

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 209.104 du 23 novembre 2010

A. 136.866/XIII-3012

En cause : 1. **BOXUS** Antoine,
 2. **ROUA** Willy,
 ayant tous deux élu domicile chez
 Mes Luc MISSON et
 Aurélie KETTELS, avocats,
 rue de Pitteurs 41
 4020 Liège,

 contre :

 la Région wallonne,
 représentée par son Gouvernement,
 ayant élu domicile chez
 Me Francis HAUMONT, avocat,
 chemin du Stocquoy 1-3
 1300 Wavre.

LE CONSEIL D'ETAT, XIII^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 19 mai 2003 par Antoine BOXUS et Willy ROUA qui demandent l'annulation de l'article 1^{er}, § 6, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 février 2003 adoptant définitivement la révision du plan de secteur de Liège en vue de permettre le développement de l'activité aéroportuaire et de l'activité qui lui est liée, en ce qu'il a pour objet, sur la commune de Grâce-Hollogne

- l'adaptation des limites de la zone de services publics et d'équipements communautaires inscrite au plan de secteur au périmètre de la zone aéroportuaire, à savoir : les pistes, en tenant compte de l'allongement de la piste principale tel que programmé, les taxiways, les infrastructures aéroportuaires (aérogare, bâtiments administratifs et aires de parcage) ainsi que les infrastructures complémentaires à l'aéroport telles que hôtels, restaurants et boutiques;

- le tracé d'une nouvelle section de la route de Hannut (N637) et de son périmètre de réservation;

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

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

Vu la notification du rapport aux parties et les derniers mémoires;

Vu l'ordonnance du 8 octobre 2010, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 18 novembre 2010 à 09.30 heures;

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

Entendu, en leurs observations, Me J. BOUILLARD, loco Mes L. MISSON et A. KETTELS, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, et Me Fr. GUERENNE, loco Me Fr. HAUMONT, avocat, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis conforme, M. DEBROUX, auditeur;

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

Considérant que les éléments utiles à l'examen de la requête peuvent être exposés comme suit :

1. La Région wallonne a adopté une série de dispositions en vue de lutter contre le bruit généré par les aéroports et de régler la situation des riverains de ceux-ci. Un élément central du dispositif que tente de mettre en place la Région wallonne est le plan d'exposition au bruit. Il s'agit de délimiter, autour des aéroports de Liège-Bierset et de Gosselies, des zones d'exposition au bruit et de déterminer, pour chacune d'elles, des mesures spécifiques, qui peuvent, par exemple, consister, selon le cas, dans le rachat, par la Région, des immeubles d'habitation ou dans l'octroi de primes en vue de l'insonorisation des immeubles. Les zones d'exposition au bruit sont au nombre de quatre, dans l'ordre décroissant de la gravité des nuisances sonores : les zones A, B, C et D.

2. La base décrétole de ces mesures réside dans l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, y inséré par le décret du Conseil régional wallon du 1^{er} avril 1999, et plusieurs fois modifié ensuite.

3. Par son arrêt n° 51/2003, du 30 avril 2003, la Cour d'arbitrage a annulé, dans l'article 1^{er} bis de ladite loi :

- a) le paragraphe 2, antépénultième alinéa, libellé comme suit : "La deuxième zone du Plan d'exposition au bruit, dénommée «zone B», est celle pour laquelle l'indicateur L_{dn} est égal ou supérieur à 65 dB(A) et inférieur à 70 dB(A)";
- b) le paragraphe 3, alinéa 2, 2^o , libellé comme suit : "2^o est réputé compris dans la zone B tout immeuble bâti ou non bâti exposé à une nuisance sonore pour laquelle l'indicateur L_{dn} est égal ou supérieur à 65 dB(A) et inférieur à 70 dB(A)".

4. Plusieurs arrêtés ont successivement délimité les zones A et B de l'aéroport de Bierset et ont fait l'objet de recours en annulation et en suspension auprès du Conseil d'Etat. Sans qu'il soit besoin de relater ici le détail de ce contentieux, et pour s'en tenir aux développements les plus récents, il convient de rappeler qu'un arrêt n° 115.290, du 30 janvier 2003, suspend l'exécution des arrêtés du Gouvernement wallon du 18 avril 2002 délimitant les zones A et B de l'aéroport de Bierset. Les requérants se sont désistés de leurs procédures en annulation.

5. A la suite de la modification de l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 par le décret du 19 décembre 2002, le Gouvernement wallon adopte, le 3 avril 2003, un arrêté délimitant une nouvelle fois la zone A du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Bierset (Moniteur belge du 13 juin 2003, 2^{ème} édition). Cet arrêté abroge celui du 18 avril 2002. Toutefois, l'identité est totale entre les tracés délimités par les arrêtés des 18 avril 2002 et 3 avril 2003.

6. Par ailleurs, le Gouvernement wallon a adopté divers arrêtés déterminant les mesures d'accompagnement relatives essentiellement aux zones A et B. On se limitera à rappeler que l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 décembre 2000 fixant les mesures d'accompagnement applicables aux titulaires de droits réels immobiliers situés dans la première zone du plan d'exposition au bruit (zone A) des aéroports relevant de la Région wallonne a été annulé par l'arrêt du Conseil d'Etat, n° 111.888, du 24 octobre 2002. Les mesures qui avaient été adoptées consistaient, pour l'essentiel, dans un mécanisme de rachat, par la Région wallonne, des immeubles bâtis et non bâtis situés dans le périmètre concerné. S'agissant des autres zones, on ne mentionnera que

l'arrêté du Gouvernement wallon du 31 mai 2001 fixant les mesures d'accompagnement relatives aux immeubles d'habitation situés dans la deuxième zone (zone B) du plan d'exposition au bruit des aéroports relevant de la Région wallonne. Cet arrêté a fait l'objet de deux recours en annulation, l'un d'entre eux étant assorti d'une demande de suspension. La demande de suspension a été rejetée par l'arrêt n° 102.926, du 25 janvier 2002, la condition relative au risque de préjudice grave difficilement réparable n'étant pas remplie. Les mesures d'accompagnement consistent en des subventions en vue de l'isolation des immeubles. Enfin, il y a lieu de rappeler qu'ainsi que l'a décidé l'arrêt n° 115.290 du 30 janvier 2003, il résulte du texte de l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 que, dans la zone A de l'aéroport de Bierset, le Gouvernement "ne peut que procéder à l'acquisition des immeubles concernés et qu'il est tenu de le faire";

7. Le 30 novembre 2000, le Gouvernement wallon décide de "soumettre à révision le plan de secteur de Liège en vue de permettre le développement de l'activité aéroportuaire et de l'activité économique qui lui est liée", ainsi que d'en tirer les conséquences sur les zones urbanisables en fonction du plan d'exposition au bruit, sur les communes d'Ans, Awans, Flémalle, Grâce-Hollogne et Saint-Georges (Moniteur belge du 9 mars 2001, 2^{ème} édition).

8. Le 20 septembre 2001, le Gouvernement wallon adopte provisoirement la révision du plan de secteur de Liège (Moniteur belge du 9 octobre 2001, 2^{ème} édition).

9. Une première enquête publique est organisée sur le territoire des communes concernées, à savoir :

- Ans, du 25 octobre au 8 décembre 2001;
- Awans, du 26 octobre au 9 décembre 2001;
- Fexhe-le-Haut-Clocher, du 27 octobre au 10 décembre 2001;
- Flémalle, du 29 octobre au 12 décembre 2001;
- Grâce-Hollogne, du 30 octobre au 13 décembre 2001;
- Saint-Georges, du 31 octobre au 14 décembre 2001.

Chacun des conseils communaux a, au terme de l'enquête publique, donné son avis.

10. En date du 8 mai 2002, le Gouvernement wallon adopte un arrêté modifiant son arrêté du 20 septembre 2001 adoptant provisoirement la révision du plan de secteur de Liège (Moniteur belge du 22 mai 2002). L'objectif de cette modification

est de tenir compte de la nouvelle délimitation des zones A et B du plan d'exposition au bruit, telle qu'elle résulte des arrêtés du Gouvernement wallon du 18 avril 2002. Ces arrêtés remplacent la délimitation qui avait été établie respectivement le 19 octobre 2000 (pour la première zone) et le 20 décembre 2000 (pour la deuxième zone).

11. Une nouvelle enquête publique est organisée sur le territoire des communes concernées :

- à Ans, du 13 mai au 26 juin 2002;
- à Awans, du 13 mai au 26 juin 2002;
- à Fexhe-le-Haut-Clocher, du 10 mai au 23 juin 2002;
- à Flémalle, du 11 mai au 24 juin 2002;
- à Grâce-Hollogne, du 11 mai au 24 juin 2002;
- à Saint-Georges, du 10 mai au 23 juin 2002.

A nouveau, les conseils communaux ont chacun remis leur avis.

12. La Commission régionale de l'aménagement du territoire (CRAT) a rendu deux avis, respectivement le 24 mai 2001 et le 25 octobre 2002, soit au terme de chacune des deux enquêtes publiques.

13. Le Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD) a donné un avis, respectivement les 22 avril 2002 et 28 octobre 2002 .

14. La société coopérative à responsabilité limitée (S.C.R.L.) POLY'ART a été chargée de réaliser l'étude d'incidences ainsi qu'un complément, à la suite de la modification apportée, en 2002, au plan d'exposition au bruit.

15. Le 6 février 2003, le Gouvernement wallon adopte définitivement la révision du plan de secteur de Liège. Il s'agit de l'acte attaqué; il a fait l'objet d'une première publication au Moniteur belge du 21 mars 2003, 2^{ème} édition. Une deuxième publication, plus complète, a toutefois eu lieu le 9 avril 2003 (2^{ème} édition). Le texte publié le 9 avril remplace celui paru le 21 mars 2003;

Considérant que, dans la requête, les requérants indiquent qu'ils devraient habiter dans la future zone C du plan d'exposition au bruit (PEB) et que les nuisances qu'ils subissent devraient augmenter avec l'allongement de la piste; qu'ils montrent, en pièces 1 et 2 de leur dossier, l'évolution de la zone B en fonction de la prise en compte ou non de l'allongement de la piste;

Considérant que la partie adverse soulève une exception d'irrecevabilité du recours; qu'elle soutient que si le plan de secteur est annulé, la position des requérants ne s'en trouvera pas améliorée et qu'ils se plaignent des nuisances liées à l'exploitation de l'aéroport qui ne sont pas issues de l'acte attaqué; qu'elle affirme que les pièces 1 et 2 ne concernent que les zones A et B dont les requérants ne font pas partie; qu'elle rappelle que l'aéroport est ouvert 24 heures sur 24, que le PEB est déterminé à long terme en fonction de la saturation de l'aéroport et que l'allongement de la piste ne peut avoir les conséquences dénoncées par les requérants; qu'elle fait valoir qu'aucune demande n'a été introduite et qu'aucun permis n'a été délivré, en manière telle que l'augmentation des nuisances sonores n'est pas établie et n'est qu'hypothétique, ce qui ne correspond pas à l'intérêt certain et actuel requis; qu'elle soutient également qu'en ce qui concerne la N637, les requérants n'expliquent pas en quoi ils auraient intérêt à demander l'annulation du plan de secteur sur ce point;

Considérant que, dans leur mémoire en réplique, les requérants soulignent qu'au civil, la Région wallonne reproche aux requérants de ne pas avoir attaqué le plan de secteur de 1987 et que, devant le Conseil d'Etat, elle les estime dépourvus de l'intérêt requis; qu'ils affirment que l'allongement de la piste n'est pas possible sans les modifications du plan de secteur qu'ils contestent (zone de services publics et d'équipements communautaires et N637); que, selon eux, cet allongement permettra la fréquentation de gros porteurs qui engendreront plus de nuisances, rendant leur situation moins favorable; qu'ils relèvent aussi qu'ils agissent en annulation et non en suspension et qu'ils ne doivent pas prouver l'existence d'un préjudice imminent; qu'ils indiquent aussi que les pièces 1 et 2 de leur dossier montrent l'impact des modifications attaquées sur leur quartier et qu'il appartient à la Région wallonne de fournir les éléments qui le démentiraient (étude d'incidences relative à la demande de permis d'urbanisme pour l'allongement de la piste);

Considérant que, dans le cadre de son instruction de l'affaire, l'auditeur rapporteur a demandé aux requérants de justifier leur intérêt et sa persistance; qu'ainsi il a écrit à leur conseil, le 13 janvier 2010, dans les termes suivants :

" Je vous écris en votre qualité de conseils de Messieurs Boxus et Roua pour lesquels vous avez déposé une requête en annulation partielle de l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 février 2003 adoptant définitivement la révision du plan de secteur de Liège en vue de permettre le développement de l'activité aéroportuaire de Liège-Bierset et de l'activité qui lui est liée. La requête vise l'annulation de l'article 1^{er}, § 6, premier et dernier tirets.

Je note que dans la requête en annulation, vous justifiez l'intérêt de vos clients par référence à la situation possible de leurs habitations en zone C du plan d'exposition au bruit en fonction des critères appliqués par la Région wallonne à l'époque.

Les arrêtés de délimitation des différentes zones d'exposition au bruit et de développement à long terme ont été adoptés ou ont évolué depuis l'introduction du recours. Sauf erreur, aucun de vos clients n'a demandé l'annulation de la dernière répartition des terrains proches de l'aéroport de Liège-Bierset qui résulte de ces arrêtés postérieurs à l'introduction du recours.

Eu égard à ces éléments, pourriez-vous m'indiquer si vos clients maintiennent leur recours ? Dans l'affirmative, pourriez-vous me transmettre tous les éléments utiles pour apprécier la persistance de leur intérêt ?

Dans cette optique, je vous remercie de me transmettre

- un extrait cadastral renseignant la référence des immeubles en fonction desquels vos clients disent avoir intérêt à poursuivre l'annulation postulée ainsi que la preuve qu'ils étaient propriétaires de ces biens et qu'ils le sont restés à ce jour. Pour le cas où ces personnes n'étaient pas propriétaires, je vous remercie de me transmettre les documents que vous jugerez utiles afin de me permettre d'identifier le droit en vertu duquel elles occupaient et occupent toujours les biens renseignés dans la requête en annulation;
- la situation actuelle de ces biens au regard du zonage actuel;
- les éléments concrets qui montrent, pour chacun de vos clients, en quoi une éventuelle annulation pourrait avoir un effet utile, eu égard à l'évolution de la situation depuis l'introduction du recours";

Considérant que cette demande a été rappelée dans les termes suivants le 10 mars 2010 :

- " Ma lettre du 13 janvier 2010, dont vous avez accusé réception le 15 janvier 2010 et dont je joins en annexe à la présente une copie, est restée sans suite à ce jour.

A défaut de recevoir les renseignements demandés pour le 26 mars 2010, je rédigerai un rapport de carence";

Considérant que, par lettre du 23 mars 2010, les requérants indiquent :

- qu'ils maintiennent leur recours;
- qu'ils ont attaqué les modifications du plan de secteur qui rendent l'allongement de la piste possible et que même s'ils n'ont pas attaqué les actes réglementaires relatifs aux zones d'exposition au bruit, ils gardent intérêt à leur recours parce que l'allongement de la piste amènera plus de nuisances sonores dans le quartier où ils habitent et où l'aéroport se développe de manière considérable;
- que Monsieur BOXUS est toujours propriétaire d'un immeuble situé rue de la Gare 92 à Bierset en zone C du PEB et que Monsieur ROUA est toujours propriétaire d'un immeuble situé rue de la Gare 86 à Bierset actuellement en zone C du PEB, en 2020 en zone B et que ce bien est situé en dehors du plan de secteur;

Considérant qu'en annexe à sa lettre du 20 avril 2010, le conseil des requérants envoie des extraits de la matrice cadastrale de leurs biens;

Considérant que le fait que les effets des nouvelles affectations découlant de l'acte attaqué ne sont pas immédiats mais peuvent se manifester à l'avenir ne prive pas les requérants de leur intérêt à demander l'annulation de certaines de ses dispositions; que la circonstance que le bien du second requérant serait en dehors du plan de secteur concerné par les modifications attaquées ne le prive pas non plus de son intérêt, dès lors qu'une certaine proximité n'est pas contestée et suffit eu égard au type de nuisance dénoncé; que les requérants indiquent que les modifications qu'ils contestent permettent l'allongement de la piste et que cet allongement va accroître les nuisances qu'ils subissent déjà; qu'ils justifient à suffisance leur intérêt et sa persistance en faisant valoir que l'allongement de la piste va permettre à l'aéroport d'accueillir des gros porteurs qui pourraient engendrer plus de nuisances qu'avant l'allongement; que l'exception ne peut être accueillie;

Considérant que les requérants prennent un premier moyen de la violation des articles 1^{er}, 42 et 46 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP), de l'inexactitude de l'analyse de la situation de fait et de droit ayant précédé la modification du plan de secteur et de l'erreur manifeste d'appréciation; que, selon eux, le plan d'exposition au bruit fixé en vertu de l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 était un des éléments que devait prendre en compte la Région wallonne dans le cadre de son obligation d'apprécier les éléments de fait que lui imposent les articles 42 et 46 du CWATUP; qu'ils évoquent à l'appui de leur thèse les éléments suivants :

- le quatrième objectif invoqué dans l'arrêté du Gouvernement du 20 septembre 2001 adoptant provisoirement le plan de secteur litigieux;
- le fait que l'acte attaqué présente le PEB comme un outil de planification et de gestion du territoire;
- l'objectif que se donne l'acte attaqué d'éviter l'habitat en zone de bruit;
- la CRAT a estimé dans son deuxième avis que le PEB était un des éléments fondamentaux de la justification de la modification du plan de secteur;

Considérant que les requérants retracent comme suit "les péripéties relatives à l'adoption des PEB et leur effet sur l'acte attaqué":

- analyse des arrêtés des 19 octobre et 20 décembre 2000 délimitant les zones A et B lors de l'adoption de l'arrêté du 20 septembre 2001;
- suspension des arrêtés des 19 octobre et 20 décembre 2000 par l'arrêt n° 98.248 du 12 août 2001;

- adoption de l'arrêté du 18 avril 2002 délimitant les zones A et B et modification de l'arrêté du 20 septembre 2001 par l'arrêté du 8 mai 2002;
- invalidation de cette seconde analyse par la Cour d'arbitrage, devenue la Cour constitutionnelle (arrêt n° 51/2003 qui critique la différence de traitement entre les habitants des zones A et B) et par le Conseil d'Etat;

Considérant qu'ils soutiennent que c'est essentiellement sur la base de la distinction entre les zones A et B que le plan de secteur a été modifié; qu'ils citent un extrait de l'étude d'incidences qu'ils disent préconiser l'assimilation de la zone A et de la zone B; que, selon eux, la réponse de la Région wallonne quant à une assimilation des zones A et B est inexacte en droit; qu'en plus de l'arrêt de la Cour d'arbitrage, ils invoquent l'arrêt du Conseil d'Etat n° 115.290 du 30 janvier 2003 et concluent que l'analyse de la situation en fait et en droit est inexacte en fait, illégale et manifestement erronée;

Considérant que les biens des requérants ne se situent pas dans les zones A et B du PEB; que le grief qu'ils formulent contre l'acte attaqué découlant de leur critique vis-à-vis de la délimitation des zones A et B et, plus particulièrement de la frontière entre les zones A et B, ne concerne donc pas la délimitation de la zone C et la frontière entre les zones B et C; que les critiques qu'ils formulent quant à la délimitation entre les zones A et B n'auraient pas pour conséquence que l'extension de la zone aéroportuaire aurait dû être plus restreinte; qu'ils ne font pas valoir que par l'effet d'une délimitation différente entre ces deux zones l'extension de la zone aéroportuaire aurait dû être plus restreinte en raison des conséquences qu'elle a sur la zone dans laquelle ils habitent; qu'une extension de la zone aéroportuaire reposant sur une mauvaise appréciation de la frontière entre les zones A et B n'a pas nécessairement d'influences néfastes sur les zones C et D; que les requérants n'ont pas critiqué les nouvelles zones des plans d'exposition au bruit adoptées: qu'ils n'ont pas intérêt au moyen;

Considérant que les requérants prennent un second moyen de la violation des articles 1^{er}, 23, 42 et 46 du CWATUP et de l'absence de réponse aux remarques des riverains et des communes exprimées lors de l'enquête publique; qu'ils reprochent à l'acte attaqué et à l'étude d'incidences de ne pas avoir abordé la question de l'allongement de la piste qui est un des éléments qui justifie la modification du plan de secteur; qu'ils exposent qu'à l'origine, la zone aéroportuaire devait être inscrite en zone industrielle sans distinction entre la zone aéroportuaire et la zone de fret, l'allongement de la piste n'apparaissant qu'en filigrane par le détournement de la N637; qu'ils font valoir que l'auteur de l'étude d'incidences a estimé que la fonction aéroportuaire

répondait à la définition des activités en zone de services publics et d'équipements communautaires et que cette proposition a été suivie dans l'arrêté adoptant provisoirement la révision du plan de secteur; qu'ils rappellent que, dans la justification qui accompagne l'arrêté du Gouvernement du 20 septembre 2001, on peut lire : "adaptation des limites de la zone services publics et d'équipements communautaires [...] les pistes, en tenant compte de l'allongement de la piste principale tel que programmé" et en déduisent que la nouvelle zone de services publics et d'équipements communautaires est uniquement justifiée par l'objectif d'allonger la piste; qu'ils soulignent que, sur ce point, les riverains ont émis des réclamations dont la CRAT s'est fait l'écho et citent l'extrait suivant de l'avis de la CRAT :

- " La pertinence du PEB est mise en cause sur les aspects suivants :
[...]
5/ Le décollage des gros porteurs à pleine charge, grâce à l'allongement de la piste de 400 m, aura pour effet d'augmenter la durée du vol à basse altitude, rendant beaucoup plus audible la poussée des réacteurs. Cet allongement est largement rejeté par les habitants d'Awans directement touchés par cette décision" (Moniteur belge du 21 mars 2003, p. 13.978);

qu'ils exposent que la commune d'Awans s'est également exprimée à cet égard (Moniteur belge du 21 mars 2003, p. 13.957) et qu'un des riverains a aussi soulevé la question de la sûreté (Moniteur belge du 21 mars 2003, p. 13.949); qu'ils indiquent que ni l'acte attaqué ni l'étude d'incidences ne traitent des problèmes liés à l'allongement de la piste et citent les passages suivants de l'acte attaqué :

- " - Considérant que l'agrandissement précité n'est qu'une condition nécessaire et non suffisante à l'allongement de la piste; que cet allongement de piste ne pourra être autorisé qu'au terme d'une procédure spécifique sur laquelle la présente révision du plan de secteur ne préjuge pas" (Moniteur belge du 21 mars 2003, p. 13.957);
- Considérant que cette mesure n'est pas à l'échelle du plan de secteur et devra être traitée dans le permis d'environnement pour lequel l'exploitant est tenu d'introduire une demande" (Moniteur belge du 21 mars 2003, p. 13.949);

qu'ils en déduisent que l'acte attaqué refuse d'exposer les motifs, la justification, les avantages et les inconvénients de la création de la nouvelle zone de services publics et d'équipements communautaires en envisageant l'allongement comme un postulat et non comme un projet dont il faut évaluer les effets probables sur l'environnement; qu'ils divisent leur second moyen en deux branches :

- dans une première branche, ils rappellent les obligations découlant des articles 23, 42 et 46 du CWATUP qui selon eux imposent l'inscription au plan de secteur des principales infrastructures dont fait partie la piste; qu'ils exposent qu'en conséquence l'inscription de la piste fait donc nécessairement partie des questions devant

faire partie de l'étude d'incidences et constatent que l'utilité économique et l'impact sur l'environnement de l'inscription de la nouvelle zone de services publics et d'équipements communautaires ne sont expliqués ni par l'étude d'incidences ni par l'acte attaqué; qu'ils comparent cette situation avec les développements consacrés au détournement de la N637 et prétendent que choisir de débattre de la modification du tracé de la N637 sans débattre de sa cause, l'allongement de la piste, ne peut être justifié raisonnablement; qu'ils soutiennent que l'incidence de l'allongement de la piste n'a pas été évalué par l'auteur de l'étude et que le Gouvernement a évité d'aborder la question; qu'ils estiment que, bien qu'à partir d'avril 2002 le PEB soit supposé prendre en compte les inconvénients de l'allongement de la piste et que le PEB soit à la source de la modification du plan de secteur, il appartenait à l'auteur de l'étude de traiter des incidences de l'allongement de la piste, ce qu'il n'a pas fait, se contentant de considérer cet allongement comme un postulat imposé par le Gouvernement; qu'il en résulte selon eux que l'étude ne correspond pas au prescrit de l'article 42 du CWATUP et que ni les participants à l'enquête ni le Gouvernement n'ont pu apprécier justement les incidences liées à la nouvelle zone de services publics et d'équipements communautaires inscrite en vue de l'agrandissement de la piste à 3.600 mètres; qu'ils affirment que le principe de l'allongement de la piste devait être abordé dès l'élaboration du plan de secteur, estimant que la partie adverse pourrait, après, soutenir que l'allongement de la piste n'était que l'exécution de la modification du plan de secteur; qu'ils relèvent aussi que dans une étude de Tractebel de 1992, la longueur de la piste avait été jugée suffisante;

- dans une seconde branche, après avoir cité l'arrêt n° 112.020 du 29 octobre 2002, ils reprochent à la partie adverse de ne pas avoir répondu aux objections liées à l'augmentation des nuisances en raison de l'allongement de la piste et de la possibilité de voir des gros porteurs décoller à pleine charge, ces objections n'étant pas non plus examinées par les avis préalables à l'acte attaqué;

Considérant que l'acte attaqué ne crée pas un nouveau champ d'aviation mais en redéfinit les limites existantes, l'article 1^{er}, § 6, des prescriptions littérales de l'acte attaqué visant explicitement l'extension de la zone aéroportuaire; que l'objet de la révision du plan de secteur est l'extension de la zone de services publics et d'équipements communautaires en vue de rendre possible l'allongement de la piste, sans empiéter sur les précisions à apporter lors de l'adoption des décisions futures relatives aux contours précis de l'allongement et aux modalités de sa mise en œuvre; que l'acte attaqué précise que "l'agrandissement précité n'est qu'une condition nécessaire et non suffisante à l'allongement de la piste";

Considérant que l'évaluation des incidences environnementales ne doit contenir que les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existantes, du contenu et du degré de précision du plan ou du programme et du stade atteint dans le processus de décision;

Considérant qu'en limitant, comme elle l'a fait, l'étude d'incidences à l'examen préalable à l'adoption de l'acte attaqué et l'étendue de sa motivation, c'est-à-dire en ne tenant pas compte des aspects qui peuvent relever de l'examen des demandes de permis d'urbanisme et d'environnement relatives à l'allongement de la piste, la partie adverse a fait une correcte application du pouvoir d'appréciation qui lui appartient; que la première branche du second moyen n'est pas fondée;

Considérant que le droit de réclamation résultant de l'enquête publique entraîne pour l'autorité l'obligation d'examiner la régularité et le bien-fondé des réclamations introduites; que cette obligation doit s'apprécier en fonction de ses objectifs; que ne sont pas pertinentes et ne nécessitent pas de réponse des objections qui ne concernent pas la modification de la destination du territoire mais portent sur des points qui ne doivent pas être réglés par le plan de secteur; que le second requérant, qui a introduit une réclamation, ne fait pas valoir que celle-ci comportait des objections auxquelles il devait être répondu eu égard à ce qui vient d'être rappelé; que le second moyen n'est fondé en aucune de ses branches,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en annulation est rejetée.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 350 euros, sont mis à la charge des requérants.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le vingt-trois novembre deux mille dix par :

MM. HANOTIAU,
DAOUD,

président de chambre,
conseiller d'Etat,

PAQUES,
M^{me} MALCORPS,

conseiller d'Etat,
greffier.

Le Greffier,

Le Président,

M.-Chr. MALCORPS.

M. HANOTIAU.