

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 223.191 du 17 avril 2013

A. 207.052 /XIII-6426

En cause :

1. **CASSART** Paul-Emile,
 2. **la Société privée à responsabilité limitée FLY-CAB,**
 3. **d'URSEL** Etienne,
 4. **BLAUDE** Paul,
 5. **WAGEMANS** Eric,
 6. **SCHYNS** Hugues,
- ayant tous élu domicile chez
Me Tanguy VANDENPUT,
avocat,
avenue Tedesco 7
1160 Bruxelles,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
Me Pierre MOËRYNCK, avocat,
avenue Georges Henri 431
1200 Bruxelles.

Requérante en intervention :

**la Société coopérative à responsabilité limitée
ASSOCIATION INTERCOMMUNALE
POUR LE DEVELOPPEMENT
ECONOMIQUE DURABLE DE
LA PROVINCE DE LUXEMBOURG,**
en abrégé "**IDELUX**",
ayant élu domicile chez
Me Philippe LEVERT, avocat,
avenue Louise, 149/22
1050 Bruxelles.

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

Vu la requête unique introduite le 14 novembre 2012 par Paul-Emile CASSART, la société privée à responsabilité limitée (S.P.R.L.) FLY-CAB, Etienne d'URSEL, Paul BLAUDE, Eric WAGEMANS et Hugues SCHYNS en ce qu'ils demandent la suspension de l'exécution du "permis d'urbanisme délivré le 5 septembre 2012 à l'Association intercommunale pour le Développement économique durable de la Province de Luxembourg, ci-après, en abrégé IDELUX, relatif à la première phase des travaux d'aménagement d'un parc d'activités économiques et des espaces d'accueil du public";

Vu la requête introduite le 10 décembre 2012 par laquelle la société coopérative à responsabilité limitée (S.C.R.L.) ASSOCIATION INTERCOMMUNALE POUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DURABLE DE LA PROVINCE DE LUXEMBOURG, en abrégé "IDELUX", demande à être reçue en qualité de partie intervenante;

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

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

Vu l'ordonnance du 11 février 2013 fixant l'affaire à l'audience du 15 mars 2013 à 10 heures;

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

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

Entendu, en leurs observations, Me T. VANDENPUT, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, Me P. MOËRYNCK, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et Me Ph. LEVERT, avocat, comparaissant pour la partie intervenante;

Entendu, en son avis conforme, M^{me} LEYSEN, premier 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 peuvent être résumés comme suit :

1. L'ensemble des terrains du domaine de l'aérodrome appartiennent à la ville de Saint-Hubert. Le 1^{er} janvier 2010, ils ont été cédés par bail emphytéotique à la Société wallonne des Aéroports pour une durée de 99 ans, à l'exception de l'assiette du bâtiment abritant le Centre national de vol à voile qui reste pleine propriété communale.

La S.C.R.L. IDELUX, actionnaire majoritaire de la société de gestion de l'aérodrome, bénéficie sur ces terrains d'une concession domaniale et de services publics, ayant pris cours le 1^{er} janvier 2010.

Le 1^{er} janvier 2030, le bail emphytéotique sera automatiquement cédé à la S.C.R.L. IDELUX.

L'aérodrome, qui est un établissement de classe 2 selon la nomenclature des établissements classés (pistes herbeuses), est autorisé par un permis d'environnement délivré le 14 décembre 2006 par le collège communal de Saint-Hubert.

2. Le 12 janvier 2012, IDELUX introduit auprès de la direction de l'équipement des parcs d'activités de la Région wallonne, sur pied de l'article 1^{er}bis du décret du 11 mars 2004 relatif aux infrastructures d'accueil des activités économiques, une demande d'inscription d'une partie de l'actuel aérodrome civil de Saint-Hubert en périmètre de reconnaissance économique. Aucune expropriation n'est prévue.

3. Le 23 janvier 2012, l'intercommunale introduit auprès du fonctionnaire délégué une demande de permis d'urbanisme ayant pour objets :

- à l'intérieur du site de l'aérodrome de Saint-Hubert, la démolition d'une partie des infrastructures existantes comprenant des revêtements et bâtiments (numérotés 1, 2 et 3) en vue de réaliser de nouvelles infrastructures et un aménagement paysager qualitatif du site de l'aérodrome cadastré 1^{ère} division, section A, n° 2132v6;
- la réalisation de la première phase des travaux d'aménagement du parc d'activités et des espaces d'accueil du public comprenant la construction des voiries, parkings, esplanade, et la réalisation de l'égouttage séparatif, de l'alimentation en eau, de l'éclairage public, la création des bassins de ruissellement et les aménagements paysagers;

- les déblais et les remblais pour la réalisation de la nouvelle voirie, de la plate-forme, du dépôt gabarié et des accotements;

La zone des travaux est reprise en zone non affectée dite "zone blanche avec surimpression d'un dessin d'avion" au plan de secteur de Bertrix-Libramont-Neufchâteau adopté par arrêté royal du 5 décembre 1984.

Le site de l'aérodrome jouxte la zone Natura 2000 BE34030 située à l'ouest. Sauf erreur, une partie des pistes empiète sur la zone Natura 2000.

4. Le 20 février 2012, la S.C.R.L. IDELUX transmet au fonctionnaire délégué une note et des annexes relatives au projet global de redéploiement de l'aérodrome et aux différents projets d'investissement qui en découlent afin de lui permettre de mettre en contexte les demandes de permis qui lui ont déjà été adressées et celles qui le seront à l'avenir .

5. Le 27 février 2012, le fonctionnaire délégué accuse réception du dossier complet de la demande et considère que le projet "n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement tenant compte des critères de sélection pertinents visés à l'article D.66, § 2 ainsi que des informations connues à ce stade de l'instruction de la demande de permis en l'absence des consultations requises et du résultat de l'enquête publique".

6. Le 29 février 2012, le commissaire voyer des services techniques de la province de Luxembourg émet un avis favorable, sans objection à formuler sur la voirie communale.

7. Le 5 mars 2012, le service incendie de la ville de Saint-Hubert émet un avis favorable moyennant le respect de certaines conditions, et notamment la réalisation d'un chemin d'accès carrossable à chaque bout de piste (un au niveau des hangars et un au niveau de la placette en bout de zone industrielle à construire).

8. L'enquête publique organisée du 15 au 29 mars 2012 suscite de nombreuses lettres de réclamations, parmi lesquelles celles des premier, troisième, quatrième et sixième requérants.

9. Le 22 mars 2012, la direction des voiries et cours d'eaux des services techniques provinciaux de la province de Luxembourg émet un avis technique favorable conditionnel du point de vue hydraulique.

10. Le 23 mars 2012, le département du sol et des déchets émet un avis favorable conditionnel sur la demande.

11. Le 26 mars 2012, la direction des eaux souterraines émet un avis favorable conditionnel sur le projet.

12. Le 26 mars 2012, le département nature et forêts (D.N.F.) émet un avis favorable et "insiste pour que le choix des essences arbustives et de haute tige utilisées dans le «cadre vert» du projet soient feuillues et indigènes pour les zones de stationnement et voiries".

13. En séance du 24 mai 2012, le conseil communal de la ville de Saint-Hubert relève qu'à défaut d'avoir émis un avis sur l'ouverture d'une voirie communale sur le territoire de l'aérodrome dans le délai qui lui était imparti, son avis est réputé favorable. Il donne par ailleurs, au cours de la même séance, un accord explicite sur la création d'une voirie communale sur le territoire de l'aérodrome.

14. Le 7 juin 2012, le collège communal de la ville de Saint-Hubert relève qu'à défaut d'avoir émis un avis concernant la demande d'IDELUX en vue de procéder au redéploiement économique et touristique de l'aérodrome de Saint-Hubert, son avis est réputé favorable. Il émet par ailleurs, au cours de cette même séance, un avis favorable explicite sur le redéploiement précité.

15. Le 5 septembre 2012, le fonctionnaire délégué délivre le permis d'urbanisme sollicité. Il s'agit de l'acte attaqué.

16. Le 14 septembre 2012, cette décision est notifiée à Paul-Emile CASSART, premier requérant.

17. Le 19 septembre 2012, les fonctionnaires technique et délégué délivrent à la S.C.R.L. IDELUX un permis unique pour construire et exploiter un atelier de maintenance pour aéronefs (planeurs, ULM, avions tracteurs) sur le site de l'aérodrome de Saint-Hubert, sur une parcelle cadastrée, 1^{ère} Division, section A, n° 2132v6. A l'audience, le conseil des requérants déclare n'avoir pas eu connaissance de ce permis dont l'existence leur a été révélée à ladite audience;

Considérant que, par requête introduite le 10 décembre 2012, la S.C.R.L. IDELUX demande à intervenir; qu'il ressort de l'article 47 des statuts (publiés aux annexes du Moniteur belge le 13 novembre 2009) ce qui suit :

" Les actions judiciaires ou les procédures relevant du Conseil d'Etat, tant en demandant qu'en défendant, sont poursuivies au nom de l'association par le conseil d'administration, poursuites et diligences du président ou de celui qui le remplace.

Toutefois en cas d'urgence, comme pour les actions ou procédures dérivant de la gestion courante ou journalière, celles-ci peuvent être introduites ou poursuivies conjointement :

- par le président ou en cas d'absence ou d'empêchement de celui-ci, par un vice-président ou à défaut par l'administrateur, membre du comité permanent, le plus ancien dans la fonction,
- et par le directeur général ou en cas d'absence ou d'empêchement de celui-ci, par le membre de la cellule groupe directement concerné ou à défaut, par un autre membre de la cellule groupe";

que la décision d'intervenir a été signée le 30 novembre 2012 par Fabian COLLARD et Elie DEBLIRE, le premier en tant que directeur général de la société coopérative à responsabilité limitée (S.C.R.L.) ASSOCIATION INTERCOMMUNALE POUR LA VALORISATION DE L'ENVIRONNEMENT, en abrégé AIVE, et le second en tant que président de la S.C.R.L. IDELUX; que, sans qu'il faille juger en l'espèce de l'urgence, si Elie DEBLIRE est bien désigné en tant que président de la S.C.R.L. IDELUX par une décision du 10 novembre 2009, publiée aux annexes du Moniteur belge le 20 novembre 2009 (au demeurant non produite par la requérante en intervention en annexe à son dossier), la preuve de la désignation de Fabian COLLARD en qualité de directeur général d'IDELUX fait défaut, outre qu'il est présenté uniquement comme directeur général de l'AIVE;

Considérant que l'article 55 des statuts prévoit notamment que "la gestion journalière de l'association est assurée par le directeur général, sous le contrôle de l'organe restreint de gestion ou à défaut, du conseil d'administration" et que "le contenu et les limites de cette compétence sont précisés dans un contrat de gestion à convenir entre le conseil d'administration et le directeur général"; qu'au terme de l'article 47 du Code des sociétés "le conseil d'administration peut déléguer à un ou plusieurs de ses membres ou à un tiers nommément désigné, certains pouvoirs qu'il détermine"; que selon les dispositions du Code des sociétés, et notamment l'article 525 dudit code applicable à la gestion journalière, "la clause en vertu de laquelle la gestion journalière est déléguée à une ou plusieurs personnes agissant soit seules, soit conjointement est opposable aux tiers dans les conditions prévues par l'article 76"; qu'au terme de ce dernier article "les actes et indications dont la publicité est prescrite ne sont opposables aux tiers qu'à partir du jour de leur publication par extraits ou par mention aux annexes du Moniteur belge, sauf si la société prouve que ces tiers en avaient antérieurement connaissance"; que la preuve de la publication aux annexes du Moniteur belge de ladite délégation n'a été fournie ni en annexe à la requête en intervention, ni à l'audience; qu'au demeurant, des recherches sur le site du

Moniteur belge sont restées vaines; que la requête en intervention ne peut dès lors à ce stade être accueillie;

Considérant que la partie adverse relève que l'acte attaqué a été notifié à l'ensemble des parties concernées le 5 septembre 2012; qu'elle reproche aux requérants de ne pas apporter la preuve de la notification de l'acte attaqué le 15 septembre 2012 et de ne pas justifier dès lors de la recevabilité ratione temporis de leur recours;

Considérant qu'en vertu de l'article 343 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie (CWATUPE), le permis d'urbanisme délivré doit être notifié aux personnes qui ont déposé une réclamation au cours de l'enquête publique; que seule cette notification, à l'exclusion de la prise de connaissance de cette décision par d'autres moyens, fait courir le délai de recours aux conditions qu'énonce l'article 19 des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Considérant, en outre, que lorsque ni l'acte attaqué, ni la lettre de notification qui s'y rapporte ne comportent aucune mention relative aux voies de recours et, notamment, à la possibilité d'introduire un recours devant le Conseil d'Etat, en application de l'article 19, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, le délai prescrit pour l'introduction du recours ne prend cours que quatre mois après la notification de l'arrêté litigieux;

Considérant ensuite qu'il appartient à la partie qui invoque la tardiveté du recours au Conseil d'Etat d'en apporter la preuve, de simples présomptions ne suffisant pas à cet égard;

Considérant qu'en l'espèce, les premier, troisième, quatrième et sixième requérants ont introduit une réclamation dans le cadre de l'enquête publique;

Considérant que la partie adverse allègue que l'acte attaqué a été notifié "à l'ensemble des parties concernées" le 5 septembre 2012, sans toutefois prétendre qu'il aurait été notifié à cette date à l'ensemble des personnes qui ont introduit une réclamation dans le cadre de l'enquête publique; que ne figurent au dossier administratif que les lettres de notification de l'acte attaqué adressées au collège communal et aux différentes instances consultées au cours de la procédure de délivrance de permis; qu'aucune pièce du dossier administratif ne permet d'établir que le permis aurait été notifié aux requérants conformément à l'article 343 du CWATUPE;

Considérant, par ailleurs, que ni l'acte attaqué ni la notification du 14 septembre 2012 produite au dossier des requérants ne contiennent de mentions relatives à la possibilité d'introduire un recours devant le Conseil d'Etat et, partant, l'indication des formes et des délais à respecter; qu'en outre, la partie adverse reste en défaut d'établir que les deuxième et cinquième requérants auraient eu connaissance de l'acte attaqué plus de soixante jours avant l'introduction du recours; que l'exception d'irrecevabilité ratione temporis ne peut être accueillie;

Considérant, ensuite, que la partie adverse critique le fait que les requérants ne fondent pas leur intérêt sur la demande spécifique dont elle a été saisie mais sur une situation future et incertaine relative au réaménagement des pistes de l'aérodrome de Saint-Hubert; qu'elle prétend que l'intérêt invoqué est d'autant moins pertinent en l'espèce qu'il concerne une autre demande d'autorisation sans lien avec celle examinée par l'acte attaqué et dont la décision finale doit être prise par le Gouvernement en application de l'article 127, § 5, du CWATUPE; que l'intérêt des requérants n'est, selon elle, donc pas établi sur ce point; qu'elle affirme, en outre, que l'intérêt fondé sur l'éventuelle fermeture d'une piste de l'aérodrome n'est pas plus établi puisque ce grief ne résulte pas de l'acte attaqué mais d'une éventuelle autre demande de permis, qu'il est inexistant car il ressort des déclarations de la demanderesse de permis qu'aucune piste ne sera supprimée et qu'en toute hypothèse, d'autres pistes demeurent accessibles; qu'elle conteste également la qualité de voisins immédiats des premier (situé à plus 3 km du projet), cinquième (situé à environ 3 km du projet) et sixième (à plus de 2 km du projet) requérants; qu'elle estime que le premier requérant ne démontre pas qu'il serait propriétaire d'un avion entreposé dans les installations de l'aérodrome ni n'expose en quoi le projet litigieux serait de nature à modifier sa situation; qu'elle soutient que le sixième requérant ne peut tirer aucune conséquence du fait que son bien est situé dans l'axe de la piste dès lors que le projet ne modifie ni ne porte atteinte à celui-ci; qu'elle en déduit que dès lors que le projet n'entraîne pas l'aménagement des pistes de l'aérodrome et compte tenu de la distance entre le lieu d'implantation du projet et les biens des premier, cinquième et sixième requérants et de la configuration des lieux, ceux-ci ne disposent pas de l'intérêt requis; qu'elle observe ensuite, en ce qui concerne la deuxième requérante, qu'il convient d'émettre des doutes au sujet de son intérêt à agir compte tenu du caractère extrêmement large de son objet social; qu'elle affirme que rien ne permet de comprendre en quoi l'acte attaqué serait de nature à porter atteinte à celui-ci dès lors que le projet n'implique pas la fermeture d'une quelconque piste de l'aérodrome et dès lors que le fait qu'elle posséderait un avion de tourisme sur le site de l'aérodrome n'est étayé par aucun document probant; qu'elle souligne enfin que la seule qualité d'usager n'est pas de nature à conférer aux troisième et quatrième requérants un intérêt au recours puisqu'en l'espèce, la pratique du vol à voile n'est en rien compromise par le projet attaqué; qu'elle observe, au surplus, qu'aucun document ne permet de vérifier

que les troisième et cinquième requérants disposeraient effectivement d'une seconde résidence à proximité directe de l'aérodrome; qu'elle conclut que la requête est irrecevable;

Considérant que tout riverain a intérêt au bon aménagement de son quartier, ce qui implique la faculté de contester tout projet susceptible de modifier son environnement ou d'affecter son cadre de vie;

Considérant que le premier requérant se contente d'affirmer qu'il est "pilote d'avion de plaisance" et dès lors "utilisateur fréquent de l'aérodrome de Saint-Hubert" où son avion est "entreposé toute l'année dans les installations existantes"; qu'aucun document ne vient attester de cette qualité d'utilisateur des infrastructures de l'aérodrome; que, par ailleurs, le premier requérant, dont l'habitation est sise à Vesqueville, soit à plus de 3,5 km du site litigieux, ne prouve pas à suffisance son intérêt au recours en tant que voisin proche du site litigieux;

Considérant, s'agissant de la deuxième requérante, que l'article 3 de ses statuts dispose comme suit :

" La société a pour objet, tant en Belgique qu'à l'étranger, pour son compte propre ou pour compte de tiers, toutes opérations généralement quelconques, se rapportant directement ou indirectement à l'entreprise de peinture, la décoration et le tapissage.

Elle pourra acheter et vendre, importer ou exporter tous matériaux, instruments et outils y afférents.

Elle pourra également s'intéresser à l'exploitation à titre privé d'avions de tourisme, notamment la location d'avions, l'écolage, la prise de vue aérienne, le transport de personnes ou de biens mobiliers de quelque nature que ce soit.

Elle pourra faire et exécuter toutes prestations de service et tous mandats notamment sous forme d'études, d'organisations, de conseils de marketing, de management avec ou sans mise à disposition de personnel, locaux et matériel dans la gestion commerciale, mobilière, immobilière et dans les matières informatiques, administratives, financières, économiques et commerciales, cette liste étant non limitative mais exemplative.

Elle pourra en outre procéder à la réalisation de toutes opérations immobilières et foncières, et notamment l'achat, la vente, l'échange, la location et la gérance de tous immeubles bâtis ainsi que la vente, l'échange, la mise en valeur, le lotissement, l'exploitation, la location et l'affermage de tous immeubles non bâtis.

Elle pourra agir à titre de consultant dans ses divers domaines et faire de la prospection en Belgique ou à l'étranger pour développer les affaires de la société.

Elle pourra accepter des postes d'administrateur de sociétés.

A titre accessoire, elle a pour objet toutes opérations généralement quelconques ayant un rapport direct ou indirect avec la photographie, son développement, sa reproduction et toutes ses applications, y compris les applications graphiques.

Elle peut soit pour son propre compte, soit pour le compte de tiers, effectuer toutes opérations commerciales, industrielles, financières, mobilières et immobilières, se rattachant directement ou indirectement à son objet social ou de nature à lui procurer un avantage quelconque en vue de son développement.

Elle peut notamment s'intéresser par voie d'association, d'apport, de fusion, de souscription, d'achat, de participation ou d'intervention financière ou autres à toutes sociétés ou entreprises existantes ou à créer en Belgique ou à l'étranger dont l'objet sera analogue ou connexe au sien, ou susceptible d'accroître son activité sociale, celle-ci étant comprise dans son sens le plus étendu";

Considérant que s'il est exact que l'objet social de la deuxième requérante est très large, il n'en demeure pas moins qu'il comprend une série d'activités directement liées au secteur de l'aéronautique; qu'elle a, en sa qualité de locataire d'un emplacement sur le site de l'aérodrome, intérêt au bon aménagement de celui-ci et, partant, au recours;

Considérant que les troisième et quatrième requérants pratiquent des activités aéronautiques et fréquentent le site de l'aérodrome de Saint-Hubert de sorte qu'il existe entre eux et l'acte attaqué un rapport suffisamment individualisé; qu'ils produisent d'ailleurs des documents attestant de leur qualité d'usagers de l'aérodrome concerné; que le fait que leur intérêt soit identique à celui de l'ensemble des utilisateurs de l'aérodrome, c'est-à-dire une catégorie bien ciblée et limitée de personnes, ne suffit pas pour autant à considérer le recours comme un recours populaire; qu'ils ont ainsi en leur qualité d'utilisateurs de l'aérodrome, intérêt au bon aménagement de ce site, la circonstance que les travaux autorisés ne les empêchent pas de pratiquer leurs activités au départ de celui-ci étant sans incidence à cet égard;

Considérant que les cinquième et sixième requérants invoquent leur qualité de voisins immédiats du site d'implantation du projet; qu'ils sont cependant situés respectivement à plus de 3,5 km et à plus de 2,5 km du site litigieux; qu'ils affirment toutefois se situer dans l'axe de la piste de décollage destinée à être aménagée en revêtement dur; que, de la comparaison entre la carte fournie par les requérants indiquant leur situation par rapport au site d'implantation et des cartes annexées à la présente demande de permis qui localise notamment la piste 23/50, il ressort effectivement que les requérants se situent bien dans l'axe de ladite piste; que leur intérêt en tant que voisins du site est dès lors lié à l'examen du moyen unique tendant à établir que le permis attaqué n'autorise qu'une partie d'un projet global dont un des aspects consiste à modifier une des pistes dans l'axe duquel se situent leurs habitations et que, dès lors, une évaluation du projet global aurait dû être faite avant la délivrance du permis attaqué, lequel aurait pu, sur la base de cette évaluation, être différent;

Considérant que les requérants prennent un moyen unique de la violation des articles 1^{er} à 10 de la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ainsi que de son annexe II, des articles 3, 4, 5 et 6 de la directive 2001/42 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et de ses annexes 1 et 2, de la directive 92/43 du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et la flore sauvages, des articles D.6, D.53 à D.61, D.62, D.66, D.67, D.68 et R.53 du Livre I^{er} du Code de l'environnement, de l'annexe I de 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, et spécialement des rubriques 62.00, 92.61.08, 70, des articles 1, 3^o et 11^o et 81 du décret du 11 mars 1999 relatif aux permis d'environnement, de l'article 1^{er} bis du décret du 11 mars 2004 relatif aux infrastructures d'accueil des activités économiques, de l'article 29, § 2, de la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de l'erreur dans les motifs de l'acte ou de leur absence, de l'erreur manifeste d'appréciation, de la violation du principe de bonne administration et du principe selon lequel tout acte administratif doit être pris en toute connaissance de cause et de l'excès de pouvoir; que, notamment, dans une première branche, ils font valoir que l'acte attaqué autorise la première phase d'un projet de réaménagement global de l'aérodrome sans qu'une évaluation préalable et cumulative des incidences du projet, pris dans sa globalité, ait été réalisée, alors qu'une telle évaluation globale s'imposait en l'espèce; qu'ils soutiennent qu'il résulte en effet des articles D.62 et R.53 du Code de l'environnement une interdiction claire de scinder un projet unique et de le soustraire à toutes ou certaines des règles applicables à l'évaluation globale dont il doit faire l'objet sur le plan environnemental; que, selon eux, le projet s'entend, au sens de l'article D.6, 16^o, du Livre I^{er} du Code de l'environnement, comme faisant partie intégrante du projet global de redéploiement économique et touristique de l'aérodrome de Saint-Hubert, quand bien même l'objet spécifique de l'acte attaqué ne porte que sur la première phase de celui-ci; qu'ils prétendent que la proximité géographique entre les différentes composantes du projet de redéploiement est établie par la seule lecture des plans du projet global, tels qu'ils ressortent, notamment, du dossier de demande de périmètre de reconnaissance économique; qu'en ce qui concerne l'interdépendance fonctionnelle entre les différentes "phases" de ce projet global, ils estiment que celle-ci ressort à l'évidence de l'approche même que s'en font le titulaire de l'acte attaqué et les autorités; qu'ils soulignent, ainsi, que la demande de permis, tout comme l'acte attaqué et les avis donnés lors de l'instruction de la demande de permis, font état de la globalité du projet de redéploiement, dont la première phase n'est autre que le projet autorisé par l'acte attaqué et illustrent ce lien d'interdépendance par de nombreux exemples; qu'ils en concluent que c'est donc de façon tout à fait artificielle et illégale

que le maître d'ouvrage a cru pouvoir "saucissonner" son projet global de redéploiement économique et touristique en ne le soumettant pas préalablement à une évaluation des incidences globale alors que la plupart des réclamants avaient insisté sur le découpage artificiel du projet et avaient d'ailleurs choisi d'aborder eux-mêmes les incidences du projet global et unique; qu'ils ajoutent que le fait que la partie adverse ait répondu "hors-sujet" aux réclamations qui portaient sur les incidences du projet global et unique n'a aucune incidence sur l'illégalité dénoncée et que les dispositions visées dans la première branche du moyen, tant sur le plan européen qu'en termes de législation et de réglementation wallonne, ont donc bien été violées; que, dans une deuxième branche, ils prétendent que le projet global aurait dû être soumis à une étude d'incidences sur l'environnement; qu'ensuite, dans une troisième branche, les requérants soutiennent que le projet global de redéploiement de l'aéroport de Saint-Hubert, tel qu'il doit être appréhendé dans sa globalité, est un projet mixte soumis à permis unique en vertu de l'article 81 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement de telle sorte que le fonctionnaire délégué était incompétent; qu'ils soutiennent, en effet, que la transformation de l'aéroport de Saint-Hubert est "à tout le moins" une installation de classe 2 qui était soumise, dès l'introduction de la demande du permis litigieux, à un permis d'urbanisme et à un permis d'environnement et, partant, à un permis unique englobant les diverses composantes d'un seul et même projet constituant une unité technique et géographique, au sens de l'article 1, 3°, du décret précité; que, dans une quatrième branche, ils affirment que l'acte attaqué est affecté d'erreurs de fait et de droit viciant l'appréciation de la partie adverse ainsi que d'une motivation formelle déficiente, dans son appréciation générale des incidences du projet, notamment en réponse aux réclamations, ainsi que quant à la nécessité ou non d'imposer une étude d'incidences préalablement à l'introduction de la demande de permis; que, selon eux, la notice d'évaluation des incidences ne permet pas plus que le dossier qui l'accompagne, de déterminer de manière adéquate et suffisante les divers impacts du projet, ne serait-ce que par le fait de ne porter que sur une seule phase de celui-ci et de ne pas aborder son impact sur la zone Natura 2000 contiguë; qu'ils soulignent qu'en tout état de cause, la notice est muette quant à l'impact du projet sur les caractéristiques environnementales remarquables tant du site d'implantation que de ses pourtours immédiats; qu'ils reprochent ainsi l'absence de traitement des nuisances sonores et de la compatibilité du projet à son environnement et avec le voisinage tant dans la demande de permis que lors de l'instruction du dossier; qu'ils estiment que l'appréciation de l'absence de nécessité d'imposer une étude d'incidences est motivée par une clause de style ne reprenant aucun des critères établis par l'article D.66, § 2, du Livre I^{er} dudit code; qu'ils ajoutent enfin que les réponses données aux réclamations émises lors de l'enquête publique à propos des diverses incidences du projet (à propos notamment de la configuration des pistes) sont celles apportées par le promoteur du projet, sans que le fonctionnaire délégué n'en ait apprécié la pertinence

et sans même qu'il ait été en mesure d'en vérifier la réalité, étant donné les lacunes de la notice d'évaluation des incidences et l'absence d'étude d'incidences;

Considérant que la partie adverse répond que le moyen est irrecevable en ce qu'il invoque des dispositions de droit européen dont il n'est ni soutenu ni démontré qu'elles seraient d'application directe en droit interne ou qu'elles souffriraient d'un défaut de transposition en droit interne; qu'elle fait valoir, quant à la première branche, que s'il est exact que la demanderesse de permis entend solliciter différents permis afin de profondément réaménager l'aérodrome de Saint-Hubert, il ne peut toutefois être déduit de cette situation que l'ensemble de ces projets devraient faire l'objet d'une évaluation globale des incidences sur l'environnement; qu'elle estime que c'est à bon droit que la partie adverse a pu estimer, sur la base des critères fixés par la jurisprudence du Conseil d'Etat afin de déterminer si une évaluation globale des incidences d'un projet doit être réalisée, que celle-ci n'était pas en l'espèce requise; qu'elle précise, en effet, que si la proximité géographique de l'ensemble des projets localisés au sein des infrastructures de l'aérodrome ne fait aucun doute, il n'y a en revanche aucun lien fonctionnel ou d'interdépendance entre eux, le parc d'activités et les espaces d'accueil pouvant exister indépendamment du réaménagement des pistes et inversement; qu'elle soutient, par ailleurs, qu'il ressort de la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement jointe à la demande de permis et de la note communiquée à la partie adverse le 20 février 2012 que l'ensemble des autres projets et futures demandes de permis ont été décrits et examinés; qu'en ce qui concerne la troisième branche, elle conteste l'argumentation des requérants qui, selon elle, manque en fait et en droit; qu'elle prétend qu'il convient en effet de distinguer un projet global quant à l'évaluation des incidences sur l'environnement et la nécessité d'introduire une seule demande de permis pour l'ensemble des phases d'un projet; qu'elle en conclut qu'en l'espèce et en l'absence d'une interdépendance fonctionnelle entre le projet attaqué et la modification des pistes de l'aérodrome, il ne s'agit pas d'un projet global et que rien dans la requête ne permet à cet égard de comprendre pour quelle raison la demande de permis telle qu'elle a été introduite porterait sur un projet mixte; qu'à propos de la quatrième branche, elle estime que les requérants ne démontrent pas l'incidence des prétendues erreurs ou lacunes qu'ils invoquent sur l'appréciation de l'autorité; qu'en ce qui concerne la motivation de l'acte attaqué quant à l'absence de nécessité d'une étude d'incidences, elle renvoie à l'examen de la deuxième branche du moyen unique dans laquelle elle affirme qu'il ressort de la motivation de l'acte attaqué, examinée dans son intégralité, que le fonctionnaire délégué a été "particulièrement attentif aux effets du projet en estimant qu'eu égard à ses spécificités celui-ci n'était pas susceptible d'avoir de telles incidences"; qu'elle affirme en outre que l'acte attaqué est adéquatement motivé par rapport aux réclamations formulées durant l'enquête publique et que les déclarations de la

demanderesse de permis qui font suite à l'enquête publique et auxquelles se réfère l'acte attaqué ne sont pas démenties par les requérants;

Considérant qu'à ce stade de la procédure, le moyen est irrecevable en ce qu'il dénonce la violation des dispositions de droit européen, à défaut, pour les requérants, d'apporter la moindre précision quant à leur application directe en droit interne, une absence ou une éventuelle irrégularité de leur transposition;

Considérant, sur la première branche du moyen, que l'article D.62 du Livre I^{er} du Code de l'environnement dispose comme suit :

" La délivrance de tout permis est subordonnée à la mise en œuvre du système d'évaluation des incidences des projets sur l'environnement prévu par le présent chapitre.

S'il apparaît que, pour la réalisation du projet, plusieurs permis sont requis, le système d'évaluation des incidences est mis en œuvre une seule fois et l'évaluation porte sur l'ensemble des incidences sur l'environnement que le projet est susceptible d'avoir.

Le Gouvernement détermine, par des normes générales, les conditions d'application du présent article";

Considérant que l'article R.53 du même code dispose ce qui suit :

" Lorsque la mise en œuvre d'un projet requiert plusieurs permis indispensables à la bonne fin du projet, celui-ci est soumis à un seul système d'évaluation des incidences des projets sur l'environnement ce qui implique :

1° l'organisation d'une seule consultation du public préalable à l'établissement de l'étude d'incidences;

2° l'établissement d'une seule notice d'évaluation qui comporte l'ensemble des renseignements requis pour chacune des demandes de permis ou, le cas échéant, d'une seule étude d'incidences;

3° l'organisation après la réalisation de l'étude d'incidences, d'une seule procédure d'enquête publique et d'avis du CWEDD, de la C.C.A.T. ou à défaut de la C.R.A.T";

que l'article D.6, 16°, du même code définit le "projet" comme "toute opération, activité, ouvrage, construction, démolition, transformation, extension ou désaffectation d'installations modifiant l'environnement, dont la réalisation est envisagée par une personne physique ou morale, de droit public ou privé et est subordonnée à autorisation préalable";

Considérant que ces dispositions du Code de l'environnement expriment la nécessité de soumettre un projet à une seule évaluation préalable de l'ensemble de ses incidences et l'interdiction de scinder un projet unique afin de le soustraire à toutes ou certaines règles applicables à l'évaluation globale;

Considérant que les critères essentiels permettant de conclure à l'existence d'un projet unique sont, d'abord, la proximité géographique et, ensuite, l'interdépendance fonctionnelle entre les projets; qu'à cet égard, il faut que la réalisation d'un des projets n'ait de pertinence que si le ou les autre(s) projet(s) sont également réalisés; qu'à défaut de cette interdépendance fonctionnelle, des liens ou des interactions entre des projets ne suffisent pas à créer le projet unique; qu'en outre, l'application du système d'évaluation des incidences unique suppose une certaine simultanéité dans la mise en œuvre des projets, étant précisé qu'un phasage imposé par la chronologie n'est pas de nature à exclure le projet unique quand il s'agit bien de réaliser un ensemble fonctionnel caractérisé par l'interdépendance de ses éléments;

Considérant que, dans un courrier adressé au fonctionnaire délégué le 20 février 2012, la S.C.R.L. IDELUX joint "une note et ses annexes relatives au projet global de redéploiement de l'aérodrome de Saint-Hubert et aux différents projets d'investissement qui en découlent", afin que celui-ci puisse mettre "en contexte les demandes de permis qui [lui] ont déjà été adressées et qui le seront encore"; que ledit document vise ainsi "à apporter une vision globale du projet de redéploiement de l'aérodrome de Saint-Hubert et de sa traduction en projets d'investissements particuliers, dans l'objectif d'une gestion optimale des différents permis (d'urbanisme ou unique) qui seront nécessaires à la réalisation de ces derniers"; que la S.C.R.L. IDELUX explicite la structuration future du site et distingue différentes sous-zones définies selon leur affectation future principale :

- " Le plan en annexe 1 reprend les différentes sous-zones de l'aérodrome définies suivant leur affectation future principale et le public qui y est admis. Il s'agit de :
- La zone multifonctionnelle qui regroupe les bâtiments historiques et qui, comme son nom l'indique, accueille différentes fonctions (gestion de l'aérodrome, clubs, bâtiment Horeca, hangars historiques, bureaux,...). Il s'agit du seul endroit où le grand public (public touristique) se cantonnera;
 - La zone économique : créée dans le prolongement de la zone multifonctionnelle, à l'emplacement de l'extrémité de l'actuelle piste en herbe dite 14/32 (orientée globalement Nord-Sud), elle sera réservée à l'accueil d'activités économiques en lien avec l'activité de l'aérodrome. Son emplacement a été défini en tenant compte d'un ensemble de contraintes pesant sur le site (plan de secteur, protection de la nature,...) et dans l'objectif de pouvoir développer un front de bâti cohérent avec les bâtiments existants. Bien qu'ouverte, cette zone est surtout réservée au public devant rejoindre les bâtiments qui s'y seront implantés;
 - La zone de hangarage : déjà largement urbanisée, cette zone regroupe les bâtiments permettant le hangarage des différents aéronefs basés à Saint-Hubert ou souhaitant faire une halte d'au moins une nuit. Située en zone «air side», elle n'est donc accessible que par les personnes dûment autorisées par l'équipe de gestion (pilotes, accompagnants,...);
 - La zone de résidences de loisirs : il s'agit d'une zone regroupant une quinzaine de petites maisons servant au logement de vacances de pilotes et de leur famille. Bien que non clôturée, elle n'est accessible que par les résidents et les personnes qu'ils autorisent;

- Enfin, la zone des pistes, comprenant les différentes pistes et leurs équipements accessoires (taxiways, zone carburants). Tout naturellement, cette zone n'est accessible que par les personnes dûment autorisées par la Direction de l'aérodrome";

que l'intercommunale identifie aussi les projets soumis à permis dans un tableau reproduit ci-dessous :

"

Redéploiement de l'aérodrome de Saint-Hubert
Descriptif des travaux nécessitant une demande de permis
Tableau de synthèse

Projet	Demandeur du permis	Maître d'ouvrage des travaux	Auteur de projet	Type de permis	Autorité	Date d'introduction de la demande	Date (présumée) de début des travaux
Piste en revêtement hydrocarboné & infrastructures périphériques	Idelux	Sowaer (avec l'assistance à maîtrise d'ouvrage d'Idelux)	AM Arcadis/AAST/Egis Avia	Permis d'urbanisme (dans le cadre du permis unique existant)	Gouvernement wallon	avr-12	2013
Parc d'activité économique	Idelux	Idelux	Bureau d'études Idelux	Permis d'urbanisme (idem espaces d'accueil du public)	Fonctionnaire délégué	31/01/2012 (réf. 225062)	Automne 2012 (sous réserve d'obtention des subsides attendus)
Espaces d'accueil du public	Idelux	Idelux	Bureau d'études Idelux	Permis d'urbanisme (idem parc d'activité économique)	Fonctionnaire délégué	31/01/2012 (réf. 225062)	Automne 2012 (sous réserve d'obtention des subsides attendus)
Renovation du bâtiment administratif	Idelux	Sowaer (avec l'assistance à maîtrise d'ouvrage d'Idelux)	AM Arcadis/AAST/Egis Avia	Permis d'urbanisme	Fonctionnaire délégué	Permis obtenu (réf. 201872)	avr-12
Atelier technique	Idelux	Idelux	Bureau d'études Idelux	Permis unique	Fonctionnaire délégué	mars-12	Fin 2012 (sous réserve d'obtention des subsides attendus)
Centre de formation "Technifutur"	Idelux	Idelux	AW architectes sprl	Permis unique	Fonctionnaire délégué	mars-12	Fin 2012 (sous réserve d'obtention des subsides attendus)
Deux nouveaux hangars	Idelux	Idelux	BGS sprl	Permis d'urbanisme	Fonctionnaire délégué	22/12/2012 (réf. 220402)	Mi-2012 (sous réserve d'obtention des subsides attendus)
Nouvelle aire à carburants	Idelux	Sowaer (avec l'assistance à maîtrise d'ouvrage d'Idelux)	AM Arcadis/AAST/Egis Avia	Permis d'urbanisme sans recours à un architecte (dans le cadre du permis unique existant)	Fonctionnaire délégué	avr-12	Automne 2012

".
,

Considérant qu'en l'espèce, l'acte attaqué, qui "constitue une première phase" selon celui-ci, autorise ce qui suit :

- la démolition de trois bâtiments (un atelier de maintenance, un local de rangement et un local poubelles) et d'une partie des infrastructures existantes (voirie, parking) sur la partie actuellement bâtie du site;
- la construction de nouvelles infrastructures (voiries, parkings, cheminement piéton, espace d'accueil, esplanade multifonctionnelle, etc.) sur la partie bâtie du site;
- la construction d'infrastructures (voiries équipées, accotements et aménagements paysagers) pour l'aménagement d'un parc d'activités économiques sur la partie actuellement non bâtie du site;
- des modifications du relief du sol sur la partie actuellement non bâtie du site : réalisation d'une plate-forme destinée à l'accueil d'un futur atelier de maintenance aéronautique et réalisation d'un dépôt gabarié. Ce dépôt est créé en vue de réaliser, à l'avenir, de nouvelles pistes (plan n° 9/29 du dossier administratif);

Considérant que la proximité géographique des différents travaux envisagés pour le redéploiement de l'aérodrome et de ceux autorisés par le permis délivré pour un même site est établie; que, par ailleurs, s'il existe bien des liens et interactions entre ces travaux et les autres projets décrits précédemment, se pose toutefois la question de savoir si chacun des travaux autorisés par l'acte attaqué peut être mis en œuvre indépendamment de ces autres projets;

Considérant, ainsi, qu'en ce qui concerne la démolition de l'atelier existant et la modification du relief du sol en vue de réaliser une plate-forme destinée à l'accueil d'un futur atelier de maintenance aéronautique, la note relative au projet global de redéploiement et aux différents projets d'investissement qui en découlent contient les considérations suivantes au sujet de la construction du nouvel atelier technique sur la partie non bâtie du site :

" Descriptif

Le projet vise à construire, sur le futur parc d'activité économique, un bâtiment d'environ 1400 m² destiné à la réparation, à la maintenance/entretien et au montage d'aéronefs (planeurs et remorqueurs principalement mais aussi avions de loisirs, ULM, ...).

Ce bâtiment s'appuiera sur une vaste zone de maintenance autour de laquelle s'organiseront la partie administrative, les zones de stockage et les zones de montage/réparation.

Un atelier technique existe déjà aujourd'hui mais il est situé à l'arrière du hangar historique (dit hangar 1), dans un bâtiment vétuste, non entièrement conforme aux normes aéronautiques et sécurité/incendie (autorisation temporaire) et inadapté à l'activité (étroitesse, positionnement par rapport aux pistes, ...). Ce bâtiment sera démoli dans le cadre des travaux d'aménagement de la zone multifonctionnelle.

Objectifs et lien avec la stratégie

Ce bâtiment est un élément essentiel de la stratégie de redéploiement portée par Idelux en ce sens qu'il offrira un service de base essentiel à l'activité économique, permettant d'améliorer l'attractivité de l'aérodrome et de fidéliser les pilotes à la plate-forme.

Il permettra par ailleurs le maintien et le développement d'emplois sur place" (point 4.6. du projet de redéploiement rédigé par le département développement de projets d'IDELUX en février 2012);

Considérant que l'acte attaqué relève que les réclamations émises au cours de l'enquête publique portent notamment sur "6. Le manque de cohérence et de stratégie dans le phasage du dossier. La démolition de l'atelier de maintenance sans intégration de la construction d'un nouveau bâtiment. La non nécessité des nouvelles voiries du parc économique, au vu que seuls deux bâtiments (atelier et centre de formation) sont concrètement envisagés"; qu'il répond comme suit à cette réclamation :

" [...]

7. Le demandeur précise que les différents travaux sont coordonnés en accord avec l'utilisateur de l'atelier afin de garantir la continuité de l'atelier. Le maintien de l'atelier actuel est rendu impossible par la création de la voirie n° 1 qui passe sur l'emprise du bâtiment existant, dont l'objectif est de réorganiser le site;

[...]"

Considérant qu'il ressort des pièces fournies par la partie adverse la veille de l'audience que, le 19 septembre 2012, les fonctionnaires technique et délégué ont délivré à la S.C.R.L. IDELUX un permis unique pour "construire et exploiter un atelier de maintenance pour aéronefs (planeurs ULM, avions tracteurs) sur le site de l'aérodrome de Saint-Hubert"; que ledit permis unique comporte, notamment, la motivation suivante :

" [...]

Considérant que l'accès au bâtiment est réalisé via trois voiries dénommées «airside», «voirie n° 1», «voirie n° 2»; que le projet est proposé sur une plate-forme nivelée; que ces éléments ont été autorisés par le permis d'urbanisme délivré par mes services en date du 05/09/2012, pour le redéploiement économique et touristique de l'aérodrome de Saint-Hubert, 1^{ère} phase (réf. F0510/84059/UCP3/2012.4/225062)

Considérant que le projet génère un déblai estimé à 455 m³ (fond de coffre) et un remblai de 370 m³ (aménagement des abords); que le surplus (85 m³) serait provisoirement placé sur le dépôt «gabarié» prévu dans le permis d'urbanisme précité;

[...]"

Considérant, ainsi, que l'atelier de maintenance apparaît indispensable à l'exploitation de l'aérodrome puisqu'il y a lieu, aux dires du bénéficiaire du permis, repris à son compte par l'autorité délivrante en réponse aux réclamations émises lors de l'enquête publique, de coordonner les différents travaux pour garantir "la continuité de l'atelier"; qu'il apparaît ainsi que la démolition de l'atelier de maintenance n'a pas été envisagée indépendamment de la construction du nouvel atelier technique, lequel prendra place à l'endroit où l'acte attaqué autorise une modification du relief du sol destinée à la plate-forme du nouvel atelier; que, dès lors, et sur ce point, l'ensemble de ces éléments prouvent à suffisance le lien d'interdépendance qui existe entre le permis litigieux et le permis unique délivré le 19 septembre 2012, la mise en œuvre du premier conditionnant à l'évidence la mise en œuvre du second;

Considérant que le projet litigieux prévoit également la réalisation de voiries et accotements sur la partie actuellement non urbanisée du site; qu'ainsi, la voirie n° 1 dessert à la fois la zone déjà urbanisée et est destinée à desservir également la partie non urbanisée du site; que, dans la réclamation qu'il a introduite dans le cadre de l'enquête publique, le quatrième requérant relevait précisément à ce sujet "[...] que

la demande est partielle mais qu'elle entraînerait une situation gravement préjudiciable et surtout irréversible pour l'aérodrome" et qu'"elle vise en effet, et ce dans une première phase (phase 1), à couper définitivement l'axe de piste le plus important, étant le plus long, le mieux orienté pour limiter d'éventuelles nuisances aux habitants de la ville et indispensable pour la pérennité du vol à voile sur la plate-forme [...]"; que l'acte attaqué résume cette réclamation comme portant sur ce qui suit :

" Le caractère partiel de la demande qui entraîne une situation préjudiciable et irréversible pour l'aérodrome en coupant l'axe de la piste 14/32. Cet axe étant le plus important, le plus long et le mieux orienté pour limiter d'éventuelles nuisances aux habitants de la ville";

qu'il y apporte la réponse suivante :

" Le dossier indique que le projet du parc économique est prévu à l'extrémité de la piste en herbe dite 14/32 Nord/Sud. Il apparaît que le maintien de la piste 14/32 est prévu en décalant son seuil d'environ 300 mètres vers le Sud. L'impact de ce déplacement est ignoré dans le présent dossier. Toutefois, la demande a pour objectif d'assurer la pérennité de l'infrastructure de l'aérodrome. Ainsi, suivant le requérant la configuration des pistes a été mûrement réfléchie avec l'aide de spécialistes, de la Direction générale Transport aérien Direction Aéroports et Règles de l'Air, de manière à avoir un impact le plus faible possible sur l'activité aéronautique (cfr avis favorable de la DGTA en annexe 3)";

Considérant que si le dossier de la demande de permis ne comporte pas de plan de la situation existante des pistes, il ressort en revanche du dossier de demande de périmètre de reconnaissance économique que l'actuelle piste n° 14 est située dans la zone d'extension ouest de l'aérodrome, soit la partie actuellement non urbanisée du site; qu'il ressort également du plan descriptif n° 1 joint à la demande de permis unique relatif à la construction d'un nouvel atelier de maintenance, que la voirie n° 1 - "voirie principale [...] à partir de laquelle partiront des voiries secondaires permettant la desserte des différents bâtiments" - ainsi que le piétonnier traversent la zone non urbanisée du site et de ce fait coupent les pistes n° 14/32; qu'au demeurant, ni la notice d'évaluation des incidences ni une quelconque autre pièce du dossier n'évoquent l'impact de la création des voiries sur les pistes existantes;

Considérant, en outre, qu'il ressort du dossier administratif que la création de bâtiments dans cette zone ouest du site ne peut être envisagée sans le déplacement des pistes; qu'il ressort aussi du dossier des requérants que la direction générale du transport aérien, dans son avis favorable du 27 août 2012 à propos de la demande de reconnaissance d'une zone à usage d'activités économiques sur le site de l'aérodrome de Saint-Hubert, indique "avoir attiré l'attention de l'exploitant sur le fait que des constructions sur cette zone entraîneront une modification de l'implantation des pistes 14/32" et que "les modifications devront répondre aux prescriptions techniques et administratives de la circulaire GDF-04"; que, par ailleurs, dans une lettre à

destination du quatrième requérant, l'aérodrome de Saint-Hubert fait valoir ce qui suit :

" dans un premier temps, vous le savez, nous envisagions coupler cette extension de la zone bâtie avec la suppression de la piste 14/32 qui se retrouvait ainsi amputée [...]. Sous réserve de la vérification de certains éléments comme les obstacles, l'axe 14/32 ainsi maintenu serait d'une longueur de ± 620 m soit davantage que l'axe 05/23 actuel";

qu'il ressort aussi de la note relative aux réponses aux réclamations rédigée par la demanderesse de permis ce qui suit :

" B. Configuration future des pistes (voir plan annexé)

[...]

- Le maintien des deux axes de pistes (05/23 et 14/32) est assuré, notamment vu l'intérêt de ce système de pistes croisées pour le vol à voile et singulièrement pour l'écologie dans cette discipline.
- L'axe 14/32 sera décalé vers le Sud. Ce décalage est dicté par deux impératifs :
 - La présence du futur parc d'activité. Le seuil de piste a été décalé de manière telle à ce que les futurs bâtiments qui prendront place sur ce parc ne constituent pas des obstacles à la navigation [...].
 - La construction future d'une piste en dur. Le choix a été posé de construire cette piste dans l'axe 05/23 soit dans l'axe des vents dominants [...]. La présence de cette future piste en dur oblige également à décaler vers le Sud l'axe 14/32, indépendamment du parc d'activité.
 - Ce n'est donc pas le seul parc d'activité qui explique ce décalage de la piste 14/32 mais aussi la présence future d'une piste en dur.
- Les dimensions de l'axe 14/32 seront réduites. Actuellement, cette piste a une longueur officielle de 799 m. Suite au décalage vers le Sud, sa longueur passera à 630 m, soit une réduction d'environ 170 m.
- Pour compenser cette perte, un système de «starter strip» sera mis en place. Concrètement, il s'agit de permettre de disposer d'une distance de décollage supplémentaire dans le sens 14 vers 32 (Nord vers le Sud) en passant sur la piste en dur. Ainsi, la distance de décollage dans ce sens sera de 799 m.
- Ce dispositif n'est par contre pas possible dans le sens 32 vers 14 (Sud vers le Nord). [...].
- Une des deux pistes en herbe dans l'axe 05/23 sera revêtue et sa longueur sera portée de 600 m aujourd'hui à 799 m.
- L'autre piste en herbe dans cet axe verra elle aussi sa longueur augmentée : elle passera de 600 m à environ 700 m.

En résumé :

- L'axe 05/23 sera substantiellement amélioré au niveau aéronautique par la création de la piste en dur et l'allongement des deux pistes (piste en dur et piste en herbe),
- L'axe 14/32 verra par contre sa longueur raccourcie, à l'exception du décollage via «starter strip» dans le sens 14 vers 32 (maintien des 799 m). [...]"

que, *prima facie*, il apparaît donc particulièrement plausible que la création du piétonnier et de la voirie carrossable sur la partie actuellement non bâtie du site puisse constituer un obstacle au décollage et à l'atterrissage des avions sur celle-ci et qu'en réalité, la réalisation de ces voiries à cet endroit soit indissociable du projet de

modification des pistes n° 14/32 (réduction et décalage de celles-ci); qu'à tout le moins, il paraît bien exister un lien d'interdépendance entre le présent projet de construction de nouvelles voiries sur la partie actuellement non urbanisée du site et le projet de modification des pistes n° 14/32;

Considérant, en conclusion, qu'à ce stade de la procédure, il y a lieu de considérer que les différents objets du permis litigieux constituent une phase indispensable à la réalisation d'un projet unique destiné à redéployer l'aérodrome de Saint-Hubert; qu'un tel projet ne pouvant se concevoir sans une évaluation des incidences globale, le moyen est sérieux en sa première branche;

Considérant qu'il en résulte que les cinquième et sixième requérants ont aussi intérêt au recours puisque le permis attaqué n'autorise qu'une partie d'un projet global dont un des aspects consiste à modifier une des pistes dans l'axe duquel se situent leurs habitations et que, dès lors, une évaluation du projet global aurait dû être faite avant la délivrance du permis attaqué, lequel aurait pu, sur la base de cette évaluation, être différent;

Considérant, sur la troisième branche du moyen, que l'article 1^{er}, 11°, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement définit le permis mixte comme étant "le projet pour lequel il apparaît, au moment de l'introduction de la demande de permis, que sa réalisation requiert un permis d'environnement et un permis d'urbanisme"; que l'article 1^{er}, 1°, du même décret définit le permis d'environnement comme étant "la décision de l'autorité compétente, sur base de laquelle l'exploitant peut exploiter, déplacer, transformer ou étendre un établissement de première ou deuxième classe, pour une durée et à des conditions déterminées";

Considérant que l'article 81, § 1^{er}, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement dispose que tout projet mixte, à l'exception des projets portant sur des établissements temporaires, d'essai ou relatifs à des biens immobiliers visés à l'article 109 du CWATUPE, fait l'objet d'une demande de permis unique; que le projet mixte s'entend du projet pour lequel il apparaît, au moment de l'introduction de la demande de permis, que sa réalisation requiert un permis d'urbanisme et un permis d'environnement (article 1^{er}, 11°, du décret du 11 mars 1999 précité);

Considérant qu'en l'espèce, dès lors que certains travaux autorisés par l'acte attaqué sont indissociables du projet de création du nouvel atelier technique et que ce dernier projet est un projet mixte qui nécessite à la fois un permis d'urbanisme et un permis d'environnement - ce que confirme d'ailleurs le permis unique délivré le 19 septembre 2012 -, une demande de permis unique était requise en l'espèce;

Considérant qu'à ce stade de la procédure, la troisième branche du moyen est sérieuse;

Considérant, sur la quatrième branche du moyen, que la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement est un document qui doit permettre à l'autorité d'apprécier les incidences sur l'environnement du projet soumis à autorisation; que, dès lors, la notice doit contenir des renseignements complets, précis et exacts; que les défauts dont elle serait affectée ne peuvent toutefois entraîner l'annulation de l'autorisation que si cette dernière a été accordée en méconnaissance de cause par l'autorité, celle-ci n'ayant été complètement et exactement informée ni par la notice d'évaluation des incidences ni d'une autre manière;

Considérant, également, que la motivation d'un acte de l'administration active ne doit, en règle, pas contenir de réponse à toutes les objections qui ont été émises au cours de la procédure; que, toutefois, lorsqu'au cours de l'enquête publique, des observations précises, dont l'exactitude et la pertinence sont corroborées par le dossier, ont été formulées, le permis délivré ne peut être considéré comme adéquatement motivé que s'il permet de comprendre les raisons pour lesquelles l'autorité passe outre, au moins partiellement, à ces observations; que la partie adverse n'a pas l'obligation de répondre à chacune des objections soulevées lors de l'enquête publique, il suffit que la décision indique clairement les motifs liés au bon aménagement des lieux sur lesquels elle se fonde et que le réclamant y trouve, fût-ce implicitement, les raisons du rejet de sa réclamation;

Considérant, quant aux incidences du projet sur l'environnement, que l'acte attaqué est motivé comme suit :

" Considérant que conformément à l'article D.68, § 1^{er} du livre 1^{er} du Code de l'Environnement, l'autorité qui a apprécié la recevabilité et la complétude du dossier de demande de permis, a également procédé à l'examen des incidences probables du projet sur l'environnement au sens large, sur base des critères de sélection pertinents visés à l'article D. 66 du livre 1^{er} du Code de l'Environnement;

Considérant qu'il résultait des caractéristiques du projet, de son impact sur l'environnement pris au sens large, de sa localisation, qu'il n'y avait pas lieu de requérir la réalisation d'une étude d'incidences du projet sur l'environnement, qu'en outre le dossier permet d'appréhender de manière adéquate et suffisante les divers impacts du projet, [...]";

Considérant qu'à propos de la configuration des pistes, les réclamants ont notamment dénoncé au cours de l'enquête publique que les travaux envisagés relatifs à la première phase (phase 1) du projet de redéploiement économique et touristique du site de l'aérodrome, ont pour effet de couper définitivement l'axe de piste le plus important, étant le plus long, le mieux orienté pour limiter d'éventuelles nuisances aux

habitants de la ville et indispensable pour la pérennité du vol à voile sur la plate-forme;

Considérant que la réponse de l'acte attaqué sur ce point est ainsi rédigée :

" 1. Le dossier indique que le projet du parc économique est prévu à l'extrémité de la piste en herbe dite 14/32 Nord/Sud. Il apparaît que le maintien de la piste 14/32 est prévu, en décalant son seuil d'environ 300 mètres vers le Sud. L'impact de ce déplacement est ignoré dans le présent dossier. Toutefois, la demande a pour objectif d'assurer la pérennité de l'infrastructure de l'aérodrome. Ainsi, suivant le requérant la configuration des pistes a été mûrement réfléchie avec l'aide de spécialistes, de la Direction générale Transport aérien - Direction Aérodromes et Règles de l'Air, de manière à avoir un impact le plus faible possible sur l'activité aéronautique (cfr avis favorable de la DGTA en annexe 3);

[...]

4. La construction d'une piste en dur ne fait pas partie de la présente demande de permis. Toutefois, il peut déjà être argumenté que cette piste en dur est orientée suivant les vents dominants, ce qui est recommandé dans les documents relatifs à l'aéronautique. Elle fera l'objet d'une demande de permis séparée et disposera d'une évaluation des incidences sur l'environnement étayée, notamment par rapport à son impact pour la ville de Saint-Hubert (étude de bruit)";

Considérant que la notice d'évaluation des incidences est muette sur cette question; qu'il ne résulte pas plus du dossier administratif fourni par la partie adverse que les aménagements autorisés permettront de ne pas porter atteinte à la piste n° 14/32 telle qu'elle est utilisée actuellement, alors que les réclamations introduites dans le cadre de l'enquête publique dénonçaient précisément une telle atteinte; qu'ainsi, la motivation de l'acte attaqué ne permet pas d'établir que la partie adverse a bien pris en considération l'impact de la création de voiries sur la partie actuellement non bâtie du site et donc sur la piste n° 14/32, et ne permet pas aux requérants de comprendre la raison pour laquelle le grief contenu dans les réclamations à cet égard, n'a pas été considéré comme fondé;

Considérant, par ailleurs, que, si la partie adverse admet que l'impact du déplacement de la piste n° 14/32 a été ignoré dans le présent dossier, l'affirmation selon laquelle "suivant le requérant la configuration des pistes a été mûrement réfléchie avec l'aide de spécialistes, de la Direction générale Transport aérien - Direction Aérodromes et Règles de l'Air, de manière à avoir un impact le plus faible possible sur l'activité aéronautique" n'est corroborée par aucune pièce du dossier administratif de sorte que la partie adverse semble s'être contentée à cet égard des affirmations unilatérales de la demanderesse de permis; que la quatrième branche du moyen, en ce qu'elle dénonce les lacunes de la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement et l'insuffisance de la motivation formelle de l'acte attaqué, est sérieuse;

Considérant qu'au titre de préjudice grave et difficilement réparable, les requérants rappellent que Paul-Emile CASSART et Hugues SCHYNS sont domiciliés à proximité immédiate du site d'implantation litigieux, qu'Etienne d'URSEL a une résidence secondaire sur le site même de l'aérodrome et qu'Eric WAGEMANS a une résidence secondaire à proximité de l'aérodrome; qu'ils font valoir qu'ils sont dès lors tous fondés à craindre une modification sensible de leur environnement du fait du projet de redéploiement de l'aéroport de Saint-Hubert, dont l'acte attaqué autorise la phase I qui en pose les bases, à savoir l'infrastructure et les aménagements nécessaires au parc d'activités économiques projeté; qu'ils estiment que le projet global de refonte de l'aérodrome aura une incidence certaine sur le niveau de bruit des avions, à tout le moins pour ceux des requérants qui seront touchés par l'augmentation du trafic dû à la modification du nombre et de l'implantation des pistes de l'aéroport, qui, pour rappel, rend probable qu'en définitive, la seule piste qui sera exploitée dans le futur sera l'axe "Nord/Sud"; qu'ils soutiennent qu'à défaut d'étude d'incidences, il est impossible pour les requérants de déterminer l'ampleur du risque de préjudice sonore susceptible de les affecter; qu'ils soulignent aussi que la présence de bâtiments à très grande proximité de l'une des pistes risque de modifier substantiellement l'environnement des requérants que ce soit en leur qualité de résidents secondaires sur le site de l'aérodrome ou en leur qualité de pilotes usagers de l'aérodrome au vu des incidences sur les conditions de sécurité; qu'ils ajoutent que l'analyse du premier moyen a fait apparaître qu'une étude d'incidences était obligatoire, compte tenu de la nature et de l'étendue du projet au regard du droit wallon et du droit européen, tout autant qu'un rapport sur les incidences environnementales et une étude d'incidences pour la demande de périmètre de reconnaissance, et que l'absence d'imposition d'une telle étude ou rapport procédait de diverses erreurs de fait et de droit mais plus encore d'une erreur manifeste d'appréciation dans le chef de la partie adverse; qu'en conséquence et au vu de la jurisprudence précitée du Conseil d'Etat, ils estiment que le risque de préjudice grave et difficilement réparable est présumé établi dans leur chef; que, plus particulièrement, le troisième requérant fait valoir, en toute hypothèse, que, compte tenu de la proximité directe de son chalet avec les infrastructures autorisées par l'acte attaqué, son cadre de vie va être modifié en profondeur étant donné l'augmentation de la capacité d'accueil des parkings, l'augmentation de la fréquentation du site tant par les pilotes que par les visiteurs des nouvelles activités projetées, et l'impact du projet sur la qualité biologique du site dans lequel il a choisi de résider en week-end et durant les vacances et d'exercer sa passion pour le vol à voile;

Considérant que, dans sa note d'observations, la partie adverse répond que c'est à tort que les requérants soutiennent que le projet aurait dû faire l'objet d'une étude d'incidences et non simplement d'une notice, et que le risque de préjudice invoqué de ce chef est en conséquence inexistant; qu'à titre surabondant, elle estime qu'il convient de distinguer les conditions propres à l'intérêt des requérants d'un

éventuel risque de préjudice grave et difficilement réparable; qu'elle soutient, en effet, que le seul fait d'habiter à titre principal ou secondaire à proximité du lieu d'implantation du projet n'entraîne pas ipso facto un risque de préjudice grave et qu'une éventuelle atteinte au cadre de vie paraît difficilement crédible compte tenu de la distance séparant le projet des biens des requérants et de la nature du projet autorisé qui n'a aucun impact sur la qualité biologique du site et ne peut être source de nuisances sonores; qu'elle en déduit que le caractère grave du préjudice n'est dès lors pas établi; qu'elle ajoute que les requérants ne justifient pas du caractère difficilement réparable du préjudice allégué et que le Conseil d'Etat ne peut suppléer les lacunes de la requête sur ce point; qu'elle prétend en outre que la remise en état de l'établissement n'est pas nécessairement et en soi une mesure difficile à obtenir ni à mettre en œuvre puisqu'en cas d'infractions (ce qui est le cas en suite d'un arrêt d'annulation si les travaux ont déjà été réalisés), il est toujours possible aux requérants de requérir devant le tribunal de première instance la remise en pristin état des lieux en manière telle que le préjudice allégué ne peut être qualifié de difficilement réparable; qu'elle en conclut que la condition liée au caractère difficilement réparable du préjudice n'est ni démontrée, ni établie;

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

Considérant que les requérants soutiennent, dans la deuxième branche de leur moyen, qu'une étude d'incidences aurait dû être réalisée; que, cependant, ils n'établissent pas que celle-ci était obligatoire de plein droit, aucun des projets envisagés pour le redéploiement économique de l'aéroport de Saint-Hubert n'étant repris dans la liste des projets soumis à étude d'incidences, que ce soit par la réglementation wallonne ou européenne;

Considérant, par ailleurs, qu'à supposer qu'une étude d'incidences se justifiait en l'espèce pour le projet global de redéploiement économique et touristique ou pour la demande de périmètre de reconnaissance économique, l'absence de pareille étude n'aurait pas pour effet que le risque de préjudice découlant des travaux de démolition, de voirie et de modification du relief du sol autorisés par l'acte attaqué, serait présumé établi; qu'il est en effet toujours nécessaire pour les requérants d'individualiser suffisamment leur préjudice, ce qui n'est pas le cas en l'espèce; qu'à cet égard, il ne peut être soutenu que l'évaluation des incidences, qui omet tout un pan du projet global de redéploiement, est à ce point incomplète qu'elle ne permet pas aux

requérants qui connaissent globalement les projets envisagés, d'individualiser un tant soi peu leur préjudice et que celui-ci doit donc être présumé établi;

Considérant, par ailleurs, que si le troisième requérant dénonce une modification sensible de leur environnement du fait "du projet de redéploiement de l'aéroport de Saint-Hubert", il ne précise toutefois pas concrètement en quoi les travaux autorisés par l'acte attaqué risqueraient de lui causer un préjudice grave difficilement réparable; qu'il ne démontre pas non plus, documents probants à l'appui, en quoi une éventuelle réduction des pistes n° 14/32 à 630 mètres lui causerait un préjudice grave difficilement réparable; qu'il ne précise pas non plus en quoi l'augmentation de la capacité d'accueil des parkings lui causerait concrètement un préjudice, la circonstance qu'il soit domicilié à 300 mètres du projet étant insuffisante à cet égard; qu'en outre, l'augmentation de la fréquentation du site par les pilotes et les visiteurs en raison des nouvelles activités projetées ne découle pas directement de l'acte attaqué mais d'autres projets que ce dernier n'autorise pas; qu'il n'indique pas non plus quel serait l'impact des travaux autorisés par l'acte attaqué sur la qualité biologique du site, sachant que la majorité de ces travaux doit être réalisée sur la partie du site déjà actuellement urbanisée;

Considérant, enfin, que le risque de préjudice grave difficilement réparable n'est pas établi dans le chef de la deuxième requérante, à défaut pour elle de prétendre et d'établir que l'acte serait de nature à lui causer un quelconque préjudice;

Considérant qu'une des deux conditions requises par l'article 17, § 2, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, pour que le Conseil d'Etat puisse ordonner la suspension de l'exécution de l'acte attaqué fait défaut; qu'il y a lieu de rejeter la demande de suspension,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en intervention introduite par la S.C.R.L. IDELUX dans la procédure en suspension est rejetée.

Article 2.

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

Article 3.

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre des référés, le dix-sept avril deux mille treize par :

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

Le Greffier,

Le Président f.f.,

M.-Chr. MALCORPS.

S. GUFFENS.