances sonores, que la cellule bruit a donné un avis favorable conditionnel; que faisant siennes les propositions de l'étude acoustique, l'avis conclut qu'"à l'issue de la période transitoire, le fonctionnaire technique disposera donc de toutes les informations nécessaires pour adapter, s'il échet, les conditions d'exploitation du circuit", ce qui signifie que la cellule bruit estime toujours que l'étude d'incidences n'a pas fourni toutes les informations nécessaires quant aux nuisances sonores;

Considérant, plus particulièrement, quant à l'établissement du bruit initial tel que critiqué par l'avis de la cellule "bruit", que l'acte attaqué énonce ce qui suit :

- " Considérant que l'avis de la cellule «bruit» de la DGRNE rendu en première instance est une évaluation sommaire de la qualité de l'étude d'incidences, compétence en principe attribuée au CWEDD; qu'il ne s'agit pas d'un avis sur l'opportunité du projet et des conditions particulières relatives au bruit proposées par l'auteur de l'étude d'incidences; qu'il importe de rappeler qu'en vertu de l'article 33 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, la cellule «bruit», comme toute instance consultée dans le cadre d'une demande de permis, est tenue de motiver son avis;

Considérant en outre que nombre de critiques formulées par la cellule «bruit» sont peu ou pas justifiées; qu'il en est ainsi notamment des erreurs matérielles de l'étude d'incidences auxquelles la cellule «bruit» fait référence; qu'en effet, le tableau n/ 62 repris à la page 265 de l'étude d'incidences indique les différents points de mesurage, ce qui permet dès lors d'éviter toute confusion dans le chef du lecteur quand bien même le texte de l'étude d'incidences contiendrait l'une ou l'autre coquille; que la critique n'est dès lors pas fondée;

Considérant que la cellule «bruit» relève l'absence d'évaluation «des différentes sources (autoroute, circulation locale, autoroute, karting)» alors que l'une ou l'autre de ces sources semble pouvoir influencer fortement le niveau L_{Aeq} ; que, contrairement à ce qu'affirme la cellule «bruit», il est impossible de procéder à cet exercice compte tenu du caractère diffus et simultané des sources susceptibles de créer un phénomène de masquage»; qu'en tout état de cause, un tel exercice n'est pas justifié dans le cadre de l'évaluation du bruit de fond;

Considérant que la cellule «bruit» affirme que la variabilité du paramètre de mesure utilisé (L_{Aeq} mesuré en 10 minutes) sans distinction de sources ne permettrait pas d'évaluer le bruit particulier lié à l'exploitation du circuit;

Considérant qu'il importe de rappeler que les mesures de niveaux de bruit ont été réalisées à l'aide de points de mesure de courte et de longue durée; que les résultats

de ceux-ci, sont représentatifs de l'ambiance sonore globale autour du circuit et non pas été influencés par le trafic local; que le niveau de bruit spécifique du circuit a donc pu être évalué valablement;

Considérant que la modélisation acoustique effectuée par le bureau d'étude ARIES est basée sur les informations fournies par le demandeur (puissance acoustique maximale des véhicules telle qu'autorisée par la F.I.A.) ainsi que les informations acoustiques relatives à la puissance acoustique de la piste en fonction de l'événement considéré; que, cette modélisation a permis de mettre en évidence le niveau de bruit total perçu par les riverains par l'addition du niveau de bruit en exploitation et du niveau de bruit hors exploitation; que cette approche permet de fournir une indication concernant l'augmentation du niveau de bruit liée à l'exploitation du circuit";

Considérant que si, comme le souligne l'acte attaqué, le CWEDD est normalement l'instance désignée pour juger de la qualité d'une étude et de son caractère complet, il revient néanmoins à chacune des instances consultées dans le cadre de l'instruction de la demande de donner son avis sur le projet et cela sur la base des informations fournies par le demandeur de permis notamment dans l'étude d'incidences; que, dans le cas d'espèce, l'avis du CWEDD, qui ne comporte qu'une motivation sommaire sur la qualité du volet acoustique de l'étude d'incidences, ne peut suffire, comme le prétend la partie adverse, pour écarter l'avis de la cellule "bruit" de la D.G.R.N.E. qui met en avant de manière détaillée les lacunes et les erreurs du volet acoustique de l'étude d'incidences, domaine technique complexe qui relève de sa spécialité; qu'il y a lieu de rappeler que, selon l'article D.69 précité, il appartient à l'autorité compétente de tenir compte des avis recueillis dans le cadre de la procédure;

Considérant, quant à l'affirmation selon laquelle cet avis ne serait pas motivé et que nombre de critiques sont peu ou pas justifiées, qu'il y a lieu de constater que l'analyse critique de l'ULg va exactement dans le même sens que l'avis, ce que souligne la même cellule "bruit" dans son avis sur recours; que, par ailleurs, il est incontestable que la lecture de l'étude d'incidences est effectivement rendue difficile par son caractère peu pratique; qu'ainsi, à la page 265 de l'étude d'incidences, sous le titre "7.2.3.3. Mesure des niveaux de bruit en l'absence d'activités sur le circuit automobile / A. Localisation des points de mesure", il est renvoyé à la carte n° 30 intitulée "Environnement sonore- Localisation des points de mesure", avant le tableau reprenant les points de mesures avec adresse; que ladite carte ne contient cependant pas de tels points de mesure mais fait mention d'autres points de mesure pendant les activités organisées sur le circuit (et donc pour déterminer le bruit lié à l'exploitation du circuit), ce qui rend très difficile la compréhension à défaut de trouver une carte représentant les points de mesures du bruit initial;

Considérant, de la même façon, que la motivation de l'acte attaqué est sommaire et inadéquate quand il affirme qu'il est impossible de déterminer les sources de bruit et que cela ne se justifie pas dans le cadre de la détermination du bruit initial; qu'en effet, tant la cellule "bruit" que le professeur EMBRECHTS ont expliqué précisément que le bruit généré par le charroi pouvait fausser complètement les résultats surtout sur des temps de mesurage très courts; que, par ailleurs, l'établissement du bruit initial est capital pour déterminer le "bruit spécial" et donc précisément la gêne provenant de l'exploitation du circuit; que les avis de la cellule "bruit" et de l'ULg sont même principalement axés sur ce problème;

Considérant, encore, que lorsque l'acte attaqué précise que la réalisation de l'étude technico-économique prévue à l'article 26 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation "rencontre les critiques formulées par certains riverains et la cellule «bruit» à propos du manque d'informations suffisantes dans l'étude acoustique effectuée par le bureau ARIES", il reconnaît lui-même le caractère incomplet de l'étude d'incidences d'ARIES, lacunes qui ne peuvent être comblées par une étude technico-économique, dont le but est "d'évaluer la faisabilité d'investissements visant à la réduction des émissions sonores" et non d'apporter les informations relatives aux nuisances générées par l'établissement litigieux et qui plus est, comme il sera exposé lors de l'examen du troisième moyen, ne pouvait être prescrite;

Considérant, en outre, que l'objet de la même étude technico-économique imposée par l'acte attaqué est notamment de "valider la pertinence des indicateurs de mesure de bruit ($L_{A,max}(15m)$, $L_{den}(1 \text{ an})$) sur le circuit qui sont nécessaires pour y parvenir et la corrélation entre eux-ci"; que l'autorité abandonne ici l'indicateur préconisé par l'étude d'incidences mais fortement critiqué tant par l'avis de la cellule "bruit" que celui du professeur EMBRECHTS, pour s'orienter vers le système proposé par ce dernier dans l'étude acoustique portant sur la spécification des conditions d'exploitation du circuit de Spa-Francorchamps" du 7 mars 2007, à savoir l'utilisation de deux indicateurs complémentaires dont le $L_{den}(1 \text{ an})$ proposé par ce dernier; que cette demande faite par l'acte attaqué démontre encore que l'autorité n'avait pas une connaissance suffisante des nuisances sonores réellement provoquées par l'établissement litigieux;

Considérant que les lacunes de l'étude d'incidences ont été dénoncées de manière pertinente et précise par les instances spécialisées consultées, ce que reconnaît implicitement l'auteur de l'acte attaqué qui renvoie à une étude technico-économique à réaliser après la délivrance du permis; que l'autorité aurait dû soit refuser le permis,

soit, en application de l'article D.69 du Livre I^{er} du Code de l'environnement, demander une étude d'incidences complémentaire, laquelle doit être soumise à l'ensemble des garanties d'une étude d'incidences classique tant quant à son contenu qu'au niveau des garanties procédurales telle notamment l'enquête publique; que le moyen, en sa première branche, est sérieux;

Considérant, sur la seconde branche, que l'article D.69 précité permet à l'autorité de prendre sa décision non seulement sur la base de l'étude d'incidences mais aussi sur la base de toute information qu'elle juge utile; que l'étude acoustique réalisée à la demande de la partie adverse par l'ULg a pour objet la "spécification des conditions d'exploitation du circuit"; qu'en soi, elle n'apparaît pas ainsi comme un complément d'étude d'incidences; que sa lecture montre cependant qu'elle contient des informations nouvelles et notamment des propositions d'indicateurs de bruit et des recommandations, qui auraient dû trouver leur place dans l'étude d'incidences et être soumises à l'ensemble des garanties d'une étude d'incidences; que le moyen, en sa seconde branche, est sérieux;

Considérant que les requérants prennent un troisième moyen de la violation des articles 24 et 26 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ainsi que du tableau 2 de l'annexe audit arrêté, de l'erreur dans les motifs de fait et de droit, de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs et de l'erreur manifeste d'appréciation; qu'ils relèvent que l'acte attaqué impose la réalisation d'une étude technico-économique sur le pied de l'article 26 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 précité et qu'il définit l'objectif de cette étude technico-économique comme étant d'évaluer "la faisabilité d'investissement visant à la réduction des émissions sonores et les niveaux de bruit prévisionnels qui en découlent"; que, selon eux, il ressort pourtant des articles 24, alinéa 2, et 26 et du tableau 2 de l'annexe à l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 précité que la possibilité d'imposer la réalisation d'une étude technico-économique n'est ouverte que pour les établissements qui existaient avant l'entrée en vigueur de l'arrêté et qui étaient régulièrement exploités, sous couvert d'une autorisation délivrée avant l'entrée en vigueur de l'arrêté; qu'ils soutiennent que la disposition constitue en quelque sorte une disposition transitoire en faveur des établissements existants réguliers; qu'ils prétendent que tel n'est pas le cas du circuit de Spa-Francorchamps; qu'ils font valoir en effet que si depuis le 23 juin 1995 au moins, le Règlement général pour la protection du travail (R.G.P.T.) soumettait, en Région wallonne, l'exploitation de circuits pour sports automoteurs à un permis d'exploiter de classe 1 (rubrique 390 bis), aucun permis d'exploiter n'a pourtant

jamais été délivré pour l'exploitation du circuit; que, par ailleurs, ils précisent que le CWEDD, dans son avis du 10 octobre 2006, dénonce une situation de développement et d'exploitation anarchique très préjudiciable aux riverains; qu'ils étayent leurs affirmations en citant un extrait de cet avis reproduit dans le permis délivré par les fonctionnaires délégué et technique le 10 novembre 2006, qui énonce ce qui suit :

" le conseil constate et déplore que des travaux importants aient été réalisés dans l'enceinte du circuit sans permis (voirie, paddocks-Blanchimont, agrandissement du parking paddocks, circuit de moto-cross) et que des activités de sports moteurs s'y déroulent - ou s'y soient déroulées - également sans permis, non seulement sur le circuit lui-même mais également aux alentours de celui-ci (enduro, moto-cross, trial, terrain off-road pour véhicules 4X4, circulation de quads et motos lors de journées complètes). Une des conséquences de cette situation est qu'aucune étude d'incidences n'a été réalisée avant la présente, que les activités se sont déroulées en toute illégalité et que les impacts sur l'environnement et le cadre de vie des riverains se sont multipliés au fil du développement des activités sans être maîtrisés faute d'une évaluation environnementale appropriée";

qu'ils en déduisent donc que le circuit n'est pas un établissement existant, ayant fait l'objet d'une autorisation d'exploitation avant l'entrée en vigueur de l'arrêté du 4 juillet 2002 et que l'article 26 dudit arrêté ne pouvait dès lors pas lui être appliqué; que, selon eux, par conséquent, l'autorité devait imposer immédiatement des conditions d'exploitation respectueuses des articles 18 et suivants de l'arrêté du 4 juillet 2002 ou, si elle ne s'en estimait pas capable, notamment parce qu'elle n'était pas suffisamment informée par l'étude d'incidences sur la problématique du bruit, refuser l'autorisation sollicitée;

Considérant que dans sa note d'observations, la partie adverse précise en premier lieu sur quelle base le circuit a pu être exploité avant l'entrée en vigueur de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation; qu'elle rappelle l'article 390bis du R.G.P.T. qui disposait comme suit :

" Véhicules automoteurs mus par un moteur à combustion interne, y compris les prototypes, les véhicules à usage récréatif et les motoneige :
a) circuits ou terrains qui ne sont pas situés complètement sur la voie publique, utilisé pour des épreuves de vitesse ou d'adresse, des essais, des entraînements ou de l'usage récréatif (classe 1).
b) les mêmes circuits ou terrains situés dans des locaux fermés (classe 2)";

qu'elle cite ensuite un extrait de l'étude d'incidences précisant le statut des voiries formant le circuit de Spa-Francorchamps qui précise ce qui suit :

" Les voiries formant le circuit de Spa-Francorchamps ont le statut de voirie publique et régionale (RN 62, RN 640, RN 605) et leur gestion incombe au MET.

Jusqu'à la réalisation du contournement Est, les voiries régionales formant le circuit

automobile étaient ouvertes au public pendant certaines périodes de l'année (l'hiver par exemple). Aujourd'hui, le circuit est complètement fermé à la circulation et le statut de voirie publique est moins évident.

Au-delà de l'interprétation du statut public ou non des voiries, il est actuellement important que le circuit puisse disposer d'un permis d'environnement (...);

qu'elle précise également que les travaux relatifs au contournement "est" ont été réceptionnés définitivement par le ministère de l'équipement et des transports (MET) le 30 juin 2004 (pour le lot 1), et le 9 mars 2005 (pour le lot 2) et que le circuit était régulièrement ouvert à la circulation durant les périodes hivernales; qu'elle renvoie aussi à la "liste des autorisations, permissions, enregistrements et déclarations existantes" qui figure aux pages 3 à 5 du rapport de synthèse du 12 mars 2007; qu'elle en déduit que les installations et constructions annexes qui ont été érigées au fil du temps autour du circuit, ont bien fait l'objet d'autorisations urbanistiques, le rapport de synthèse en dénombrant 46; qu'elle renvoie ensuite à l'autorisation d'exploiter le circuit de karting délivrée le 22 mars 2000 par la députation permanente du conseil provincial de Liège à la S.A. SOKAFRAN et en déduit qu'à tout le moins, s'agissant d'un circuit qui n'était pas complètement situé sur la voie publique, une autorisation d'exploiter a pu être régulièrement délivrée; qu'elle renvoie enfin à l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 juin 1998 qui adopte définitivement la modification de la planche 50/5 des plans de secteur de Stavelot et Malmédy - Saint-Vith en vue de l'inscription sur le site du circuit de Francorchamps, d'une zone de loisirs sans séjour destinée au développement des activités liées aux sports moteurs; qu'elle estime que de ce fait, l'autorité a confirmé la régularité de l'exploitation du circuit qui, à l'époque, ne devait pas faire l'objet d'une autorisation d'exploiter; qu'elle affirme en conséquence que les requérants ne peuvent être suivis lorsqu'ils soutiennent à l'appui du moyen que "depuis le 23 juin 1995 au moins le R.G.P.T. soumettait l'exploitation du circuit à permis d'exploiter de classe 1" puisque la rubrique 390bis du R.G.P.T. ne s'applique pas aux circuits situés complètement sur la voie publique; qu'elle conclut que le circuit a pu être régulièrement exploité avant l'entrée en vigueur de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 précité et que, dès lors, s'agissant d'une activité existante et régulière, il était possible d'imposer la réalisation d'une étude technico-économique en application de l'article 26 de cet arrêté;

Considérant que la partie intervenante rappelle que le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement précise, en son article 1^{er}, 3/, que par "établissement", il faut entendre "unité technique et géographique dans laquelle interviennent une ou plusieurs installations et/ou activités classées pour la protection de l'environnement, ainsi que toute autre installation et/ou activité s'y rapportant directement et qui est susceptible d'avoir des incidences sur les émissions et la

pollution"; que, selon elle, le concept d'"installation" n'est, par contre, pas défini, les installations classées faisant l'objet d'une énumération limitative dans l'arrêté-liste; qu'elle soutient qu'un établissement peut donc contenir plusieurs installations si celles-ci forment une "unité technique et géographique" et qu'en revanche, plusieurs installations situées sur un même site géographique peuvent devoir faire l'objet d'un permis d'environnement différent si ces installations ne forment pas une telle unité technique; qu'ainsi, selon elle, pour identifier "l'établissement" régi par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, il convient, au vu des travaux préparatoires, de combiner deux critères :

- toute unité géographique distincte doit faire l'objet d'une analyse propre;
- au sein de chaque unité géographique, quelle que soit la qualification juridique de l'établissement, il faut distinguer séparément chaque unité technique distincte qui poursuit une finalité autonome, celle-ci pouvant regrouper une ou plusieurs installations et/ou une ou plusieurs activités classées ou non classées;

qu'elle estime que, contrairement à ce que soutiennent les requérants, aucune autorisation d'exploiter n'était, jusqu'il y a peu, requise pour l'exploitation du circuit en tant que tel puisque celui-ci est situé complètement sur la voie publique; qu'elle reproduit la rubrique 390bis du R.G.P.T. et relève que depuis l'entrée en vigueur du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, l'annexe I de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des installations et activités classées, vise les rubriques suivantes :

- " 92.61.10. Circuits ou terrains de «sports moteurs» - Epreuves de vitesse ou d'adresse, essais, entraînements ou usage récréatif de véhicules automoteurs mus par un moteur à combustion interne, y compris les prototypes, les véhicules à usage exclusivement récréatif et les motos neige, lorsque les circuits ou terrains ne sont pas situés complètement sur la voie publique";
- " 92.61.10.02. Etablissement où il est organisé plus d'une activité par an ou dont la durée de l'activité dépasse 3 jours consécutifs, entraînements y compris";

qu'elle précise que le circuit de Spa-Francorchamps est formé par 3 voiries régionales et que jusqu'en 2003, il était encore régulièrement ouvert à la circulation automobile; qu'elle soutient que c'est la raison pour laquelle aucun permis d'exploiter ou permis d'environnement n'a jamais été sollicité auparavant pour l'exploitation du circuit en tant que tel; qu'elle fait valoir cependant que "le circuit a bel et bien fait l'objet de multiples autorisations urbanistiques (...) mais également environnementales (...)" ; qu'elle conclut que le circuit existait donc bien en qualité d'établissement avant l'entrée en vigueur de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation, des permis d'exploiter ayant même été délivrés pour l'exploitation du karting et du motocross, et que, s'agissant d'un établissement existant

pour lequel l'évaluation environnementale a révélé un dépassement des normes sonores, l'autorité compétente pouvait donc, sur la base de l'article 26 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002, imposer la réalisation d'une étude technico-économique; qu'elle soutient, à titre subsidiaire, que si l'application des articles 24 et 26 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 devait être rejetée au motif principal que le circuit de Spa-Francorchamps n'est pas un établissement existant au sens dudit arrêté, alors l'article 24 de l'arrêté précité n'est pas, en vertu de l'article 18 dudit arrêté, applicable à l'établissement, objet de l'acte attaqué; qu'elle fait valoir qu'en effet, l'article 18, alinéa 2, de cet arrêté précise que "ne sont pas pris en compte pour les présentes conditions (celles relatives au bruit), les bruits liés à la circulation des véhicules et aux engins mobiles utilisés dans les chantiers de construction"; qu'elle cite à cet égard la note au Gouvernement wallon qui accompagnait le projet et qui sera reprise ci-après, pour en conclure que la partie adverse pouvait imposer les normes sonores qu'elle estimait pertinentes de prendre en considération;

Considérant que l'acte attaqué, qui considère le circuit de Spa-Francorchamps, comme un établissement existant, est motivé à cet égard comme suit :

- " Considérant que les conditions générales d'exploitation des établissements classés déterminées par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixent les niveaux de bruit auxquels le voisinage d'un établissement classé peut être soumis; que ces valeurs et les conditions de mesures qui les caractérisent sont reprises aux articles 18 et suivants dudit arrêté;

Considérant que le circuit de Spa-Francorchamps est un établissement au sens de l'article 1^{er} du décret du 11 mars 1999 de sorte qu'il doit se soumettre aux conditions précitées; que l'exception visée à l'article 18, alinéa 2, dudit arrêté ne concerne que le charroi et les engins de chantier; que les bruits émis par un circuit automobile ne peuvent être assimilés au concept de «circulation des véhicules» visé à l'article 18, alinéa 2, dudit arrêté; que cette interprétation est conforme à la législation organique de l'environnement en Région wallonne; qu'en effet, la liste des installations et activités classées ainsi que les conditions générales d'exploitation ont été adoptées par le Gouvernement wallon le 4 juillet 2002 en exécution des dispositions du décret du 11 mars 1999; qu'il ne peut être considéré que le Gouvernement a pu, par le biais de ces deux arrêtés, classer les circuits automobiles comme étant des établissements classés (vraisemblablement en raison de leur impact sonore) et, dans le même temps, établir qu'aucune norme de bruit ne leur est applicable;

Considérant, sous cette analyse, que le circuit de Spa-Francorchamps est tenu de respecter les valeurs limites visées au tableau 2 de l'annexe 1 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 dans la mesure où, à la date d'entrée en vigueur dudit arrêté, le circuit était un établissement existant au sens de l'article 2 dudit arrêté;

Considérant que les résultats des études acoustiques effectuées dans le cadre de l'étude d'incidences, joints en annexe 18 de celle-ci, montrent un dépassement fréquent des normes précitées;

Considérant, dans ce contexte, que l'article 26 de l'arrêté du Gouvernement wallon

du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation impose la réalisation d'une étude technico-économique dont l'objectif est d'évaluer «la faisabilité d'investissements visant à la réduction des émissions sonores et les niveaux de bruit prévisionnels qui en découlent»;

(...)"

Considérant que l'article 18 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement dispose comme suit :

- " Le présent chapitre s'applique aux niveaux de bruit à l'immission, c'est-à-dire aux niveaux de bruit auxquels est soumis le voisinage d'un établissement, du fait de son exploitation. Il s'agit du bruit particulier au sens défini à l'article 20, 3/.

Ne sont pas pris en compte, pour les présentes conditions, les bruits liés à la circulation des véhicules et aux engins mobiles utilisés dans les chantiers de construction";

Considérant que la note au Gouvernement wallon jointe au projet d'arrêté, déposée par la partie intervenante, explique ce qui suit à propos de l'article 18, alinéa 2 :

- " La circulation des véhicules n'est pas prise en compte car d'une part, elle donne lieu à un bruit difficile à mesurer et à maîtriser. D'autre part, il n'est pas uniquement lié à la responsabilité de l'exploitant mais aussi des clients, fournisseurs et transporteurs, ... Enfin, certains établissements font l'objet d'un charroi pour lequel des normes spécifiques doivent être établies, il s'agit, par exemple, des aéroports. Le problème de la circulation des véhicules sera donc abordé plus spécifiquement dans les conditions sectorielles (...)"

Considérant que, contrairement à ce que soutient la partie intervenante et comme l'expose l'arrêté attaqué, la "circulation des véhicules" visée à l'article 18, alinéa 2, précité, ne concerne pas les circuits automobiles; que la note au Gouvernement précitée ne permet pas une autre interprétation; qu'en effet, elle relève que, si la circulation des véhicules d'un établissement engendre un bruit difficile à maîtriser et à mesurer, ce bruit est aussi dû aux clients, fournisseurs et transporteurs; qu'à cet égard, s'agissant d'un circuit automobile, il est évident que le bruit qui cause des nuisances sonores importantes est celui émis par les véhicules de course;

Considérant que la lecture de l'article 18, alinéa 2, confirme cette interprétation; que, d'une part, il ne vise pas expressément les véhicules de course alors que les circuits de sports moteurs sont classés en tant que tels dans l'annexe I de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des installations et activités classées, et, d'autre part, il met sur le même pied la circulation des véhicules, c'est-à-

dire celle que génère l'exploitation de tout établissement et les engins mobiles utilisés dans les chantiers de construction; qu'il en résulte que l'arrêté attaqué a, à juste titre, considéré que, s'agissant d'un établissement classé, le circuit de Spa-Francorchamps était soumis aux normes de bruit définies aux articles 18 et suivants de l'arrêté précité;

Considérant que l'article 24 du même arrêté est rédigé comme suit :

- " Les valeurs limites du niveau d'évaluation du bruit particulier sont établies en fonction de la zone d'immission dans laquelle les mesures sont effectuées et sont reprises au tableau 1 figurant en annexe.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er} et sans préjudice de l'article 26, pour les établissements existants, les conditions particulières peuvent prévoir les valeurs limites du tableau 2 en annexe".

Considérant que l'article 26, § 1^{er}, dudit arrêté dispose ce qui suit :

- " Pour les établissements visés à l'article 24, alinéa 2, qui, au moment de l'introduction du dossier, ne satisfont pas aux valeurs limites du tableau 2 en annexe, le permis d'environnement ou le permis unique impose la réalisation d'une étude technico-économique évaluant la faisabilité d'investissements visant à la réduction des émissions sonores et les niveaux de bruit prévisionnels qui en découlent";

Considérant que l'article 24, alinéa 2, permet pour les établissements existants des dépassements des limites de bruit; que, s'agissant d'une disposition dérogatoire, son interprétation doit être restrictive; qu'à cet égard, les termes de l'article 1^{er} de l'arrêté précité sont clairs : n'est considéré comme un établissement existant que celui qui a fait l'objet d'une autorisation d'exploiter avant l'entrée en vigueur dudit arrêté le 1^{er} octobre 2002; que, de même, une étude technico-économique ne peut être prescrite que pour un établissement ayant fait l'objet d'une autorisation d'exploiter avant cette date; que, dans son avis du 20 mars 2002 sur le projet d'arrêté L.32.052/2, la section de législation du Conseil d'Etat relève à cet égard que "selon les explications du délégué du gouvernement, en principe les articles 28 et 39 [devenus 26] s'appliqueraient uniquement dans l'hypothèse d'une demande de renouvellement de permis"; qu'ainsi, la ratio legis qui se dégage de ces dispositions dérogatoires est de permettre le renouvellement du permis d'exploiter pour des exploitations régulièrement autorisées et déjà soumises à certaines conditions, quand on constate que celles-ci étaient moins restrictives que celles résultant de l'arrêté précité;

Considérant qu'en l'espèce, le circuit de Spa-Francorchamps existait avant l'entrée en vigueur de l'arrêté du 4 juillet 2002, le 1^{er} octobre 2002; que le point "1.3 Statut des voiries" de l'étude d'incidences précise ce qui suit :

- " Les voiries formant le circuit de Spa-Francorchamps ont le statut de voirie publique

et régionale (RN 62, RN 640, RN 605) et leur gestion incombe au MET.

Jusqu'à la réalisation du contournement Est, les voiries régionales formant le circuit automobile étaient ouvertes au public pendant certaines périodes de l'année (l'hiver par exemple). Aujourd'hui, le circuit est complètement fermé à la circulation et le statut de voirie publique est moins évident.

Au-delà de l'interprétation du statut public ou non des voiries, il est actuellement important que le circuit puisse disposer d'un permis d'environnement (...)" ;

que l'étude d'incidences précise également que le contournement Est a été construit en 2003; qu'avant l'année 2003, les voiries régionales formant le circuit automobile étaient ainsi ouvertes au public, à tout le moins pendant certaines périodes de l'année;

Considérant que dès lors, jusqu'en 2003, le circuit de Spa-Francorchamps était complètement situé sur la voie publique, en sorte telle que l'article 390bis du R.G.P.T. ne lui était pas applicable; qu'en effet, selon cette disposition, aucune autorisation d'exploiter n'était requise pour les circuits ou terrains qui étaient complètement situés sur la voie publique; qu'aucune autorisation d'exploitation n'a donc été délivrée pour l'exploitation du circuit avant l'entrée en vigueur de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002, celui-ci étant situé complètement sur la voie publique;

Considérant que l'article 1^{er}, 3^o, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement définit l'"établissement", comme une "unité technique et géographique dans laquelle interviennent une ou plusieurs installations et/ou activités classées pour la protection de l'environnement, ainsi que toute autre installation et/ou activité s'y rapportant directement et qui est susceptible d'avoir des incidences sur les émissions et la pollution"; que l'annexe I de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des installations et activités classées, vise les rubriques suivantes :

- " 92.61.10. Circuits ou terrains de «sports moteurs» - Epreuves de vitesse ou d'adresse, essais, entraînements ou usage récréatif de véhicules automoteurs mus par un moteur à combustion interne, y compris les prototypes, les véhicules à usage exclusivement récréatif et les motos neige, lorsque les circuits ou terrains ne sont pas situés complètement sur la voie publique";
- " 92.61.10.02. Etablissement où il est organisé plus d'une activité par an ou dont la durée de l'activité dépasse 3 jours consécutifs, entraînements y compris";

Considérant, par conséquent, qu'au moment de l'entrée en vigueur de l'arrêté précité, le circuit de Spa-Francorchamps pouvait continuer à être exploité sans permis, puisqu'il était complètement situé sur la voie publique; que la demande de

permis unique, introduite le 8 août 2006, vise à obtenir un permis pour l'exploitation du circuit automobile, lequel était requis depuis 2003, époque à laquelle le circuit n'a plus été situé complètement sur une voie publique;

Considérant que les parties adverse et intervenante font état de nombreuses autorisations urbanistiques et environnementales concernant le circuit qui auraient été délivrées avant l'entrée en vigueur de l'arrêté du 4 juillet 2002 précité et en déduisent que celui-ci est un établissement existant;

Considérant que le dossier de la demande énumère ces autorisations; qu'il s'agit cependant toutes d'autorisations urbanistiques, aucun permis d'exploiter n'étant cité;

Considérant que l'intervenante mentionne l'existence d'un permis d'exploiter délivré le 16 mars 2000 par la députation permanente du conseil provincial de Liège à la S.A. SOKAFRAN pour l'exploitation d'un karting au lieu-dit "Blanchimont"; qu'à cet égard, il y a lieu d'observer que l'autorisation a été délivrée pour une piste de karting extérieure, située à côté du circuit et que c'est la raison pour laquelle un permis d'exploiter était nécessaire; que, surtout, elle a été délivrée à un autre exploitant, la S.A. SOKAFRAN ayant son siège social à Stavelot, route du circuit, 51, que l'exploitant du circuit, à savoir l'intervenante qui a son siège social au n° 55 de la route du circuit; que le permis d'exploiter dont question concerne par conséquent un autre établissement qui, s'il profite de la renommée du circuit, en est indépendant;

Considérant que l'intervenante mentionne encore l'existence d'une autorisation portant notamment sur l'organisation de compétitions de hard-cross sur un terrain utilisé de façon permanente situé au lieu-dit "Francorchamps stadium", délivrée le 21 août 1991 à l'A.S.B.L. Moto-club de Retinne; que ce permis, qui concerne de toute façon un autre établissement, a cependant été annulé par le Conseil d'Etat dans son arrêt n° 100.965 du 21 novembre 2001;

Considérant que le circuit de Spa-Francorchamps ne pouvait dès lors, au moment de l'entrée en vigueur de l'arrêté du 4 juillet 2002, être considéré comme un "établissement existant" puisqu'il n'avait fait l'objet d'aucune autorisation d'exploiter avant l'entrée en vigueur dudit arrêté; qu'on remarquera que, dans le formulaire de demande de permis unique, l'intervenante indique qu'il s'agit de la "mise en activité d'un établissement nouveau"; qu'il s'ensuit que l'arrêté attaqué ne pouvait autoriser des dépassements des valeurs limites de bruit ni prescrire une étude technico-économique; que, par conséquent, le moyen est sérieux;

Considérant que les requérants prennent un quatrième moyen notamment de l'erreur manifeste d'appréciation, de l'erreur dans les motifs de fait et de droit de l'acte attaqué et des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs; qu'ils soutiennent avoir démontré que l'acte attaqué admet les lacunes de l'étude d'incidences sur l'évaluation du problème du bruit; qu'ils font valoir que toutes les questions ont été reportées à l'élaboration de l'étude technico-économique dont la réalisation serait imposée illégalement; qu'ils soutiennent également que l'acte attaqué admet lui-même, comme l'auteur de l'étude d'incidences, qu'il n'est pas certain que l'étude permettra de dégager une réglementation acoustique applicable au circuit qui respecte une qualité de vie minimale des riverains et qu'il concède que la situation des riverains les plus proches restera "très problématique"; qu'ils s'étonnent cependant que l'acte attaqué autorise tout de même l'exploitation sollicitée, alors que l'auteur de l'acte n'a, selon eux, aucune idée précise de l'ampleur du bruit généré par l'installation, ni des possibilités d'encadrer l'activité de manière à rendre acceptable la nuisance générée et qu'il n'est pas même certain que l'activité pourra un jour être légalement exploitée; qu'ils estiment par ailleurs que les mesures de limitations des nuisances sonores ordonnées par l'acte attaqué sont totalement insuffisantes pour garantir la compatibilité de l'exploitation avec le voisinage; qu'ils précisent en effet que ces mesures s'écartent significativement de celles proposées par la faculté des sciences appliquées de l'Université de Liège qui visaient à la fois à tenir compte des spécificités des nuisances générées par les sports moteurs et à tenir compte de l'esprit de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation, et démontrent dès lors une erreur manifeste d'appréciation dans le chef de la partie adverse; que, d'une part, ils font valoir qu'il ressort de la lecture du rapport de l'ULg que la détermination des normes de gêne sonore maximale admissible pouvait être immédiate et que l'acte attaqué aurait donc pu imposer dès à présent le respect du " L_{den} (1 an) de max 55dBA et du $L_{Aeq, 1h}$, de max 55 dBA"; qu'ils affirment de même qu'il était possible de définir une nomenclature des activités et de limiter celles-ci de manière telle que ces normes soient, plus ou moins, respectées; qu'ils conviennent que les seules interrogations qui subsistent sont de savoir si les mesures de limitation et de classification sont entièrement adéquates pour rencontrer cet objectif et se demandent si des adaptations à la marge pourraient devoir être réalisées du fait, notamment, de l'absence de lien immédiat entre les émissions sonores des véhicules mesurées sur la piste et les immissions perçues chez les riverains; qu'ils observent que l'acte attaqué établit, d'une part, des mesures transitoires et, d'autre part, des mesures définitives et pose les bases de l'étude technico-économique à réaliser; qu'ils estiment que l'acte attaqué contient seulement "des mesures minimalistes, incapables de juguler de manière acceptable le bruit généré par les activités du circuit" alors que, selon eux, des pistes claires avaient été tracées dans le rapport de l'ULg pour mieux encadrer l'activité; qu'ils

en déduisent que la partie adverse n'a pas adopté la décision que toute autorité normalement diligente et prudente placée dans les mêmes circonstances de fait et de droit aurait adoptée et qu'elle a manifestement méconnu la situation des riverains du circuit en autorisant aujourd'hui une exploitation sur la base de normes inapplicables au cas d'espèce et en organisant demain une exploitation du circuit quasiment sans contrainte, tant la norme de bruit à respecter est calculée sur un temps long;

Considérant que la partie adverse estime que le quatrième moyen de la requête ne devrait être examiné que si les trois premiers moyens devaient être considérés comme sérieux, puisque, dans l'exposé de ce quatrième moyen, les requérants tiennent pour acquis "qu'il a été démontré que l'acte admet les lacunes de l'étude d'incidences sur l'évaluation du problème bruit", que "toutes les questions ont été reportées à l'élaboration de l'étude technico-économique dont la réalisation est imposée illégalement" et qu'"en l'espèce, il a été établi que la partie adverse avait autorisé l'exploitation du circuit de SPA-FRANCORCHAMPS sans respecter la législation sur l'évaluation des incidences"; qu'elle relève ensuite que les affirmations des requérants selon lesquelles la partie adverse aurait soutenu dans l'acte dans un premier temps "qu'il n'est pas certain que l'étude permettra de dégager une réglementation acoustique applicable au circuit qui respecte une qualité de vie minimale des riverains" et dans un second temps qu'une fois cette réglementation mise en place "la situation des riverains les plus proches restera problématique", ne ressortent d'aucun motif de l'acte attaqué; qu'elle prétend, en outre, qu'en soutenant qu'il se déduit de l'étude acoustique de l'ULg, "que la détermination de normes de gêne sonore maximale admissible pouvait être immédiate" et que "de même, il était possible de définir une nomenclature des activités et de limiter celles-ci de manière telle que celles-ci soient respectées", les requérants omettent de préciser qu'en réalité, l'étude conclut que la pertinence des propositions qu'elle formule doit faire l'objet d'une évaluation lors d'une période transitoire d'au moins un an d'exploitation du circuit; qu'elle affirme par ailleurs qu'il ne ressort nullement de l'étude de l'ULg que ses auteurs auraient considéré que la détermination et l'imposition de normes de gêne sonore maximale admissible pouvaient être immédiates; que, selon elle, elle n'a commis aucune erreur manifeste d'appréciation en ce qu'elle a imposé d'emblée une étude technico-économique et qu'elle a considéré "que cette étude devra permettre à l'autorité d'adopter des conditions particulières d'exploitation définitives qui reposent sur des données suffisamment complètes et nombreuses pour pouvoir attribuer précisément un quota de journées d'activité [et] que, pour ce faire, il est indispensable de disposer des résultats de mesures effectuées sur deux années complètes d'exploitation, ce qui justifie que l'étude technico-économique soit déposée le 31 décembre 2009 au plus tard afin de réaliser au moins deux campagnes de mesures (soit sur l'équivalent de deux saisons complètes)

pour disposer de données fiables";

Considérant que l'intervenante rappelle que les conditions d'un permis font partie intégrante de celui-ci et peuvent tenir lieu de considérations fondant la décision; qu'elle prétend que, contrairement à ce qu'affirment les requérants, il n'est pas démontré que l'étude d'incidences est lacunaire en ce qui concerne l'évaluation de l'impact sonore du circuit, ni que la réalisation de l'étude technico-économique a été imposée illégalement; qu'elle renvoie à cet égard à l'examen des second et troisième moyens de la requête; qu'elle affirme que, contrairement à ce que soutiennent les requérants, l'acte attaqué n'admet pas qu'il sera difficile de dégager une réglementation applicable au circuit; qu'elle estime que bien que l'auteur ne dispose pas d'informations relatives à une année complète d'activités, les données récoltées lors de son étude ont été suffisantes pour permettre à l'autorité d'apprécier le projet - en ce compris ses effets sur l'environnement - en pleine connaissance de cause; qu'elle relève en effet que pour garantir une exploitation raisonnable du circuit en termes de nuisances sonores, l'acte attaqué a imposé le respect de conditions d'exploitation et que celles-ci ne sont pas des mesures minimalistes; qu'elle propose de comparer les mesures imposées par l'acte attaqué avec celles proposées par l'étude acoustique de l'Université de Liège et soutient que :

- " - les indicateurs de bruit proposés par l'ULg ont été pris en compte par l'acte attaqué;
- le principe d'une catégorisation des activités en vue d'en limiter, le cas échéant, le nombre a été maintenu;
- les activités annexes ont été complètement encadrées pour en limiter les nuisances. Il s'agit, ni plus ni moins, de ce que proposait l'ULg;
- un comité d'accompagnement a été institué afin de suivre la réalisation de l'étude technico-économique et l'exploitation du circuit (...);

qu'elle relève en revanche que certaines recommandations préconisées par la cellule "bruit" - et donc par l'étude acoustique de l'ULg - ont été modifiées; que, selon elle, l'autorité compétente a estimé qu'il était plus raisonnable d'effectuer ladite étude détaillée par le biais de l'étude technico-économique avant d'imposer des catégories définitives et d'en arrêter un nombre limité; qu'elle observe que dans l'intervalle, l'autorité compétente a néanmoins imposé des mesures définitives qui concernent les horaires d'exploitation, le respect de l'indicateur $L_{Aeq, 1h}$, de 55 dB(A) pour les activités ordinaires du circuit, l'obligation de respecter un jour de repos après chaque épreuve et l'interdiction de toute activité deux semaines avant le Grand Prix de F1 et une semaine après ou, à défaut, durant un week-end compris entre le 15 juin et le 15 septembre; qu'elle soutient que cela constitue une application du principe de mise en balance des intérêts et en vertu duquel il appartient aux autorités de "concilier, du point de vue de l'intérêt général, les intérêts privés de ces établissements avec ceux des

propriétaires voisins pour autoriser l'exploitation des établissements classés"; qu'elle relève que l'acte attaqué impose bel et bien la combinaison des deux facteurs suivants : le critère $L_{Aeq, 1h}$, qui est imposé à titre définitif pour les activités ordinaires et le critère L_{den} (1 an) qui est utilisé pour définir le nombre maximal de jours d'exploitation pour les activités des catégories de véhicules plus bruyants qui seront repris; qu'elle estime par ailleurs que la phase transitoire prévue jusqu'au 31 décembre 2009 est, quant à elle, fixée conformément aux indications de l'étude acoustique puisque l'ULg suggérait d'établir "une période d'analyse transitoire d'au moins une année d'exploitation du circuit" avec une limitation à une période de deux ans; qu'il résulte de ce qui précède que l'autorité compétente a donc imposé ces conditions en pleine connaissance de cause et dans le but de garantir une exploitation raisonnable du circuit tout en limitant les nuisances qu'elle est susceptible d'engendrer; qu'elle rappelle qu'ainsi qu'il l'a été exposé dans le cadre de l'examen du premier moyen, la partie adverse a respecté la législation sur l'évaluation des incidences puisqu'une étude d'incidences a, en effet, été réalisée; qu'elle renvoie ensuite à ce qu'elle expose dans le cadre du troisième moyen pour affirmer que la partie adverse a délivré l'autorisation en connaissant les conséquences de son acte; qu'elle fait valoir plus particulièrement que le souci exprimé par la cellule "bruit" - sur la base de l'avis de l'ULg - a été rencontré par l'imposition d'une étude technico-économique afin de procéder à des analyses complémentaires dans le but d'apprécier la pertinence des valeurs limites et du nombre de jours autorisés d'activités;

Considérant que pour tenter de garantir une exploitation raisonnable du circuit en termes de nuisances sonores, l'acte attaqué impose le respect des conditions d'exploitation suivantes :

" IV. ENVIRONNEMENT SONORE Section 1 - Définitions

Art. 1. Définitions :

□ $L_{A,eq,part,1h}$: Niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A du bruit particulier lié au circuit, en décibels, déterminé pour un intervalle de temps de une heure.

Les corrections pour bruit à caractère tonal ou impulsif ne s'appliquent pas aux niveaux mesurés dans le cadre des présentes conditions particulières.

□ $L_{den}(1 \text{ an})$: Indicateur de bruit jour-soir-nuit tel que défini à l'annexe 1 de la Directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

□ $L_{A,max}(15,00 \text{ m})$: Niveau sonore maximum individuel des véhicules mesuré à 15 mètres de l'axe de la piste. Les mesures sont effectuées en $L_{Fast,max}$ ou $L_{eq, 125ms}$.

□ Epreuve : Course chronométrée se déroulant pendant trois jours consécutifs maximum, y compris les essais et les entraînements.

□ Compétition nationale ou internationale : Epreuve de compétition automobile ou motocycliste figurant aux calendriers officiels de la FIA, de l'ASN et de la FIM et de la FMB.

Section 2 - Réalisation de l'étude technico-économique

Sous-Section 2.1. - Objectif de l'étude

Art. 2. L'exploitant devra réaliser, pour le 31 décembre 2009 au plus tard, une étude technico-économique selon les modalités prévues à l'article 26 de l'AGW du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements classés.

Art. 3. L'étude technico-économique a pour objectif de permettre d'établir le nombre de jours maximum d'exploitation, sur la base des mesures réalisées pendant la période de transition s'étendant jusqu'au 31 décembre 2009, dans le but de respecter un L_{den} (1 an) de 55 dB(A) pour le niveau de bruit particulier jour-soir-nuit annuel lié à l'ensemble des activités du circuit.

Pour ce faire, cette étude aura notamment pour objet de :

- suivre les niveaux sonores dans le voisinage du circuit durant une année complète d'exploitation;
- valider la pertinence des indicateurs de mesure de bruit ($L_{A,max}$ (15m), L_{den} (1 an)) sur le circuit qui sont nécessaires pour y parvenir et la corrélation entre ceux-ci;
- valider la classification suivante des véhicules utilisant le circuit :
 - o Catégorie A : 119 dB(A) à 128 dB(A). Véhicules particulièrement bruyants utilisés lors de courses internationales (p.ex. Formule 1, Formule 3000, FIA GT, DTM, prototypes).
 - o Catégorie B : 107 dB(A) à 118 dB(A). Autres véhicules utilisés lors de courses internationales (p. ex. voitures de tourisme et GT, véhicules historiques, camions, motos de course, etc).
 - o Catégorie C : 97 dB(A) à 106 dB(A). Véhicules utilisés lors de courses nationales (p.ex. Formule 3, voitures et motos de route, voitures de série améliorées).
- Pour la classification des véhicules, le niveau sonore maximal d'un seul véhicule $L_{A,max}$ (15m) sera utilisé. Ce niveau est mesuré lors du passage à pleine charge sur le circuit à une distance de 15 mètres par rapport à la ligne idéale;
- déterminer les actions concrètes qui pourront être envisagées pour limiter les émissions de certaines manifestations (réorganisation de certaines manifestations, imposition de silencieux pour certaines catégories de véhicules, etc.);

Art. 4. § 1^{er}. Le suivi des mesures des niveaux de bruits prévu par les présentes conditions, leur analyse et leur interprétation, seront confiés à un bureau d'étude indépendant agréé par la Région wallonne conformément à l'arrêté royal du 2 avril 1974 relatif aux conditions et modalités d'agrément des laboratoires et organismes chargés de l'essai et du contrôle d'appareils et de dispositifs dans le cadre de la lutte contre le bruit.

Le bureau d'études sera désigné par l'exploitant dans les trois mois après l'expiration du délai d'affichage de la décision définitive.

§2. Une fois désigné, le bureau d'études dressera un cahier des charges de l'étude technico-économique sur la base des principes et conditions fixés par le présent arrêté et soumettra ledit cahier des charges pour approbation au comité d'accompagnement.

Sous-Section 2.2. - méthodologie d'approche

Art. 5. Un monitoring, par sonomètre de classe 1 en mode station permanente, des niveaux sonores sera réalisé au niveau du voisinage à deux endroits spécifiques situés en zone d'habitat : l'un à Francorchamps et l'autre à Burnenville.

L'emplacement de ces stations sera déterminé par le bureau d'études visé à l'article 4, avec l'accord de l'autorité compétente.

Art. 6. Durant un nombre suffisant d'activités, le bureau d'études visé à l'article 4 effectuera, aux 2 points choisis, des mesures comprenant autant que possible une

identification des sources, afin d'évaluer le niveau de bruit particulier lié aux activités du circuit.

Ces mesures permettent d'établir un lien entre les horaires et types d'activités et l'indicateur de bruit jour-soir-nuit L_{den} (1 an) visé à l'article 4.

L'indicateur L_{den} (1 an) sera évalué sur la base des mesures précises ci-dessus et du calendrier annuel complet des activités.

Art. 7. Si nécessaire en fonction des observations aux points de mesures et des possibilités d'identification des sources, le bureau d'études visé à l'article 4, recourra à la modélisation acoustique pour effectuer une évaluation correcte du bruit particulier du circuit.

Sous-Section 2.3. - conclusions de l'étude technico-économique et recommandations

Art. 8. Le rapport de synthèse final de l'étude technico-économique sera présenté au comité d'accompagnement pour information et à l'autorité compétente en exécution de l'article 65 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement laquelle imposera des conditions d'exploitation complémentaires fixant, le cas échéant, la réalisation de certains aménagements, leur délai d'exécution et les valeurs limites définitives des niveaux de bruit en tenant compte de l'objectif visé à l'article 4.

Art. 9. Au terme de la réalisation de l'étude technico-économique, le suivi des mesures de bruit, leur analyse et leur interprétation seront confiés au bureau d'étude visé à l'article 4.

Ce bureau d'étude sera également chargé de conseiller l'exploitant pour le choix et l'installation du matériel de mesure ainsi que pour l'optimisation et l'extension de la chaîne de mesure pour augmenter la corrélation entre les mesures aux postes d'émissions et d'immissions.

Sous-Section 2.4.- mesures transitoires

Art. 10. Durant la réalisation de l'étude technico-économique, l'exploitant veillera à ne pas organiser plus de 220 journées d'activités de type « sports moteurs » sur le circuit.

Jusqu'à la détermination des niveaux sonores définitifs, les limites sonores visées à l'article 26, § 4, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 relatif aux conditions générales d'exploitation sont applicables aux activités du circuit sauf en ce qui concerne les dix épreuves annuelles visées à l'article 1^{er} de la présente décision, conformément à l'article 23 dudit arrêté du 4 juillet 2002.

Section 3 - mesures définitives

Art. 11. Les activités de type «sports moteurs» doivent respecter l'horaire d'exploitation suivant :

Horaire d'exploitation	
Compétition nationale et internationale	Journées ordinaires
9h-18h	9h - 12h 13h - 18h

Par dérogation à l'alinéa précédent, dix épreuves par an pourront être organisées en

dehors de l'horaire d'exploitation et des mesures transitoires susvisées, dont cinq toutefois limitées jusqu'à 22h00.

Lors des journées ordinaires, les activités automobiles pourront se poursuivre jusqu'à 20 heures à condition de respecter un $L_{A,eq,part,lh}$ de 55 dB(A) (les véhicules de série immatriculés et en ordre de contrôle technique notamment).

Lorsqu'une épreuve se déroule sur au moins trois jours consécutifs, la journée d'activité suivante sera obligatoirement et exclusivement réservée aux véhicules à même de respecter un $L_{A,eq,part,lh}$ de 55 dB(A) (les véhicules de série immatriculés et en ordre de contrôle technique notamment).

Art. 12. Aucune activité de type «sports moteurs» ne sera organisée pendant les deux semaines qui précèdent l'épreuve annuelle de Formule 1 et jusqu'au week-end suivant inclus.

A défaut d'épreuve de Formule 1 sur le circuit, aucune activité de type «sports moteurs» ne sera organisée durant un week-end (du vendredi 19 heures au lundi 9 heures) compris entre le 15 juin et le 15 septembre.

Section 4 - Activités annexes

Art. 13. A l'exception des messages relatifs à la sécurité, l'utilisation du système de sonorisation est interdite en dehors des horaires d'exploitation définis à l'article 4. Durant les horaires d'exploitation, l'exploitant prend toutes les mesures nécessaires pour que la puissance sonore du système de sonorisation soit systématiquement adaptée en fonction du contexte sonore des activités (diminution automatique du volume lorsqu'il n'y a plus d'activité sur la piste).

Pour les compétitions nationales ou internationales, le système de sonorisation peut toutefois être maintenu en fonctionnement pendant une durée ne dépassant pas de 60 minutes les horaires imposés.

Art. 14. Sans préjudice des réglementations communales en la matière, le tir de feux d'artifices et l'organisation de concerts en plein air sont interdits en dehors des compétitions nationales ou internationales et au-delà de 23h00, heure d'été. Le nombre de tirs de feux d'artifices est de maximum cinq par an.

Par dérogation à l'alinéa précédent, pour maximum deux épreuves par an, se déroulant en tout ou partie au-delà de 23h00, des concerts en plein air peuvent être poursuivis jusqu'à 2h00, heure d'été";

Considérant qu'il ressort de l'examen des deuxième et troisième moyens que, d'une part, l'étude d'incidences est gravement lacunaire sur la question des nuisances sonores et que, d'autre part, une étude technico-économique ne pouvait être prescrite à défaut pour l'exploitation de disposer d'une autorisation d'exploiter avant l'entrée en vigueur de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 relatif aux conditions générales d'exploitation;

Considérant qu'il résulte du caractère gravement lacunaire de l'étude d'incidences que l'autorité compétente n'a pas pu délivrer l'autorisation d'exploiter en connaissance de cause; que la partie adverse reconnaît elle-même la nécessité de recourir à une étude complémentaire sur l'environnement sonore; qu'ainsi, dans la motivation, l'acte attaqué précise que la réalisation de l'étude technico-économique prescrite "rencontre les critiques formulées par certains riverains et la cellule bruit à

propos du manque d'informations suffisantes dans l'étude acoustique effectuée par le bureau d'étude ARIES"; que le dispositif de l'acte attaqué impose dès lors la réalisation d'une étude technico-économique afin, notamment, de "valider la pertinence des indicateurs de mesure de bruit ($L_{A,max}(15m)$, $L_{den}(1\text{ an})$) sur le circuit qui sont nécessaires pour y parvenir et la corrélation entre ceux-ci"; qu'il ressort également de l'acte attaqué et de l'extrait de celui-ci cité par la partie adverse que "(...) cette étude devra permettre à l'autorité d'adopter des conditions particulières d'exploitation définitives qui reposent sur des données suffisamment complètes et nombreuses pour pouvoir attribuer précisément un quota de journées d'activité (...)"; que, par conséquent, l'autorité ne pouvait raisonnablement pas ignorer qu'elle autorisait l'exploitation du circuit sur la base d'informations lacunaires; qu'elle a donc commis à cet égard une erreur manifeste d'appréciation;

Considérant, par ailleurs, que, comme examiné sous le troisième moyen, l'autorité a commis une erreur de droit en faisant application de l'article 26, § 4, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 précité;

Considérant que les requérants craignent également que l'acte attaqué organise "demain une exploitation du circuit sans contrainte"; que l'article 2 du dispositif de l'acte attaqué accorde le permis unique jusqu'au 10 novembre 2026; que, selon l'acte attaqué en son article 4, les mesures transitoires sont applicables "durant la réalisation de l'étude technico-économique" pour ce qui concerne le nombre de jours d'activités sur le circuit, et jusqu'"à la détermination des niveaux sonores définitifs" en ce qui concerne les limites sonores visées à l'article 26, § 4, précité; qu'outre le fait que l'article 26, § 4, était inapplicable, il y a lieu de rappeler que cette disposition prévoit notamment que "si une étude a été imposée par le permis d'environnement ou le permis unique et dans l'attente de la réalisation des travaux d'assainissement et de la mise en application des valeurs limites définitives, une tolérance de 10 dB(A) est appliquée aux valeurs limites du tableau 2 en annexe"; que cela signifie que l'acte attaqué permet des nuisances sonores jusqu'à 70 dB(A), soit 15 dB(A) de plus que les normes générales; que, de plus, l'acte attaqué ne précise pas jusqu'à quand ce dépassement important des normes est autorisé; qu'en effet, si l'article 4 indique que ce sera jusqu'à "la détermination des niveaux sonores définitifs", il ne précise pas ce qu'il entend par là; que, s'il s'agit de ceux que l'autorité compétente pourrait, le cas échéant fixer après le dépôt de l'étude technico-économique, il y a lieu de constater qu'on ignore quand ces niveaux devraient être fixés, aucun délai après le dépôt du rapport n'étant précisé; qu'au surplus, ce n'est que "le cas échéant", sans autre précision, que de nouvelles limites sonores pourraient être imposées;

Considérant, en outre, que l'étude acoustique proposait d'envisager trois catégories de véhicules ayant des limitations différentes (catégorie A : aucune limite de bruit mais limitation à 12 jours par an; catégorie B : limitation du $L_{A,max}$ (15m) à 100 dB (A) et 50 jours par an; catégorie C : limitation à 90 dB (A) sans limitation du nombre annuel de jours); que, cependant, l'acte attaqué donne comme objet à l'étude technico-économique la validation de trois catégories de véhicules avec des limitations beaucoup plus souples (catégorie A : 119 dB(A) à 128 dB(A); catégorie B : 107 dB(A) à 118 dB(A), catégorie C : 97 dB(A) à 106 dB(A); que l'acte attaqué ne justifie pas cette augmentation substantielle du nombre de décibels par rapport à l'étude acoustique de l'ULg; que l'on passe ainsi pour la catégorie B de 100 dB(A) à 118 dB(A) et pour la catégorie C de 90 dB(A) à 106 dB(A); que, de plus, il ressort de l'article 11 que lors des journées ordinaires, les activités automobiles pourront se poursuivre jusqu'à 20 heures au lieu de 18 heures à condition de respecter un $L_{A,eq,part,1h}$ de 55 dB(A), ce qui signifie que jusqu'à 18 h, ce niveau de bruit peut être dépassé jusqu'à 70 dB(A) selon l'article 10 des prescriptions lu en combinaison avec l'article 26, § 4, de l'arrêté du 4 juillet 2002 précité et le tableau de l'annexe 2 à cet arrêté, que l'autorité applique au demeurant erronément en l'espèce;

Considérant, enfin, qu'il est pour le moins paradoxal de prétendre qu'en attendant les résultats de l'étude technico-économique, il y a lieu de limiter le nombre de jours d'activité du circuit et d'autoriser finalement 220 jours d'exploitation, alors que l'année précédant la délivrance du permis, le circuit avait été exploité pendant 210 jours; qu'ainsi, de mars à octobre, pendant les 8 mois d'exploitation du circuit, l'arrêté attaqué ne laisse que 25 jours de répit aux riverains;

Considérant qu'ainsi, l'autorité demeure en défaut de motiver de manière adéquate ces différents points;

Considérant que, dans cette mesure, le quatrième moyen est sérieux;

Considérant qu'au titre de risque de préjudice grave difficilement réparable, les requérants font valoir que l'acte attaqué porte gravement atteinte à la qualité de vie des riverains en autorisant notamment :

- " - (...) l'exploitation du circuit en ne fixant pour seules limites de bruit que le tableau 2 de l'annexe de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 déterminant les conditions générales d'exploitation alors que les conditions pour que ces limites plus souples et moins contraignantes que les normes générales soient applicables ne sont pas réunies et en autorisant encore le dépassement de ces normes de bruit, sur le pied de l'article 23 de l'arrêté pour dix épreuves (...);

- (...) l'exploitation du circuit sans qu'une véritable évaluation des incidences de l'exploitation, notamment sur le plan du bruit ait été réalisée, et alors qu'il n'est pas établi, comme l'admettent eux-mêmes l'auteur de l'étude d'incidences et l'acte attaqué, qu'une exploitation compatible avec le voisinage soit possible";

qu'ils observent en outre que les bases de l'étude technico-économique sont déterminées de manière manifestement inadéquate en ce que le seul critère de gêne sonore retenu pour décrire le "réel préjudice" subi par les riverains (L_{den} (1an)), n'est pas combiné avec un second critère ($L_{Aeq, 1h}$) et en ce que les catégories de manifestations en fonction du bruit généré sont déterminées de manière "beaucoup trop laxistes"; que, selon eux, l'acte attaqué porte de ce fait gravement atteinte à la qualité de vie des riverains; qu'ils précisent de plus que les bases de cette étude technico-économique, telles qu'établies par l'acte attaqué, sont de nature à rendre possible "une exploitation du circuit encore plus nuisible sur le plan du bruit que l'exploitation actuelle"; qu'ils rappellent ensuite que la suspension d'un permis d'environnement ou d'un permis unique de régularisation a bien un effet utile qui est d'empêcher la poursuite de l'exploitation et la persistance du dommage; qu'ils soutiennent que les faits de l'espèce "sont totalement comparables" à ceux qui ont donné lieu à l'arrêt du Conseil d'Etat, n° 73.382, du 30 avril 1998, qui a jugé établi le risque de préjudice grave et difficilement réparable vanté par les riverains de la décharge de Mont-Saint-Guibert au motif, selon eux, "que l'étude d'incidences évaluait sommairement certaines nuisances dont se plaignaient les requérants (...)" alors même que l'"insuffisance de [cette] évaluation ressortait d'une étude complémentaire réalisée par des professeurs d'université", sachant qu'en l'espèce "la principale nuisance [qu'ils évoquent], à savoir le bruit, n'a pas été évaluée correctement par l'étude d'incidences, comme le démontrent à la fois la D.G.R.N.E.- cellule bruit, et le professeur EMBRECHTS de l'ULg"; qu'ils en déduisent dès lors que le risque de préjudice grave et difficilement réparable doit être tenu pour établi; que, par ailleurs, d'une part, ils soulignent, que l'acte attaqué risque de porter gravement atteinte à l'objet social de l'A.S.B.L. SOURDINE prévoyant "la défense de la qualité de vie des villages proches du circuit de SPA-FRANCORCHAMPS, notamment en s'opposant aux nuisances présentes et à venir dans cette zone" et que sa suspension est de nature à empêcher la survenance de ce préjudice; que, d'autre part, en ce qui concerne les requérants personnes physiques, ils remarquent que l'acte attaqué lui-même reconnaît "l'ampleur de la nuisance causée aux riverains et le large périmètre concerné par ces nuisances du fait de la topographie des lieux"; que, selon eux, la deuxième requérante, domiciliée à environ 1070 mètres du circuit, le troisième requérant domicilié à 800 mètres du circuit ainsi que la dernière requérante domiciliée à 4300 mètres du circuit, "sous les vents dominants", subissent gravement les nuisances sonores de l'exploitation du circuit; qu'ils font état, vu l'ampleur du bruit généré, de leur impossibilité à pouvoir profiter de la tranquillité de la campagne dans laquelle ils habitent, ou de leur jardin

pendant la période d'exploitation du circuit, à savoir une période de 8 mois (de mars à fin octobre) au cours de laquelle l'acte attaqué autorise 220 jours d'exploitation; qu'ils ajoutent également que ces manifestations se poursuivant parfois dans la nuit rendent alors impossible l'ouverture des fenêtres la nuit;

Considérant que la partie adverse répond tout d'abord que le risque de préjudice allégué ne trouve pas sa source dans l'acte attaqué et ne peut donc être retenu pour justifier la suspension; qu'elle soutient à cet égard, à l'instar de la partie intervenante, que le projet litigieux n'est en effet "que la conséquence de la mise en oeuvre du plan de secteur" révisé le 18 juin 1998 affectant le circuit de SPA-FRANCORCHAMPS "en zone de loisirs"; qu'elle en déduit que, par conséquent, "c'est l'entrée en vigueur du plan de secteur qui est à l'origine du préjudice allégué et non l'acte attaqué"; qu'elle fonde, notamment, son affirmation sur un arrêt n/135.087 du 20 septembre 2004, concernant une demande de suspension de l'exécution du permis d'urbanisme pour la construction d'un nouveau tronçon de la R.N. 25; qu'elle répond ensuite que le risque de préjudice n'est pas démontré in concreto par les requérants; qu'elle observe en effet que le risque de préjudice allégué par les requérants est énoncé "sous la forme d'une simple affirmation, vague et sans la moindre preuve de son existence, ni de sa gravité, ni de la manière dont il pourra bien être ressenti par les requérants"; qu'elle ajoute de plus que les requérants n'indiquent pas en quoi la proximité de leur domicile avec l'exploitation peut leur causer un préjudice grave et qu'ils n'ont d'ailleurs pas déposé de plan indiquant la situation exacte de leur domicile par rapport au projet autorisé; qu'elle fait valoir enfin que c'est "à titre strictement exceptionnel [que le Conseil d'Etat] considère qu'une corrélation peut être établie entre le caractère sérieux d'un moyen et le risque de préjudice grave difficilement réparable, et ce dans un cas (...) où un projet n'a pas été soumis à étude d'incidences alors qu'il aurait dû l'être (...)"; qu'elle observe qu'en l'espèce le projet litigieux a fait l'objet d'une étude d'incidences et que de ce fait le risque de préjudice grave difficilement réparable n'est pas établi; qu'elle considère par ailleurs qu'il ne suffit pas de dénoncer une violation quelconque du système d'évaluation des incidences sur l'environnement pour être autorisé à en déduire un risque de préjudice grave difficilement réparable mais qu'il faut que la violation soit "à ce point manifeste et grave qu'elle estompe (...) l'évaluation qui a été réalisée, de sorte que réapparaisse alors la présomption légale de risque d'incidences notables sur l'environnement(...)"; que, selon elle, tel n'est pas le cas en l'espèce; qu'elle soutient également que les éléments du risque de préjudice grave et difficilement réparable doivent être pris en compte "concrètement" au moment où le Conseil d'Etat statue et non, "théoriquement" au moment de l'introduction de la demande de permis;

Considérant, quant au risque de préjudice grave et difficilement réparable, que la partie intervenante précise qu'en l'espèce le permis attaqué vient confirmer une situation existante, "tous les travaux d'infrastructure autorisés par le permis contesté (ayant) été réalisés"; qu'elle en conclut que le préjudice lié à la réalisation des travaux est "consommé" et que le permis en ce qu'il n'implique aucune augmentation des émissions sonores ni accroissement des activités sur le site ne peut causer de préjudice grave et difficilement réparable au sens de l'article 17 des lois coordonnées du Conseil d'Etat; qu'elle prétend de plus que le permis attaqué améliore la situation existante régulière des requérants puisque, selon elle, le permis "impose une série de limitations aux activités actuelles du circuit et la réalisation d'investigations complémentaires pour améliorer d'avantage les conditions d'exploitations prescrites (...)"; qu'elle estime que l'acte attaqué a eu égard aux nuisances sonores en encadrant l'exploitation du circuit de conditions précises, ce qui est de nature, selon elle, à limiter tout risque de préjudice; qu'elle en déduit que l'objet social de la première requérante ne sera pas "négativement affecté par l'exécution du permis unique querellé" et que le préjudice grave vanté par les deuxième et troisième requérants, résidant depuis plusieurs années à proximité immédiate du circuit n'est pas établi; que, concernant la quatrième requérante, dont le domicile se situe à plus de 4000 mètres du circuit et au delà de l'autoroute E42, elle prétend que sa perception des activités du circuit est ponctuelle, ces activités n'affectant que le bruit de fond, et qu'il n'y a dès lors aucun risque de préjudice dans son chef;

Considérant que, si elle existe, l'étude d'incidences sur l'environnement est néanmoins gravement insuffisante et lacunaire; qu'il ressort en effet de l'examen du deuxième moyen que cette lacune porte sur un élément essentiel à évaluer de l'étude d'incidences, à savoir les nuisances sonores générées par les activités du circuit; qu'en classant, par son arrêté du 4 juillet 2002, les projets du type du projet litigieux parmi ceux pour lesquels une étude d'incidences est obligatoire, le Gouvernement wallon a nécessairement considéré que ceux-ci étaient susceptibles d'avoir des effets négatifs pour l'environnement, au point de rendre indispensable une étude d'incidences pour évaluer ces effets, afin que l'autorité, éclairée par cette étude, soit en mesure d'apprécier, s'il convient de les interdire, de les autoriser ou d'en subordonner l'exploitation à telles mesures qu'elle juge opportunes en vue d'en contenir dans des limites acceptables les effets négatifs, lesquels doivent être considérés comme comportant le risque de préjudice; que les conditions imposées à l'exploitant sur ce point par l'acte attaqué ne permettent pas de garantir que l'exploitation du circuit telle qu'autorisée ne générera pas un préjudice grave difficilement réparable et ce, d'autant plus que l'étude technico-économique, telle que projetée dans ledit acte, ne pouvait être prescrite; que le risque de préjudice grave doit dès lors être considéré comme établi; que le préjudice causé par l'exploitation du circuit en ce qu'il porte atteinte, notamment, à la qualité de vie des

riverains est par nature difficilement réparable; que, toutefois, même si le risque de préjudice grave difficilement réparable peut être déduit des lacunes graves de l'étude d'incidences, il y a lieu pour les requérants de démontrer l'existence d'un risque suffisamment individualisé, en lien avec ces lacunes; que le risque d'un tel préjudice est établi dans le chef des trois premières parties requérantes, en ce qu'il concerne des riverains situés à proximité du circuit pour lesquels les nuisances sonores sont difficilement contestables et en ce qu'il concerne l'A.S.B.L. SOURDINE dont l'objet social est "la défense de la qualité de vie des villages proches du circuit"; que la quatrième requérante, domiciliée à 4300 mètres, se situe dans le périmètre concerné par les impacts, notamment sonores, de l'exploitation du projet; que le caractère lacunaire de l'étude d'incidences ne permet pas d'exclure de manière certaine qu'elle est soumise à des nuisances sonores graves générées par le circuit; qu'en conséquence, le préjudice grave difficilement réparable est établi pour l'ensemble des requérants;

Considérant, au demeurant et pour rappel, que le circuit est devenu permanent dans les années 2000 et qu'un permis d'environnement était d'ailleurs requis pour son exploitation depuis 2003; que les activités du circuit n'ont cependant fait l'objet d'aucune autorisation depuis cette date; que la question de l'incidence des nuisances sonores générées par ces activités a, quant à elle, été négligée, jusqu'en 2006; que le fait que le permis litigieux vienne régulariser une situation existante ne suffit en aucun cas à considérer que l'acte attaqué n'est pas susceptible de causer un préjudice aux requérants; qu'il ne peut en effet être tiré aucun argument légitime de l'exploitation sans permis du circuit depuis 2003; que, par ailleurs, les effets d'un permis unique durent pendant toute la période de validité du permis, lequel est accordé jusqu'au 10 novembre 2026; que la suspension de l'exécution d'un tel permis si elle ne répare pas le dommage déjà subi permet toutefois d'empêcher qu'un tel dommage se poursuive;

Considérant, quant à l'argument de la partie adverse selon lequel le préjudice trouverait sa source dans le plan de secteur qui a affecté, en 1998, le circuit en zone de loisirs, qu'il y a lieu d'observer que cette affectation n'autorise pas pour autant n'importe quoi et notamment un dépassement considérable des nuisances sonores qui, jusqu'alors, étaient, semble-t-il, restées dans des limites acceptables;

Considérant, quant à l'argument de la partie intervenante selon lequel le préjudice serait déjà consommé parce que les infrastructures autorisées ont déjà été réalisées, qu'il y a lieu d'observer que ces travaux ont été autorisés dans le cadre d'un permis unique, lequel forme dès lors un tout;

Considérant que les conditions requises pour le Conseil d'Etat puisse accorder la suspension de l'exécution de l'acte attaqué sont réunies,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en intervention introduite par la société anonyme CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS est accueillie.

Article 2.

Est suspendue l'exécution du permis unique délivré par le Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial le 12 avril 2007 à la SOCIETE DE PROMOTION DU CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS autorisant, selon les termes du permis :

- " 1. l'exploitation du circuit automobile (piste d'un développement de 6976 mètres), et de ses installations annexes (stands, tour de chronométrage, parkings, station-service, hélicoptère de l'antenne médicale, atelier de menuiserie, antenne chirurgicale, deux salles de la presse, échoppes pour la vente de produits annexes au sport automobile, deux bâtiments d'accueil : l'hôtel de l'Eau Rouge avec restaurant et l'hôtel de la Source, restaurants, friteries, cabines électriques, compresseurs d'air, installations de réfrigération, installations de chauffage, dépôts de liquides inflammables ou combustibles, de gaz comprimés, dépôts de déchets ménagers et d'huiles usées, prises d'eaux souterraines, stations d'épuration des eaux de 3500 EH et 750 EH, rejets d'eaux traitées,...), (...) à 4970 FRANCORCHAMPS, sur le territoire des communes de STAVELOT et MALMEDY;

2. la réalisation des travaux de transformation du circuit et des installations annexes qui suivent :

- l'adaptation et sécurisation de la piste du circuit (chicane, "pit-lane");
- la démolition et la reconstruction des stands formule 1;
- l'aménagement de parkings (P1 à P7, P15 et P Violet à régulariser, agrandissement du P15 et aménagement du Parking VIP);
- l'aménagement d'accès, de chemins piétons, de voies de service;
- la régularisation de la route Blanchimont-Paddocks;
- la création d'une station-service;
- la création d'une pit-lane au niveau du Forem;
- la démolition de 3 villas et bâtiments divers".

Article 3.

La demande de mesures provisoires est rejetée.

Article 4.

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre des référés, le dix-huit septembre deux mille neuf par :

M ^{me} GUFFENS,	conseiller d'Etat, président f.f.,
M ^{lle} WIAME,	greffier.

Le Greffier,

Le Président f.f.,

V. WIAME.

S. GUFFENS.