

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 227.903 du 26 juin 2014

A.166.366/XIII-3904

En cause :

1. **l'Association sans but lucratif
ASSOCIATION DES RIVERAINS ET
HABITANTS DES COMMUNES PROCHES
DE L'AEROPORT B.S.C.A. (Brussels South Charleroi),
en abrégé "A.R.A.Ch.",**
2. **STASSIN** Grégoire,
3. **GILLIARD** André,
ayant tous élu domicile chez
Me Alain LEBRUN, avocat,
place de la Liberté 6
4030 Grivegnée,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
Me Pierre LAMBERT, avocat,
rue de Nieuwenhove 14 A
1180 Bruxelles.

Partie intervenante :

**la Société anonyme
SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS,**
en abrégé "**SOWAER**",
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 26 septembre 2005 par l'association sans but lucratif (A.S.B.L.) ASSOCIATION DES RIVERAINS ET HABITANTS DES COMMUNES PROCHES DE L'AEROPORT B.S.C.A. (BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT), en abrégé "A.R.A.Ch.", Grégoire STASSIN et André

GILLIARD qui demandent l'annulation de la décision prise, le 25 juillet 2005, par le Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial de la Région wallonne, complétant et confirmant la décision des fonctionnaires technique et délégué, du 14 février 2005, accordant à la société anonyme SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS, en abrégé "SOWAER", un permis unique pour l'exploitation d'une aérogare pour l'accueil de trois millions de passagers par an et pour la construction de parkings comprenant 1600 emplacements au sol et 3000 emplacements étagés, de voiries d'accès à ces parkings, de chaussées aéronautiques, d'emplacements de stationnement pour les avions, d'une station d'épuration des eaux, des bâtiments techniques, d'un parc pétrolier comprenant un stockage de kérosène et de 30 m³ de carburant routier et de nouvelles voiries communales à l'aéroport de Charleroi- Bruxelles Sud, rue des Frères Wright à Gosselies/Charleroi;

Vu l'arrêt n° 153.696 du 12 janvier 2006 rejetant la demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué et la demande d'astreinte et réservant les dépens;

Vu l'arrêt n° 188.742 du 11 décembre 2008 sursoyant à statuer, posant les questions préjudicielles suivantes à la Cour constitutionnelle :

- " L'article 8 du décret du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général,
- en ce qu'il ratifie l'arrêté ministériel du 25 juillet 2005 relatif au permis unique délivré à la S.A. SOWAER pour l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (aérogare (3.000.000 passagers/an), parkings-voitures (1.600 emplacements au sol et 1.000 emplacements étagés), voiries d'accès à ces parkings, chaussées aéronautiques, parkings-avions liés à l'aérogare, station d'épuration des eaux, bâtiments techniques, parc pétrolier (stockage de 2.420 m³ de kérosène et 30 m³ de carburant routier) et ouverture de nouvelles voiries communales) et
 - exclut que ce permis, délivré par le Gouvernement wallon, puisse, comme les autres permis délivrés par une autorité administrative, faire l'objet d'un contrôle complet de légalité par le Conseil d'Etat sur le recours en annulation d'un intéressé, spécialement quand ce recours a été introduit avant l'entrée en vigueur de ce décret,
 - viole-t-il les règles répartitrices de compétence entre l'Etat, les communautés et les régions et
 - viole-t-il les articles 10, 11, 13 et 23 de la Constitution, examinés seuls ou en combinaison, ainsi que ces articles combinés avec les articles 8 et 9 de la Convention faite à Aarhus, le 25 juin 1998, sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement ainsi qu'avec les articles 6 et 8 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales ?",

chargeant, après un examen des réponses données par la Cour constitutionnelle, le membre de l'auditorat désigné par Monsieur l'Auditeur général de rédiger un rapport

complémentaire, octroyant aux parties, à dater de la notifications dudit rapport, un délai unique de trente jours pour déposer un dernier mémoire, et réservant les dépens;

Vu la notification de l'arrêt aux parties;

Vu l'arrêt n° 30/2010 du 30 mars 2010 de la Cour constitutionnelle;

Vu l'arrêt n° 144/2012 du 22 novembre 2012 de la Cour constitutionnelle;

Vu le rapport de M. DEBROUX, auditeur au Conseil d'Etat, établi sur la base de l'article 13 du règlement général de procédure;

Vu les derniers mémoires des parties requérantes et intervenante;

Vu l'ordonnance du 11 mars 2014, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 24 avril 2014 à 09.30 heures;

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

Entendu, en leurs observations, Me A. LEBRUN, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, Mes Y. TOURNAY et V. VANDENPLAS, loco Me P. LAMBERT, avocats, comparaissant pour la partie adverse, et Me Fr. GUERENNE, loco Me F. HAUMONT, avocat comparaissant pour la partie intervenante;

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

1. Le 19 août 2004, la S.A. SOWAER soumet à la ville de Charleroi une demande de permis unique pour la construction et l'exploitation d'une aérogare pour l'accueil de trois millions de passagers par an et pour la construction de parkings comprenant 4.600 emplacements, de voiries d'accès à ces parkings, de chaussées aéronautiques, d'emplacements de stationnement pour les avions, d'une station d'épuration des eaux, des bâtiments techniques, d'un parc pétrolier et de nouvelles voiries communales à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, rue des Frères Wright à

Gosselies/Charleroi. Il en est accusé réception par les fonctionnaires technique et délégué le 15 septembre 2004.

2. Une enquête publique est organisée du 21 septembre au 22 octobre 2004 laquelle suscite 285 réclamations.

3. Le 19 octobre 2004, la direction des routes du Ministère de l'Equipeement et des Transports (MET) de la Région wallonne émet un avis négatif en l'absence d'informations suffisantes.

4. Le 20 octobre 2004, la commission consultative communale d'aménagement du territoire (C.C.A.T.) donne un avis favorable conditionnel.

5. Le 29 octobre 2004, la commission régionale d'aménagement du territoire (CRAT) émet un avis favorable.

6. Le 3 novembre 2004, l'office wallon des déchets donne un avis favorable conditionnel.

7. Le même jour, le collège des bourgmestre et échevins de la commune de Fleurus émet un avis favorable conditionnel.

8. Le 8 novembre 2004, le conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD) émet un avis favorable conditionnel.

9. Le 9 novembre 2004, le collège des bourgmestre et échevins de la commune de Charleroi émet un avis favorable conditionnel.

10. Le 10 novembre 2004, la cellule bruit du Ministère de la Région wallonne émet un avis favorable.

11. Le 25 novembre 2004, le conseil communal de Charleroi approuve les modifications et le tracé des nouvelles voiries d'accès à la nouvelle aérogare et aux parkings.

12. Le 17 décembre 2004, le délai de transmission du rapport de synthèse des fonctionnaires délégué et technique est prorogé de trente jours.

13. Le 14 janvier 2005, le fonctionnaire délégué accorde une dérogation au plan de secteur et émet un avis favorable conditionnel.

14. Le 14 février 2005, les fonctionnaires délégué et technique octroient à l'intervenante le permis sollicité.

15. Trois recours sont formés contre la décision d'octroi du permis unique du 14 février 2005 auprès de la partie adverse.

16. Dans le cadre du traitement des recours, la division de l'eau du Ministère de la Région wallonne émet à une date indéterminée un avis favorable conditionnel à l'égard de la demande de permis unique. Il en est de même le 24 juin 2005 de la direction générale de l'aménagement du territoire.

17. Le 28 juin 2005, les fonctionnaires délégué et technique transmettent un rapport de synthèse au Ministre.

18. Le 25 juillet 2005, le Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial complète la décision des fonctionnaires délégué et technique du 14 février 2005 et la confirme pour le surplus.

Il s'agit de l'acte attaqué;

Considérant que le décret de la Région wallonne du 17 juillet 2008 "relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général" disposait notamment comme suit :

- " Art. 8. Est ratifié le permis qui suit et pour lequel les motifs impérieux d'intérêt général sont avérés :
- en ce qui concerne les actes et travaux d'aménagement des infrastructures et bâtiments d'accueil des aéroports régionaux, l'arrêté ministériel du 25 juillet 2005 relatif au permis unique délivré à la S.A. SOWAER pour l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (aérogare (3.000.000 passagers/an), parkings-voitures (1.600 emplacements au sol et 1.000 emplacements étagés), voiries d'accès à ces parkings, chaussées aéronautiques, parkings-avions liés à l'aérogare, station d'épuration des eaux, bâtiments techniques, parc pétrolier (stockage de 2.420 m³ de kérosène et 30 m³ de carburant routier) et ouverture de nouvelles voiries communales)";

Considérant que l'article 8 de ce décret a été annulé par l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 13 février 2014, n° 29/2014; que la Cour a notamment jugé comme suit : "[...] les articles attaqués devant être annulés, il revient au Conseil d'Etat de contrôler la légalité formelle et matérielle de ces permis" (motif B.10.2);

Considérant que les requérants prennent un premier moyen de la violation des articles 34, 110, 114 et 334, alinéa 1^{er}, 1^o, du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP) et du principe de bonne administration;

qu'ils constatent que le projet vise à installer, en zone d'aménagement différé à caractère industriel, un parc pétrolier, une aérogare, des parkings et routes d'accès, un bassin d'orage et une station d'épuration en contradiction avec les articles 34, 30, alinéa 2, et 31 du CWATUP; qu'ils relèvent que l'acte attaqué évoque succinctement cette incompatibilité;

que, dans une première branche, ils reprochent à la partie adverse d'avoir préféré la délivrance d'un acte individuel dérogatoire sur la base de l'article 110 du CWATUP à une modification, selon eux incertaine, du plan de secteur; qu'ils prétendent que l'arrêt n° 124.313 du 16 octobre 2003 prohibe cette option, que l'insertion d'installations aéroportuaires découle de l'économie du plan de secteur qui réserve à celles-ci un périmètre spécifique dans une zone monofonctionnelle; qu'ils ajoutent qu'il est difficile d'y déroger sans toucher à une donnée essentielle et donc de justifier une intégration au site hors zone capable; qu'ils vont valoir aussi que si un plan communal d'aménagement ne peut porter atteinte à l'économie générale du plan de secteur (article 48, alinéa 2, 1^o du CWATUP) un permis ne peut le faire;

que, dans une deuxième branche, ils constatent que l'acte attaqué tente de justifier l'intégration au site, mais néglige les autres conditions de l'article 114 du CWATUP rendu applicable au permis unique par l'article 97, alinéa 3, 3^{ème} tiret, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement; qu'ils doutent que la C.C.A.T. ait été consultée et que l'écart par rapport à son avis soit motivé;

que, dans une troisième branche, ils dénoncent la manière dont l'enquête publique prévue à l'article 114 du CWATUP a été annoncée; qu'ils constatent que l'avis du 21 septembre 2004 se limite à indiquer que l'enquête a lieu "en vue d'obtenir un permis unique de classe I/dérogatoire au plan de secteur" alors que l'annexe 25 du CWATUP, adoptée en vertu de l'article 334, alinéa 1^{er}, 1^o, impose que les avis d'enquête décrivent succinctement le projet et les caractéristiques justifiant l'obligation de procéder à une enquête publique; qu'ils reprochent à l'avis de ne pas décrire le type de dérogation, ni la disposition du plan de secteur à laquelle il est dérogé, ni les bâtisses ou ouvrages concernés; qu'ils préviennent l'objection selon laquelle l'annexe 25 ne serait pas applicable puisqu'elle n'est pas visée par l'article 97 du décret relatif au permis d'environnement, en répondant qu'il ne peut être admis que l'avis pour un permis unique soit moins précis que celui pour un permis d'urbanisme

sans violer les articles 10, 11 et 23 de la Constitution par une interprétation régressive qui porterait atteinte au principe de standstill; qu'ils ajoutent qu'accepter que l'annexe X de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 (IV) soit moins précise que l'annexe 25 (permis d'urbanisme) contrevient au principe de bonne administration; qu'ils constatent d'ailleurs qu'en cours d'enquête, l'administration a précisé le caractère dérogatoire mais estiment que l'imprécision de cette information la rendait inopérante;

Considérant, sur la première branche, que la critique concerne les infrastructures autorisées en zone d'aménagement différé à caractère industriel; que l'article 110 du CWATUP, dans sa version applicable en l'espèce, permet d'admettre, en dehors des zones qui leur sont plus spécialement réservées, les constructions et équipements de services publics ou communautaires pour autant qu'ils s'intègrent au site bâti ou non bâti;

que la thèse des requérants selon laquelle des installations aéroportuaires ne sont admissibles que dans une zone monofonctionnelle du plan de secteur et ne sont pas admissibles en dérogation à d'autres zones auxquelles de telles dérogations porteraient nécessairement une atteinte excessive ne trouve pas de fondement dans les dispositions visées au moyen; que, sans porter atteinte à une donnée essentielle du plan de secteur, l'autorité peut préférer recourir à la dérogation plutôt qu'à la modification du plan de secteur; que, partant, n'est pas pertinente l'analogie faite avec les dispositions de l'article 48 du Code qui exclut qu'un plan communal postérieur porte atteinte à une donnée essentielle du plan de secteur;

que la condition d'intégration au site bâti ou non bâti prescrite à l'article 110 du CWATUP est analysée par l'acte attaqué :

" Considérant, quant au respect de la condition d'intégration au site bâti et non bâti énoncé à l'article 110 du CWATUP, que le projet y répond dans la mesure où il trouve à s'implanter sur des parcelles dévolues à l'activité industrielle; que dès lors, la typologie des bâtiments envisagés pour l'aérogare et ses annexes ne perturbera pas, du point de vue urbanistique, l'environnement constitué de bâtiments répondant à une typologie industrielle";

que cette motivation n'est pas critiquée; que la première branche du premier moyen n'est pas fondée;

Considérant, sur la deuxième branche, que l'autorité administrative investie du pouvoir de décision peut s'entourer des avis qu'elle juge nécessaires pour autant qu'une pareille consultation ne lui soit pas interdite; qu'il ressort du dossier

administratif que l'avis de la C.C.A.T. a été sollicité et que celle-ci a émis un avis favorable conditionnel le 20 octobre 2004;

que les requérants évoquent la consultation de la C.C.A.T et la prise en compte de son avis dans des termes hypothétiques sans formuler de critique précise; qu'à défaut de précision, le grief doit être rejeté; que, pour le reste, les requérants ne critiquent pas la motivation du caractère exceptionnel de la dérogation; que la deuxième branche du premier moyen n'est pas fondée;

Considérant, sur la troisième branche, que les requérants ne soutiennent pas que les imprécisions qu'ils dénoncent les auraient empêchés de faire valoir leurs réclamations alors que les irrégularités commises lors de l'enquête ne peuvent entraîner l'annulation de l'autorisation consécutive que lorsqu'elles ont causé personnellement grief au requérant en l'empêchant de faire valoir ses observations en connaissance de cause;

que, en outre, l'article 24 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, rendu applicable aux permis uniques par l'article 90, alinéa 1^{er}, du même décret, dispose comme suit :

" Sauf dérogations prévues au présent décret ou par le Gouvernement, tout projet faisant l'objet d'une demande de permis d'environnement doit être soumis à une enquête publique relative aux incidences éventuelles du projet sur les intérêts et aspects mentionnés à l'article 2";

qu'il s'ensuit que l'enquête publique est exigée par la nature même du permis unique, de sorte que la publicité annonçant l'enquête ne doit pas préciser d'autre raison de son organisation;

que, enfin, l'avis indique que le permis est dérogatoire au plan de secteur; que cette information permettait aux réclameurs potentiels de percevoir qu'en outre le fait que la demande était soumise à l'enquête publique en raison du caractère mixte du projet, celui-ci dérogeait au plan de secteur; que la troisième branche du premier moyen n'est pas fondée;

Considérant que le premier moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un deuxième moyen de la violation des articles 2 et 6 du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne (articles D.50 et D.64 du Code de l'environnement) et dénoncent une erreur de droit quant aux motifs;

qu'ils reproduisent des extraits de l'avis défavorable donné le 19 octobre 2004 par le MET - direction des routes qui pose différentes questions en matière de trafic; qu'ils soulignent que l'auteur de l'avis est un expert et qu'il est le seul à avoir émis un avis clairement défavorable; qu'ils rappellent que le passage d'une capacité de 2.000.000 à 3.000.000 de passagers/an augmente les nuisances et que l'étude d'incidences a, en page 383, mis en avant le problème de la circulation (recommandations de jalonnement dynamique pour l'orientation des voyageurs en fonction de l'occupation des parkings, d'aménagement de parkings voitures pour la période de construction de l'aérogare, d'aménagement de parkings vélos, de création d'un giratoire au débouché du ring R3 au niveau de l'échangeur d'Heppignies et de jalonnement cohérent sur les voiries environnantes);

qu'ils constatent que l'étude d'incidences a mis ces points en évidence, mais que le demandeur de permis n'a pas modifié son projet si bien que le MET a donné un avis défavorable; qu'ils soulignent aussi que les problèmes liés au trafic ont été dénoncés lors de l'enquête publique (parcage sauvage, diminution de la mobilité eu égard à la disparition ou au détournement de voies pédestres cyclistes et routières, suppression de l'accès au cimetière de Ransart, impact de nombreux camions lors du chantier ...);

qu'ils critiquent la décision de première instance dont ils reproduisent un extrait qui faisait état de l'adoption de l'avant-projet de révision des planches 46/4 et 46/8 du plan de secteur pour permettre l'extension des infrastructures aéroportuaires et inscrire un projet de tracé et un périmètre de réservation pour un accès autoroutier à partir de la E42; qu'ils dénoncent l'absence de prise en considération de la problématique routière par cette référence à un événement futur incertain, ce qui, considèrent-ils, a valu l'avis du MET du 19 octobre 2004; que, quant à l'acte attaqué, ils relèvent que la même référence à l'adoption du projet de plan de secteur est faite alors que celui-ci n'en est pas encore au stade de l'étude d'incidences; qu'ils dénoncent l'octroi d'un permis unique en préjugant de la question de son raccordement routier dépendant d'une modification du plan de secteur qui demeure future et incertaine; qu'ils concluent que, eu égard à l'importance de l'impact environnemental d'une telle augmentation du charroi et en l'absence d'une motivation claire, précise et adéquate, il y a violation de l'obligation de motivation réglée à l'article D.64 du Code de l'environnement, absence de prise en compte des encombrements de voiries soulignés par le MET et l'étude d'incidences et enfin référence à des éléments futurs et incertains;

Considérant que l'auteur de l'acte attaqué vise l'étude d'incidences jointe à la demande; qu'il fait aussi référence à l'arrêté des fonctionnaires technique et délégué compétents en première instance du 14 février 2005; que les parties adverse et intervenante citent de larges extraits de l'étude et de la décision de première instance

relatifs à l'examen du problème du charroi que les requérants ne critiquent pas dans leur mémoire en réplique; que l'acte attaqué fait la synthèse des griefs invoqués à l'appui des recours administratifs et qu'aucun des points recensés ne concerne la problématique routière; que l'acte attaqué énumère les points de l'arrêté du 27 mai 2004 décidant la révision du plan de secteur de Charleroi qui sont relatifs à l'accessibilité de l'aéroport et qui permettent de répondre aux préoccupations, exprimées dans le schéma de développement de l'espace régional (SDER), de renforcer les voies routière et ferroviaire vers l'aéroport; que l'acte attaqué complète l'article 4 de la décision de première instance et, ce faisant, confirme cette décision sous ce seul amendement; que cet article 4 impose des conditions visant à répondre aux suggestions émises par l'étude d'incidences;

que la motivation de la décision attaquée ne peut se lire sans égard aux considérations émises dans l'étude d'incidences et dans la décision des fonctionnaires technique et délégué compétents en première instance; que l'adéquation de la motivation de l'acte attaqué doit aussi s'apprécier au regard des arguments invoqués dans les recours administratifs introduits; que l'acte attaqué, sans être contesté sur ce point, résume les arguments avancés; qu'il résulte de cette synthèse que le problème de l'accessibilité à l'aéroport n'a pas été dénoncé en degré de recours; qu'en critiquant les seuls motifs relatifs aux actions futures prévues pour encore améliorer l'accessibilité de l'aéroport et en tirant des recommandations de l'étude d'incidences des problèmes que cette étude n'exprime pas, les requérants ne démontrent pas que la motivation adoptée n'est pas conforme aux dispositions visées au moyen; que le renforcement de l'accessibilité par voies routière et ferroviaire découlant de l'arrêté du 27 mai 2004 décidant la révision du plan de secteur de Charleroi vient s'ajouter aux mesures déjà prises pour améliorer cette accessibilité; que les requérants ne prouvent pas que les recommandations de l'étude d'incidences trahissent des problèmes d'accessibilité qui auraient dû conduire l'autorité à refuser le permis ou à prescrire des conditions différentes;

que la question de l'accessibilité de l'aéroport a été traitée correctement dans l'étude d'incidences et par l'acte attaqué; que la motivation propre de l'acte attaqué et les références qu'il contient à la décision de première instance et à l'étude d'incidences ne violent pas les dispositions visées au moyen;

Considérant que le deuxième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un troisième moyen de la violation des articles 1^{er}, 11^o, 2 et 81 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement et de l'article 4, alinéa 2, du décret du 11 septembre 1985 organisant

l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne (article D.62, alinéas 2 et 3 du Code de l'environnement);

qu'ils prétendent qu'en demandant, d'une part, le 19 août 2004, le permis unique attaqué pour une aérogare avec toutes ses infrastructures nécessaires et, d'autre part, le 3 août 2004, un permis d'environnement pour l'exploitation d'un établissement de classe 1, pour l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud dont la piste a une longueur supérieure à 2.100 mètres, la SOWAER a scindé des demandes qui n'auraient pas dû l'être;

qu'ils constatent que la notion de projet mixte renvoie à celle d'établissement qui est lui-même défini comme une unité technique et géographique qui est plus large que celle d'installation et d'activité classée; qu'ils affirment qu'il suffit pour qu'il y ait un projet mixte qu'à l'égard d'un même établissement tant le permis d'urbanisme que le permis d'environnement soient requis; qu'ils font valoir que le périmètre concerné par la demande de permis unique du 19 août 2004 est plus restreint que le périmètre de l'aéroport concerné par la demande de permis d'environnement;

qu'ils prétendent aussi qu'au vu de l'étude d'incidences accompagnant la demande de permis d'environnement, la SOWAER savait qu'elle sollicitait un permis pour un projet qui ne correspondait pas à la réalisation du projet global in concreto et que la SOWAER a sciemment scindé le projet en deux procédures, ce qui a été stigmatisé par le CWEDD;

qu'ils montrent une série de conséquences de cette dissociation qu'ils dénoncent comme la "perversité de la méthode"; qu'ils dénoncent le saucissonnage d'un même projet en plusieurs demandes soumises à étude d'incidences qui est prohibé par l'article 4, alinéa 2, du décret, précité, en ce qu'il complique la tâche de l'administration, des participants à l'enquête contraints de consulter, en peu de temps, deux dossiers volumineux dont certains aspects se recoupent sans être identiques et des requérants obligés de dédoubler leurs recours avec les frais que ça entraîne ; qu'ils soutiennent que les deux études d'incidences portent sur deux hypothèses de travail différentes et que celle qui est relative au permis d'environnement est lacunaire et faussée, si bien que l'autorité n'a pu se prononcer en connaissance de cause;

qu'ils concluent qu'aux termes des articles 1^{er}, 11°, et 81 du décret du 11 mars 1999, il s'imposait de demander un permis unique pour l'ensemble de l'établissement c'est-à-dire un aéroport avec une piste de plus de 2.100 mètres et une aérogare d'une capacité de 3 millions de passagers;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants soutiennent que le moyen est d'ordre public en ce que l'absence de respect de la procédure de permis unique modifie notamment l'autorité compétente pour statuer si bien qu'il est hors de propos de se poser la question de l'intérêt au moyen;

Considérant que, dans leur dernier mémoire, ils mettent en évidence les liens entre les deux projets en prenant notamment l'exemple de la station de traitement des eaux, qui selon eux, est déterminée par le futur allongement de la piste;

Considérant que les facilités de procédure revendiquées par les requérants au cas où leur thèse du projet unique serait fondée suffisent à justifier leur intérêt au moyen;

Considérant que l'objet du permis unique attaqué, demandé le 19 août 2004, et celui du permis d'environnement demandé le 3 août 2004 ne sont pas indissociablement liés; qu'ils ne constituent pas un projet mixte et n'appellent pas la mise en œuvre d'un seul système d'évaluation des incidences de projets sur l'environnement; que le permis d'environnement demandé concerne des installations qui fonctionnent et qui nécessitent une demande de permis d'environnement dans le but de se conformer à la nomenclature des établissements classés; que l'aéroport était jusqu'alors exploité sans la nouvelle aérogare projetée, sans que celle-ci soit nécessaire au fonctionnement de l'aéroport; que, dans ce contexte, l'auteur de la demande a pu introduire une demande de mise en conformité des installations actuelles, sans devoir y joindre la demande d'extension de l'aérogare considérée comme un projet nouveau et distinct et qu'il a pu introduire la demande de permis unique pour l'extension de l'aérogare sans devoir y rattacher la demande de permis d'environnement relative aux installations existantes;

Considérant, surabondamment, que la distinction des projets n'est constitutive d'aucun détournement de procédure, les autorités concernées connaissant l'autre projet et celui-ci étant comme le premier soumis à la participation du public et à une étude d'incidences sur l'environnement;

Considérant que le troisième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un quatrième moyen de la violation de l'article D.67, § 3, 5°, du Code de l'environnement; qu'ils se réfèrent aux critiques du résumé non technique de l'étude d'incidences du projet faites par le CWEDD dans son avis du 9 novembre 2004; qu'ils notent que ces critiques portent sur l'absence de lexique des termes techniques, la présence de copier-coller d'extraits de

l'étude, l'absence de légende sur certaines cartes et que le CWEDD conclut que "le document est de plus difficile à lire et peu compréhensible pour un lecteur non averti"; qu'ils estiment que l'étude d'incidences est inabordable pour un citoyen non averti et que le résumé ne permet pas de comprendre le projet ce qui équivaut, selon eux, à une absence de résumé non technique sanctionnée de nullité par application de l'article D.63, alinéa 2, 5°, du Code de l'Environnement; qu'ils relèvent aussi la critique de la CRAT à propos du caractère lacunaire de l'étude d'incidences quant à la situation juridique du dossier; qu'ils soutiennent que l'objectif d'information du public n'est absolument pas atteint;

Considérant que la sanction de la nullité réglée à l'article D.63, alinéa 2, 5°, du Code de l'environnement frappe l'absence de résumé non technique; que n'est pas assimilable à l'absence de résumé non technique, le résumé non technique que le CWEDD trouve difficile à lire et peu compréhensible pour un lecteur non averti en raison de l'absence de lexique des termes techniques, de la présence de copier-coller d'extraits de l'étude et de l'absence de légende sur certaines cartes; que ces défauts pourraient éventuellement entraîner l'annulation de l'acte attaqué si les requérants apportaient la démonstration que les vices dénoncés les ont empêchés de participer efficacement à l'enquête publique; qu'ils ne formulent pas de critique concrète;

Considérant que le quatrième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un cinquième moyen de l'erreur de fait quant aux motifs; qu'ils reprochent à l'autorité d'avoir indiqué que l'aéroport disposait des autorisations requises par l'administration fédérale de l'aéronautique alors que ce n'est pas vrai; qu'ils se réfèrent à la pièce 7 de leur dossier; qu'ils ajoutent ce qui suit :

- " L'acte attaqué contribue donc sans motif admissible à créer un fumus de légalité, là où ne règne que la voie de fait et à autoriser l'extension d'un aéroport illicite. L'énormité de l'erreur et de ses conséquences sur la vie humaine avec le risque de coresponsabilité qui pourrait en résulter pour la Région wallonne ne peut être sous-estimé";

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants indiquent que le moyen est fondé essentiellement sur une erreur de fait dans un motif qui fonde l'acte attaqué et considèrent que, si la partie adverse juge utile de mentionner l'existence d'une autorisation fédérale, cette mention est parfaitement fausse; qu'ils affirment que rien n'empêche une autorité régionale de faire référence à l'existence d'une autre procédure de compétence fédérale, mais que si un lien est établi entre les deux, il faut qu'il soit exact;

Considérant que, dans le dernier mémoire, ils reviennent sur l'absence d'autorisation donnée par le Ministre chargé de l'aéronautique alors que, selon eux, "l'article 43 de l'A.R. [lire : Arrêté royal] du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne" soumet l'établissement d'un aéroport à une telle autorisation; qu'ils soutiennent qu'un aéroport établi antérieurement à l'entrée en vigueur de cet arrêté doit être autorisé; qu'ils invoquent la logique juridique et le postulat de rationalité du législateur; qu'ils concluent que le défaut de cette autorisation fédérale relative à la sécurité entache l'acte attaqué;

Considérant que la lettre du 11 mai 2005, signée par le Ministre fédéral de la Mobilité de l'époque, produite par les requérants, est rédigée comme suit :

" Votre demande d'obtenir une copie de l'autorisation d'établissement de l'aéroport de Gosselies a été transmise à mes services pour examen.

Les recherches effectuées ont nécessité un certain temps compte tenu de l'ancienneté des activités exercées sur l'aérodrome de Gosselies.

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-dessous le résultat de ces recherches.

Déjà en 1919, la première école belge de pilotage a été inaugurée sur le site actuel de Gosselies par le Roi Albert I^{er}.

Au cours des années suivantes, les activités de l'aérodrome se sont développées et, pendant la seconde guerre mondiale, l'aérodrome a été utilisé successivement par la Luftwaffe et par l'USAAF.

En 1947, la Régie des Voies Aériennes assurait la gestion de son exploitation, laquelle a été reprise par la région wallonne le 1^{er} janvier 1992.

Aucune autorisation d'établissement de l'aérodrome de Gosselies délivrée sur la base de l'article 43 de l'Arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne n'a pu être retrouvée. Ceci est logique puisque le bref historique démontre que cet aérodrome était actif déjà bien longtemps avant l'entrée en vigueur de cet arrêté royal";

que la lecture complète de la lettre en question permet de conclure que l'antériorité de l'activité de l'aérodrome par rapport à l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne explique l'absence d'autorisation d'établissement imposée par cet arrêté;

que l'acte attaqué précise ce qui suit :

" Considérant que l'argument relatif aux éventuels problèmes de sécurité est soulevé par les requérants; qu'il convient néanmoins de préciser que, si l'équipement et l'exploitation des aéroports sont confiés aux Régions dans lesquelles ils sont situés, c'est l'autorité fédérale qui reste chargée des activités relatives à l'organisation et à la mise en œuvre de la sécurité du trafic aérien";

que cet extrait révèle que l'auteur de l'acte distingue les deux polices administratives et les deux autorités compétentes; qu'il ne permet pas de juger que le permis unique délivré l'a été parce qu'une autorisation d'établissement délivrée sur la base de l'arrêté royal du 15 mars 1954 règlementant la navigation aérienne avait été octroyée;

Considérant que le cinquième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un sixième moyen de la violation des articles 1 et 2 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement et des articles D.3, 3°, D.50 et D.64 du Code de l'environnement; qu'ils dénoncent l'exclusion des aéronefs des conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret précité au motif qu'il s'agit de véhicules; qu'ils y voient la transgression de l'article 1^{er}, 3°, du décret parce que la finalité d'un aéroport est de faire atterrir et décoller des avions et qu'ils n'échappent pas au critère de fixité lorsqu'ils roulent sur la piste ou survolent le périmètre de l'établissement; qu'ils prétendent que raisonner autrement empêche d'atteindre le but visé par l'article 2 du décret; qu'ils font un parallèle avec les circuits automobiles qui comportent des normes relatives à l'activité se situant à l'intérieur de leur enceinte; qu'ils relèvent aussi les avis des villes de Fleurus et de Charleroi du 18 novembre 2004 qui veulent éviter la venue d'appareils gros-porteurs ou long courrier et l'interdiction des Boeing 737-200; qu'ils prétendent que cette demande est ignorée en violation des articles D.50 et D.64 du Code de l'environnement; qu'ils soutiennent que "prévenir les nuisances par la sélection de source moins bruyante s'avère pourtant encore bien plus efficace que d'imposer des normes qu'il faut contrôler a posteriori"; qu'ils dénoncent encore une violation du principe de correction des nuisances à la source contenu à l'article D.3, 3°, du Code de l'Environnement;

Considérant que, dans leur dernier mémoire, les requérants insistent sur le défaut de réponse aux avis des villes de Fleurus et Charleroi;

Considérant que, relativement au problème du bruit des avions, l'acte attaqué contient les motifs suivants :

" Considérant que, le 1^{er} avril 1999, le Conseil régional wallon a adopté un décret insérant dans la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit un article 1^{er} bis dont l'objectif est d'habiliter le Gouvernement wallon à prendre des mesures en vue de protéger, à proximité des aéroports et des aérodromes en Région wallonne, le voisinage exposé au bruit produit par leur exploitation; que cette disposition a été modifiée à plusieurs reprises;

Considérant que l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 énonce en substance que le Gouvernement wallon délimite un plan de développement à long terme (PDLT) sur la base de zones d'exposition au bruit correspondant aux limites maximales de

développement des aéroports en Région wallonne, selon une formule de calcul qu'il explicite;

Considérant que, dans ce plan de développement à long terme, le Gouvernement wallon peut arrêter un plan d'exposition au bruit (PEB) fondé sur une hypothèse de développement de l'aéroport projetée à 10 ans et comprenant des zones d'exposition au bruit fixées de manière décroissante, en fonction de l'indicateur de bruit L_{den} ; que ce plan d'exposition au bruit sera réactualisé tous les trois ans en tenant compte de l'évolution effective de l'aéroport et des nuisances de bruit qu'elle engendre tout en intégrant les perspectives de développement de l'aéroport;

Considérant, en ce sens, que le même article précise que la zone la plus exposée au bruit, dénommée «zone A» est celle pour laquelle l'indicateur de bruit L_{den} donne une exposition au bruit égale ou supérieure à 70 dB(A), qu'en outre, cette disposition précise également les seuils de bruit exprimés en L_{den} pour les deuxième, troisième et quatrième zones du plan d'exposition au bruit, c'est-à-dire les zones B, C et D;

Considérant que, dans les zones ainsi délimitées, l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 précité habilite le Gouvernement wallon à prendre certaines mesures, parmi lesquelles figurent notamment l'acquisition de tout immeuble bâti ou non bâti, ainsi que l'octroi de subsides ou de primes en vue de l'isolation des immeubles concernés; que cette disposition répute compris dans une des quatre zones tout immeuble bâti ou non bâti exposé à une nuisance sonore pour laquelle l'indicateur L_{den} correspond à celui caractérisant cette zone;

Considérant qu'à cette fin, plusieurs arrêtés du Gouvernement wallon ont été adoptés déterminant les zones du plan de développement à long terme (PDLT), les zones du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud et les mesures d'accompagnement afférentes à chacune des zones d'exposition au bruit;

Considérant, en conséquence, que le préjudice invoqué par les requérants résulte, en réalité, de l'application des arrêtés du Gouvernement wallon déterminant les zones susvisées et fixant les mesures relatives à chacune des zones d'exposition au bruit et non de la réalisation même de l'acte attaqué;

Considérant que la perte de valeur du patrimoine immobilier ne relève pas de la police des établissements classés;

Considérant que le moyen relatif à l'absence de prise en considération des nuisances sonores engendrées au sol par les aéronefs ne peut être rencontré; qu'en effet l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 précité introduit la notion de seuil de bruit maximum engendré au sol par les aéronefs à respecter, exprimé en L_{max} , entre 23 heures et 7 heures et entre 7 heures et 23 heures, selon la formule de calcul explicite;

Considérant, quant au caractère nocturne de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud prétendu par un requérant, que cet argument ne peut être suivi;

Considérant en effet que le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne stipule que l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud est un aéroport dont l'exploitation est autorisée entre 7 heures et 23 heures; que toutefois, entre 6 heures 30 et 7 heures, des mouvements d'avions sont autorisés pour autant qu'ils ne dépassent pas un certain quota de bruit maximum autorisé par mouvement;

Considérant quant à l'absence de sanctions administratives en cas de dépassement des seuils de bruit et des heures de fermeture de l'aéroport, que le moyen développé par les requérants n'est pas justifié;

Considérant que le décret du 23 juin 1994 instaure des sanctions administratives pouvant être prononcées en cas de violation de certaines règles, notamment celles relatives aux valeurs maximales de bruit ainsi que les heures de fermeture des aéroports wallons; que cette disposition a été exécutée par un arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 fixant le barème des amendes administratives par infraction et organisant leur constatation et leur poursuite ainsi que la perception de ces amendes et les moyens de recours ouverts aux contrevenants éventuels;

Considérant, en outre, que ce même décret institue une autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne dont le fonctionnement a été fixé par un arrêté du Gouvernement wallon du 12 mai 2005; qu'il charge ladite autorité de différentes missions et notamment d'alerter les autorités compétentes lorsqu'elle a connaissance de manquements aux règles fixées pour la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires, de dénoncer tout manquement aux restrictions imposées en ce qui concerne l'usage de certains types d'aéronefs et de jouer un rôle de médiation en cas de différend relatif aux nuisances sonores;

Considérant qu'en conséquence, le moyen relatif à l'absence de sanctions administratives ne peut être rencontré au vu des mécanismes mis en place;
Considérant, de surcroît, que le contrôle du respect des règlements communaux ne relève pas de la police des établissements classés;

[...]

Considérant que le bruit généré par les aéronefs, s'agissant de véhicules, n'est pas soumis aux dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement";

Considérant que l'article 18, alinéa 2, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement dispose comme suit :

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

que l'acte attaqué ne fait que reproduire et, ce faisant, constater le champ d'application de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement; que la note déposée au Gouvernement wallon en vue de l'adoption de cet arrêté du 4 juillet 2002 précise ce qui suit à propos du bruit et de l'exclusion de la circulation des véhicules :

" Enfin, certains établissements font l'objet d'un charroi pour lequel des normes spécifiques doivent être établies, il s'agit par exemple des aéroports";

que l'acte attaqué inventorie une série de normes législatives et réglementaires applicables au bruit des avions sanctionnées de différentes manières; que les auteurs

des normes existantes n'ont pas choisi de réglementer les bruits issus de l'activité aéroportuaire par le biais de l'arrêté du 4 juillet 2002, précité; que tant le pouvoir législatif que le pouvoir exécutif ont adopté des règles visant au respect de l'environnement lorsqu'il s'agit d'activités aéroportuaires; que l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 vise aussi des seuils de bruit engendrés au sol par les aéronefs qui utilisent les aéroports relevant de la Région wallonne entre 23 heures et 7 heures et 7 heures et 23 heures; qu'en se conformant à cette option l'auteur de l'acte individuel attaqué a respecté la hiérarchie des normes et n'a pas commis d'erreur manifeste d'appréciation;

Considérant que le sixième moyen n'est pas fondé,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête est rejetée.

Article 2.

Les dépens liquidés à la somme de 1.175 euros, sont mis à la charge des parties requérantes à concurrence de 391,67 euros chacune.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le vingt-six juin deux mille quatorze par :

M ^{me}	GUFFENS,	conseiller d'Etat, président f.f.,
MM.	KOVALOVSKY,	conseiller d'Etat,
	PAQUES,	conseiller d'Etat,
M ^{me}	MOREL,	greffier.

Le Greffier,

Le Président f.f.,

C. MOREL.

S. GUFFENS.