

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 227.904 du 26 juin 2014

A.166.412/XIII-3912

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. **L'HOIR** Léon,

3. **DARTOIS** Nadine,
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 Bénédicte HENDRICKX, 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 27 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.", Léon L'HOIR et Nadine DARTOIS qui demandent l'annulation de l'arrêté du Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme du Gouvernement de la Région wallonne

du 27 juillet 2005 complétant et confirmant la décision du collège des bourgmestre et échevins de la ville de Charleroi du 1^{er} février 2005 accordant à la société anonyme (S.A.) SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS, en abrégé "SOWAER", un permis d'environnement visant à exploiter l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud doté d'une piste unique de 2.550 mètres de long et de 45 mètres de large, accès 07-25 au 1, rue des Fusillés à Gosselies-Charleroi;

Vu l'arrêt n° 153.695 du 12 janvier 2006, accueillant la requête en intervention introduite par la S.A. SOWAER, 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° 192.091 du 31 mars 2009 sursoyant à statuer, posant les questions préjudicielles suivantes à la Cour constitutionnelle :

1. "L'article 9 du décret du Parlement wallon du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général, peut-il, sans méconnaître les articles 10, 11 et 23 de la Constitution, autoriser le Parlement wallon à ratifier en ce qui concerne les actes et travaux d'aménagement des infrastructures et bâtiments d'accueil des aéroports régionaux, l'arrêté ministériel du 27 juillet 2005 relatif au permis d'environnement délivré à la S.A. SOWAER pour l'exploitation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, sans examiner le fond du dossier et la régularité de la procédure administrative ?"
2. "L'article 9 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 en ce qui concerne les actes et travaux d'aménagement des infrastructures et bâtiments d'accueil des aéroports régionaux, l'arrêté ministériel du 27 juillet 2005 relatif au permis d'environnement délivré à la S.A. SOWAER pour l'exploitation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud 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 et l'article 10bis de la directive 85/337/CEE du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics ou privés sur l'environnement, telle que modifiée par la directive du Conseil n° 97/11/CE du 3 mars 1997 et par la directive du Parlement européen et du Conseil n° 2003/35/CE du 26 mai 2003 ainsi qu'avec les articles 6 et 8 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales ?";

et à la Cour de justice des Communautés européennes :

- A. "L'article 1.5 de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement peut-il être interprété comme excluant de son champ d'application une législation - tel le décret de la

Région wallonne du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général - qui se limite à énoncer que «les motifs impérieux d'intérêt général sont avérés» pour l'octroi des permis d'urbanisme, des permis d'environnement et des permis uniques relatifs aux actes et travaux qu'elle énumère et qui «ratifie» des permis pour lesquels il est énoncé que «les motifs impérieux d'intérêt général sont avérés» ?"

- B.1. "Les articles 1^{er}, 5, 6, 7, 8 et 10bis de la directive 85/337/CEE telle que modifiée par la directive du Conseil n° 97/11/CE et la directive du Parlement européen et du Conseil n° 2003/35/CE s'opposent-ils à un régime juridique où le droit de réaliser un projet soumis à évaluation des incidences est délivré par un acte législatif contre lequel n'est pas ouvert un recours devant une instance juridictionnelle ou un autre organe indépendant et impartial établi par la loi permettant de contester, quant au fond et quant à la procédure suivie, la décision qui ouvre le droit de réaliser le projet ?"
- B.2. "L'article 9 de la Convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, conclue le 25 juin 1998 et approuvée par la Communauté européenne par la décision du Conseil 2005/330/CE du 17 février 2005, doit-il être interprété comme imposant aux Etats membres de prévoir la possibilité de former un recours devant une instance juridictionnelle ou un autre organe indépendant et impartial établi par la loi pour pouvoir contester la légalité, pour toute question de fond ou de procédure relevant tant du régime matériel que du régime procédural d'autorisation des projets soumis à évaluation des incidences, des décisions, des actes ou omissions tombant sous le coup des dispositions de l'article 6 ?"
- B.3. "Au regard de la Convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, conclue le 25 juin 1998 et approuvée par la Communauté européenne par la décision du Conseil 2005/330/CE du 17 février 2005, l'article 10bis de la directive 85/337/CEE telle que modifiée par la directive 2003/35/CE, doit-il être interprété comme imposant aux Etats membres de prévoir la possibilité de former un recours devant une instance juridictionnelle ou un autre organe indépendant et impartial établi par la loi pour pouvoir contester la légalité des décisions, des actes ou omissions pour toute question de fond ou de procédure relevant tant du régime matériel que du régime procédural d'autorisation des projets soumis à évaluation des incidences ?";

Vu la notification de l'arrêt aux parties;

Vu l'arrêt du 18 octobre 2011 de la Cour de justice de l'Union européenne;

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 la notification du rapport aux parties et les derniers mémoires;

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, avocat, 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. En exécution de l'article 12 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, la SOWAER demande, 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.

2. Une enquête publique est organisée du 1^{er} septembre au 1^{er} octobre 2004.

3. Le 11 octobre 2004, le collège des bourgmestre et échevins de la commune de Fleurus émet un avis favorable. Il en est de même du conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD), le même jour, et de l'office wallon des déchets, le 22 octobre 2004.

4. Le 11 janvier 2005, le fonctionnaire technique émet un rapport de synthèse dans lequel il émet un avis favorable et propose au collège des bourgmestre et échevins de la ville de Charleroi d'octroyer le permis d'environnement sollicité.

5. Le 1^{er} février 2005, le collège des bourgmestre et échevins de la ville de Charleroi octroie le permis d'environnement demandé. Deux recours sont formés contre cette décision auprès de la partie adverse.

6. Le 13 juin 2005, la cellule bruit du Ministère de la Région wallonne émet un avis favorable. Le 27 juin 2005, la direction générale de l'aménagement du territoire donne un avis favorable. La cellule air du Ministère de la Région wallonne émet un avis favorable le 8 juillet 2005.

7. Le 27 juin 2005, le fonctionnaire technique rédige un rapport de synthèse dans lequel il propose le rejet des recours.

8. Le 27 juillet 2005, le Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme du Gouvernement de la Région wallonne rejette les recours.

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. 9. 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 27 juillet 2005 relatif au permis d'environnement délivré à la S.A. SOWAER pour l'exploitation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud";

Considérant que l'article 9 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 30, alinéa 2, 34, 37, 110, 114 et 132bis du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP); qu'ils dénoncent une ambiguïté et une contradiction dans les motifs;

que les requérants notent que la demande porte sur des terrains relevant de différentes zones au plan de secteur : zone de services publics et d'équipements communautaires (article 28 du CWATUP), zone d'activité économique industrielle (article 30, alinéa 2 du CWATUP), zone d'aménagement différé à caractère industriel (article 34 du CWATUP) et zone d'espaces verts (article 37 du CWATUP);

qu'ils observent que l'acte attaqué reconnaît que l'exploitation d'un aéroport n'est pas compatible avec la zone d'activité économique industrielle (article 30, alinéa 2 du CWATUP), ni avec la zone d'aménagement différé à caractère industriel (article 34 du CWATUP) ni avec la zone d'espaces verts (article 37 du CWATUP) alors que les actes individuels qui ne relèvent pas de la police de l'urbanisme (c'est le cas des permis

d'environnement) doivent être conformes aux dispositions graphiques du plan de secteur qui ont valeur réglementaire;

qu'ils concèdent que des dérogations puissent être octroyées en vertu de l'article 132bis, alinéa 1^{er}, du CWATUP, sous réserve du respect des conditions des articles 110 à 114 du CWATUP; qu'ils constatent que l'article 110 du CWATUP pourrait être invoqué, l'établissement relevant des constructions et équipements de services publics ou communautaires; qu'ils signalent que la commission régionale d'aménagement du territoire (CRAT) a, dans son avis du 4 novembre 2004, déploré le recours à la dérogation qui court-circuite la procédure de révision du plan de secteur;

Considérant que, dans une première branche, ils dénoncent l'ambiguïté et la contradiction contenue dans l'acte attaqué qui vise l'article 110 et énonce le contenu de l'article 111 du CWATUP; qu'ils soutiennent qu'il n'est pas possible de déterminer la disposition retenue;

Considérant que, dans une deuxième branche, ils supposent que l'auteur de l'acte a voulu appliquer l'article 110 du CWATUP et rappellent que cet article impose l'intégration au site bâti et non bâti; qu'ils affirment que cet examen ne peut se faire qu'à l'occasion de la délivrance d'un permis d'urbanisme dont il n'est pas question ni dans l'acte ni dans le dossier de demande si bien que l'article 132bis est inapplicable;

qu'ils admettent encore que l'article 132bis n'interdit pas que cet examen ait lieu lors de la délivrance d'un permis d'environnement, mais prétendent que l'application de ce texte requiert aussi et d'abord un permis d'urbanisme dont la demande et la délivrance en dérogation est précisément la condition qui permet que la dérogation bénéficie ensuite aux actes relevant d'autres polices; qu'ils soutiennent, en d'autres mots, que cet examen suppose un permis urbanistique dérogatoire préalable; qu'ils constatent que, deux jours avant le permis attaqué, un permis unique a été délivré, mais qu'ils notent que ce permis unique n'est pas cité dans le permis attaqué, qu'il ne concerne qu'une partie de l'objet du permis attaqué et que ledit permis est aussi contesté;

qu'ils examinent subsidiairement la dérogation et considèrent que l'examen d'intégration n'a pas été effectué; qu'ils reprochent à l'auteur de l'acte attaqué de n'avoir pas déterminé la partie non conforme; qu'ils constatent que le permis ne fait pas référence à l'étude d'incidences qui, en tout état de cause, se borne à indiquer que "le site aéroportuaire avec des terrains horizontaux imprime son caractère au paysage local lequel est soumis aux impératifs notamment légaux de la gestion des couloirs de dégagement"; qu'ils notent aussi que l'auteur de l'étude d'incidences a constaté la

pauvreté architecturale des bâtiments de l'aérogare et déplorent que ce soit l'aéroport qui imprime son mode architectural et ses lignes de force au paysage, ce qui a été dénoncé par différentes instances et par les riverains si bien qu'il est difficile de soutenir comme évidente l'intégration d'un aéroport dans le cadre de plusieurs zones vertes et boisées au nord et au sud-ouest du périmètre de la demande; qu'ils ajoutent que c'est l'aéroport qui doit s'intégrer et non l'inverse;

qu'ils tirent encore de l'arrêt n° 124.313 du 16 octobre 2003, que l'insertion des installations découle de l'économie du plan de secteur, si bien que si un périmètre spécifique y est réservé, il est difficile d'y déroger sans toucher une donnée essentielle et qu'en dehors de la zone capable, il est difficile de justifier l'intégration;

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° du CWATUP) un permis ne peut le faire;

qu'ils dénoncent une application incorrecte de l'article 110 du CWATUP et par conséquent une violation des articles 30, 34 et 37 du CWATUP; qu'ils contestent l'application des articles 274 et 274bis du CWATUP "sans discussion";

Considérant que, dans une troisième branche, ils dénoncent l'absence d'avis de la commission consultative communale d'aménagement du territoire (C.C.A.T.) comme l'impose l'article 114 du CWATUP; qu'ils soutiennent aussi que la motivation du permis ne permet pas de savoir si des permis d'urbanisme sollicités avant le 1^{er} octobre 2002 ont été soumis à la C.C.A.T.; qu'ils concluent que les articles 114 et 132bis du CWATUP n'ont pas été respectés, d'où une violation des articles 30, 34 et 37 du CWATUP;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants écrivent que le moyen doit être maintenu;

Considérant que, dans leur dernier mémoire, les requérants insistent sur ce que le permis d'environnement ne peut déroger au plan de secteur sans avoir été précédé d'un permis d'urbanisme dérogatoire ayant le même objet;

Considérant, sur les trois branches réunies, que la comparaison des pièces du dossier révèle que le périmètre de la demande qui correspond à la clôture de l'aéroport déborde sur les trois zones visées par le permis attaqué soit la zone d'activité économique industrielle (article 30, alinéa 2 du CWATUP), la zone d'aménagement différé à caractère industriel (article 34 du CWATUP) et la zone d'espaces verts

(article 37 du CWATUP); qu'aucune des installations visées par la demande ne déborde de la zone de services publics et d'équipements communautaires sauf le parking avions P10 (9 positions, gros porteurs) et le parking voitures et cars Pv6 (parking passagers, 2.008 places); que ces deux parkings peuvent être rattachés à la "rubrique 62.00.01 Classe 1 aéroport et/ou aérodrome lorsque la piste de décollage ou d'atterrissage a une longueur d'au moins 2.100 mètres"; que ces deux installations, situées hors de la zone de services publics et d'équipements communautaires, se trouvent en zone d'aménagement différé à caractère industriel; qu'elles font l'objet d'une demande de permis d'environnement en application de l'article 12 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement;

Considérant qu'un permis d'environnement devant respecter les affectations prévues par les plans de secteur existants, elles n'ont pu être autorisées que moyennant une dérogation à l'affectation au plan de secteur;

Considérant 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 l'analogie faite avec les dispositions de l'article 48 du Code, applicable aux relations entre un plan communal et un plan de secteur n'est pas pertinente;

Considérant que l'article 132bis, alinéa 2, du CWATUP dispose comme suit :

" La poursuite des activités autorisées par un permis délivré avant l'entrée en vigueur d'un plan et qui ne correspondent pas aux prescriptions de ce plan est admise jusqu'à l'expiration du délai de validité du permis. Le renouvellement de cette autorisation peut être accordé par l'autorité compétente dans une mesure compatible avec la destination générale de la zone considérée, son caractère architectural et l'option urbanistique visée par lesdites prescriptions";

Considérant que le changement législatif et réglementaire entré en vigueur en 2002 a consisté à soumettre à permis d'environnement les aspects environnementaux de l'exploitation qui étaient jusqu'alors dispensés d'autorisation d'exploiter; qu'il est admis que, après le nouveau classement, en l'espèce, la rubrique 62.00.01 précitée, la nécessité nouvelle du permis d'environnement pour la poursuite de l'activité antérieurement autorisée peut être assimilée au renouvellement de l'autorisation et peut permettre aux requérants de bénéficier, le cas échéant, de l'application de l'article 132bis (Conseil d'Etat, 17 décembre 2013, AAFJES et FABER, n° 225.864);

Considérant que la lecture du dossier administratif et des cartes annexées au permis de première instance qui n'est que complété par l'acte attaqué, révèle que les installations et leur situation sont identifiées; qu'en ce qu'ils dénoncent un recours aux articles 110, 274 et 274bis du CWATUP "sans discussion, sans identifier les parcelles ni les installations", les requérants ne peuvent être suivis;

Considérant que l'autorité a vérifié, en l'espèce, les conditions d'application de l'article 110 du CWATUP, qui n'était pas directement applicable; que, l'intégration du projet au site bâti ou non bâti, exigée à l'article 110, est analysée dans l'étude d'incidences à laquelle le permis attaqué se réfère; que les requérants eux-mêmes en citent les pages 126 et 128; qu'ils prétendent qu'il est "difficile de soutenir comme évidente l'intégration d'un aéroport dans le cadre de plusieurs zones vertes et boisées au Nord et au Sud-Ouest du périmètre de la demande, notamment dans le dernier bastion vert de la région"; qu'il y a lieu de ramener l'objet de la dérogation à sa dimension exacte; qu'il n'est en effet ici question que des deux parkings susvisés qui sont situés en zone d'aménagement différé à caractère industriel; qu'en constatant l'intégration du projet au site, l'autorité admet que les parkings dérogatoires respectent la destination générale de la zone considérée, son caractère architectural et l'option urbanistique; que l'acte attaqué fait ainsi une application correcte de l'article 132bis;

Considérant que l'article 132bis, précité, n'impose pas l'application de la procédure de consultation de la C.C.A.T. prévue à l'article 114 du CWATUP;

Considérant que le premier moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un deuxième moyen de l'absence de périmètre ou de dispositif d'isolement;

qu'ils constatent que le périmètre de la demande jouxte au nord une zone de parc (Domaine de Bois Lombu) classé comme site et concerne des parcelles inscrites en zone d'aménagement différé à caractère industriel régie par l'article 34 du CWATUP;

qu'ils relèvent que l'article 34 impose un périmètre ou un dispositif d'isolement qui n'a pas été prévu, alors qu'un parking pour 9 avions gros porteurs, un parking de 2.008 voitures et une cabine à haute tension sont situés à la jonction de la zone d'aménagement différé à caractère industriel avec la zone de parc;

qu'ils insistent sur les nuisances qui résultent de ces installations et s'ajoutent à celles de l'exploitation de l'aéroport et sur la spécificité de la zone contigüe (zone verte, zone de parc classée comme site dont le rôle social en territoires urbanisés est compromis);

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants estiment que les articles 110 et suivants du CWATUP permettent de déroger au plan de secteur mais non aux dispositions décrétales; qu'ils affirment que "à supposer qu'une dérogation licite ait été octroyée au plan de secteur, encore ne dispenserait-elle pas de respecter les dispositions du CWATUP qui découlent du plan de secteur mais ne sont pas le plan de secteur lui-même";

Considérant qu'il convient de ne pas confondre le "périmètre de la demande" et les installations autorisées par le permis attaqué; que l'examen de l'annexe II.4.1 de l'étude d'incidences révèle que le périmètre de la demande ne touche la zone de parc qu'en un point; que les pièces du dossier montrent que les installations visées au moyen sont séparées de la zone de parc; que la distance qui les sépare de la zone de parc peut faire office de périmètre d'isolement; qu'il ne peut donc pas être reproché à la partie adverse de ne pas respecter l'article 34 du CWATUP;

Considérant que le deuxième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un troisième moyen de la violation de l'obligation de motivation qui découle 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);

Considérant que, dans une première branche, ils dénoncent la motivation déficiente de l'acte attaqué par rapport à l'avis favorable sous conditions du CWEDD du 13 octobre 2004, par rapport aux éléments de l'étude d'incidences et par rapport aux réclamations introduites;

que, en ce qui concerne la qualité de l'air, ils relèvent que le CWEDD demande de prendre en compte les recommandations de l'étude d'incidences et ses remarques; qu'ils citent les aspects qui ressortent de l'étude d'incidences auxquels l'autorité devait avoir égard ("l'utilisation de combustibles à haut rendement et de qualité optimale, qualité qui doit faire l'objet d'exigences précises et de contrôles réguliers et fréquents; l'utilisation d'avions présentant les caractéristiques les plus avantageuses sur le plan des émissions polluantes, la limitation de la durée des opérations au sol; l'introduction de véhicules au gaz ou électrique sur le site de l'aéroport; la réalisation d'une étude approfondie de la qualité de l'air à long terme par le biais de campagnes de mesures en

continu sur le site ... "); qu'ils signalent aussi que la qualité de l'air a été une préoccupation avancée par les riverains lors de l'enquête publique et par la première requérante dans son recours au Gouvernement contre le permis délivré en première instance par la ville de Charleroi, le 1^{er} février 2005; qu'ils constatent que la qualité de l'air n'a pas été prise en compte lors de l'instruction de première instance, la cellule air de la direction générale des ressources naturelles et de l'environnement (D.G.R.N.E.) n'ayant donné un avis favorable que le 21 juin 2005, dans le cadre de la procédure de recours; qu'ils déplorent que cet avis ne concerne pas les avions et les engins au sol, mais seulement la puissance thermique des installations de chauffage, les dépôts de liquides inflammables, l'implantation et l'exploitation des stations-services ...; qu'ils reprochent à l'autorité, au plan de la motivation de l'acte attaqué, de s'être contentée des affirmations vagues du demandeur de permis et de ne pas appliquer de conditions particulières sur l'utilisation de combustibles de qualité pour les avions alors que l'étude d'incidences, reprise par le CWEDD, insiste sur ce point et que toutes les mesures possibles pour réduire la pollution déjà importante des avions doivent faire l'objet d'une véritable prise en compte; qu'ils considèrent que les décisions prises excluent les mouvements des avions et que le fait de régir un établissement fixe n'implique pas que ne puissent pas être réglés les véhicules, leur charroi, leurs horaires, leurs émissions au titre notamment des émissions régies par le décret relatif au permis d'environnement; qu'ils citent un extrait du permis délivré en première instance et insistent sur ses lacunes; qu'ils prétendent que l'autorité de recours en adoptant l'acte attaqué n'a pas pris les mesures nécessaires pour faire respecter de manière obligatoire les recommandations de l'étude d'incidences jugées importantes par le CWEDD si bien que "l'acte attaqué ne contient pas une seule ligne concernant le contrôle de l'air, la qualité des combustibles, l'introduction des véhicules au gaz et à l'électricité, la limitation de la durée des opérations au sol, bref, l'ensemble des recommandations liées au climat et à la qualité de l'air (mise à part la question du chauffage des installations au sol)" et qu'il "viole l'obligation de motivation";

que, en ce qui concerne les horaires d'exploitation, ils relèvent que le CWEDD, dans son avis du 13 octobre 2004, juge nécessaire d'interdire les vols entre 23 h et 7 h sauf force majeure; qu'ils soulignent les dépassements fréquents, les réclamations et les plaintes à ce sujet et estiment qu'une obligation de motivation particulière s'imposait; qu'ils constatent que l'acte attaqué n'est motivé qu'en ce qui concerne l'absence de sanctions pour les dépassements des seuils de bruit; que, pour les horaires, ils relèvent seulement la référence au décret du 23 juin 1994 et à l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW); qu'ils affirment que les sanctions administratives introduites par le décret du 8 juin 2001 sont inefficaces, ce qui a suscité des réclamations; qu'ils écrivent aussi que le décret de 1994 prévoit la possibilité de voler après 23 h pour les vols retardataires si la compagnie n'est pas

responsable du retard; qu'ils soutiennent que l'auteur de l'acte se décharge du problème du bruit et des sanctions, soit de l'activité de l'aéroport, sur le Gouvernement; qu'ils estiment que l'absence d'horaires clairs dans le permis attaqué devait être motivée adéquatement et de manière circonstanciée puisque la violation de ces horaires aurait entraîné les sanctions propres au décret relatif au permis d'environnement; qu'ils concluent à la violation de l'obligation de motivation, mais aussi à l'existence d'une erreur manifeste d'appréciation;

que, en ce qui concerne l'autorisation fédérale garantissant la sécurité, ils déduisent de la pièce 7 de leur dossier que, contrairement à ce qui est exprimé dans l'acte attaqué, l'aéroport n'en dispose pas, ce qui a justifié l'introduction d'une action civile pour obtenir la fermeture de l'aéroport; qu'ils se réfèrent à l'arrêt n° 127.700 du 3 février 2004; qu'ils dénoncent une erreur de motivation en droit doublée d'une erreur quant aux motifs;

Considérant que, dans une seconde branche du moyen, ils soulignent qu'il s'agit d'une régularisation, qu'il est impossible de définir les établissements pour lesquels il s'agit d'une régularisation au sens de l'article 12 du décret relatif au permis d'environnement et ceux pour lesquels il s'agit de la légalisation d'une activité mise en œuvre sans permis préalable; qu'ils rappellent qu'en matière de régularisation, l'examen de la demande doit être spécialement approfondi et attentif, ce qui ne ressort pas de la motivation;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants précisent que le moyen ne dénonce pas une absence de motivation sur la pollution de l'air mais qu'il reproche à la partie adverse de ne pas avoir suivi les recommandations de l'étude d'incidences sans explication aucune;

Considérant, sur la première branche, en ce qui concerne les critiques relatives à la prise en compte de la qualité de l'air, que l'étude d'incidences énonce ce qui suit, pour la situation actuelle (54 mouvements et 2.600.000 passagers) :

- " L'activité aéroportuaire permet de respecter les valeurs limites admises aux bordures des propriétés et en prenant en compte une situation existante de référence aux mesures de la station de Lodelinsart. Seules des valeurs extrêmes sur ou à proximité immédiate de la piste dépassent les limites sur de courtes durées annuelles. Les valeurs obtenues sur les hydrocarbures (HC), en considérant la pollution possibles avec les composés aromatiques, ne présentent pas de risques particuliers (Planches III.1.4-5-6). Les mêmes conclusions sont établies pour le monoxyde de carbone (CO). Les valeurs obtenues pour les oxydes d'azote (NOx) sont assez proches des valeurs limites cumulées aux valeurs de fond, mais cette tolérance est principalement la conséquence des valeurs de fond elles-mêmes (Planches III.1.7-8-9). En ce qui concerne les odeurs, les concentrations observées se situent bien en deçà de l'unité d'odeur qui correspond au niveau pour lequel 50% de la population perçoit une odeur. Les risques de nuisances olfactives sont

considérés comme faibles. La zone de concentration est limitée à la piste de décollage et d'atterrissage (Planches III.1.1-11-12). En outre, l'appréciation d'une odeur est dépendante de sa nature et de son intensité qui est elle-même fonction de la concentration de la substance odorante. Les odeurs varient aussi suivant les sources et les substances émises. Leur appréciation est très subjective";

que l'étude d'incidences analyse aussi la situation projetée en tenant compte de l'accroissement du nombre de passagers à 3.000.000; qu'il sera précisé, lors de l'examen du quatrième moyen, que ces données ne doivent pas être prises en compte au stade de l'instruction de la demande du permis d'environnement attaqué puisqu'un permis unique est demandé pour cette augmentation de fréquentation et que les deux demandes peuvent être introduites séparément; qu'on y lit ce qui suit :

" les nouvelles infrastructures de l'aérogare sont prévues pour une capacité déclarée de 3.000.000 passagers; une simulation pour cette quantité (61 mouvements par jour) a montré que les résultats n'étaient pas significativement différents de la situation calculée à 2.600.000 passagers (54 mouvements par jour). Dès lors, il nous a semblé plus utile de procéder à une simulation avec des conditions extrêmes d'utilisation de la piste. C'est pourquoi le nombre de mouvements d'avions considérés dans le cadre d'une simulation prospective est de 41 décollages et 41 atterrissages journaliers correspondants à 4.000.000 de passagers annuels";

qu'il y a donc lieu de constater que non seulement, l'étude d'incidences tient compte d'un nombre de passagers (3.000.000) qui ne concerne pas la situation pour laquelle la demande est introduite, mais que, en plus, les recommandations émises le sont sur la base d'un nombre de passagers encore plus élevé (4.000.000);

que les recommandations dont il n'aurait pas été tenu compte apparaissent dans le document après l'analyse des effets de l'aéroport, quant à la qualité de l'air, sur la base de ces 4.000.000 de passagers annuels; qu'elles sont étrangères à l'objet de l'acte attaqué;

que si la décision de première instance a été adoptée avant que la cellule air de la Région wallonne ait donné son avis le 21 juin 2005, la décision attaquée a été prise après celui-ci; que la cellule air a remis un avis favorable conditionnel; que les conditions qui y sont reprises ne sont pas critiquées; que l'acte attaqué indique ce qui suit :

" Considérant que les conditions particulières imposées par la Cellule Air de la Division de la Prévention et des Autorisations suffisent à limiter dans une mesure acceptable les risques de pollution atmosphérique induits par l'activité aéroportuaire";

que ces conditions sont imposées au bénéficiaire du permis aux pages 17 et 18 de l'acte attaqué;

que la motivation adoptée montre que la question de la pollution atmosphérique a été traitée, permet aux requérants de comprendre pourquoi la décision a été adoptée telle qu'elle l'a été et ne trahit pas d'erreur manifeste d'appréciation;

Considérant, sur la première branche, en ce qui concerne les critiques relatives aux horaires d'exploitation, que le problème des horaires d'exploitation n'est pas dissociable de celui du bruit des avions; que, sur ces points, l'acte attaqué est rédigé comme suit :

- " 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 explicité;

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 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 que ce même décret 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 les requérants invoquent l'absence de précision relative au programme de remplacement des aéronefs les plus bruyants;

Considérant qu'en outre le respect des normes légales et réglementaires relatives aux valeurs maximales de bruit, l'acte querellé prévoyait explicitement la présentation par l'exploitant d'un programme de remplacement progressif des aéronefs les plus bruyants à l'autorité compétente pour délivrer le permis d'environnement en 1^{ère} instance; que les modalités de ce programme ne peuvent être précisées dans le cadre du permis d'environnement car elles relèvent d'une décision du Gouvernement wallon";

que l'acte attaqué inventorie ainsi une série de normes législatives et réglementaires applicables en matière d'horaire d'exploitation et de bruit des avions sanctionnées de différentes manières; que tant le pouvoir législatif que le pouvoir exécutif ont mis en place une série de règles visant à assurer le respect de l'environnement lorsqu'il s'agit d'activités aéroportuaires; que l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973, précitée, vise aussi des seuils de bruit engendrés au sol; qu'en motivant sa décision de cette manière, la partie adverse a adopté une motivation adéquate; que l'auteur de l'acte individuel attaqué a respecté la hiérarchie des normes et n'a pas commis d'erreur manifeste d'appréciation;

Considérant, sur la première branche, en ce qui concerne l'autorisation fédérale garantissant la sécurité, 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 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;

que la première branche du troisième moyen n'est pas fondée;

Considérant, sur la seconde branche du troisième moyen, que les requérants n'indiquent aucune activité ou installation illégalement exploitée à régulariser; que la seconde branche du troisième moyen n'est pas fondée;

Considérant que le troisième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un quatrième 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, alinéas 2 et 3 du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne (articles D.62, alinéas 2 et 3 du Code de l'environnement);

Considérant que, dans une première branche, ils prétendent qu'en demandant, d'une part, le 19 août 2004, un permis unique pour une aérogare qui pourra accueillir 3 millions de passagers, pour des parkings de 4.600 places, des voiries d'accès au parking, des chaussées aéronautiques et parkings-avions, une station d'épuration (3.000 EH), des bâtiments techniques, un parc pétrolier pour 2.420 m³ de kérosène et 30 m³ de carburant routier 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 est plus restreint que le périmètre de 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;

qu'ils concluent qu'aux termes des articles 1^{er}, 11^o, 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 une seconde branche, ils considèrent que de nombreuses constructions faisant l'objet du permis d'environnement nécessitaient un permis d'urbanisme de régularisation si bien que la SOWAER devait demander un permis unique; qu'ils soulignent des passages du formulaire de demande de permis et pointent la réponse affirmative à la question de savoir si des actes et travaux soumis à permis sont nécessaires pour la réalisation du projet et la réponse affirmative à la question de savoir si ces permis ont été obtenus, selon laquelle ces permis ne sont pas en possession de B.S.C.A.; qu'à leurs yeux, la non production des permis constitue une lacune grave du dossier; qu'ils y voient une excuse qui ne dispense pas d'une telle production; qu'ils répètent que les bâtiments érigés dans le périmètre concerné par le permis d'environnement sans permis d'urbanisme devaient faire l'objet d'une demande de permis unique : six cabines haute tension, installations de chauffage, parking pour gros porteurs, clôture, certains gros bâtiments; qu'ils ajoutent que l'étude d'incidences est tout aussi lacunaire sur la situation de droit des constructions; qu'ils concluent qu'un permis d'urbanisme s'imposait et qu'en tout état de cause, la lacune est telle que l'autorité a été induite en erreur;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants maintiennent que l'aéroport et ses annexes sont des projets soumis à la fois à permis d'urbanisme et à permis d'environnement et qu'ils auraient donc dû faire l'objet d'un permis unique sauf si un ou des permis d'urbanisme couvrant l'ensemble du projet ont été délivrés à la suite d'une demande antérieure au 1^{er} octobre 2002; qu'ils constatent que la preuve de la délivrance de tels permis n'est pas rapportée; qu'ils contestent aussi que les autorités soient en possession de ces permis qui ne sont pas au dossier administratif;

Considérant que, dans leur dernier mémoire, ils affirment qu'il n'est pas sérieux de nier l'unité fonctionnelle et géographique de l'établissement et qu'un examen sérieux montrerait que les impétrants sont communs; qu'ils insistent sur la nécessité pour le demandeur de produire les permis d'urbanisme qui couvrent les aspects du projet soumis à permis d'environnement;

Considérant, sur la première branche, que l'objet du permis d'environnement attaqué et l'objet du permis unique demandé le 19 août 2004 pour l'aérogare tel qu'il est décrit au moyen ne sont pas indissociablement liés; que le permis d'environnement attaqué dans la présente affaire 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 limiter celle-ci à la mise en conformité des installations actuelles;

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

Considérant, sur la seconde branche, que l'absence des permis d'urbanisme existants dans le dossier de demande de permis d'environnement ne préjuge pas de leur existence et n'implique pas que l'autorité a été induite en erreur sur l'objet de la demande; qu'en évoquant des infractions urbanistiques, les requérants se bornent à des hypothèses;

Considérant que le quatrième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un cinquième moyen de la violation de l'article 9, § 3, alinéa 1^{er}, 3°, du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement devenu l'article D.67, § 3, 1°, du Code de l'environnement qui impose une description détaillée de la situation de droit du projet (permis obtenus, demandes en cours, règles applicables) alors que cette description est elliptique, voire frauduleuse, ce qui constitue une cause de nullité de l'acte; qu'ils se réfèrent à l'avis du 29 octobre 2004 de la CRAT qui souligne le caractère lacunaire de la demande de permis unique sur ce point, les requérants élargissant ce constat à l'évaluation d'incidences sur l'environnement;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants maintiennent le moyen;

Considérant que les requérants se bornent à des affirmations sans préciser les éléments qu'ils jugent elliptiques ou frauduleux; qu'ils n'abordent nullement la question de l'influence des lacunes ou fraudes qu'ils dénoncent; que le point n°4 de l'étude d'incidences décrit le cadre légal de l'objet de la demande et développe en

particulier la situation existante en droit; que l'auteur se fonde sur la demande pour énumérer les rubriques concernées par les installations en projet; que le formulaire de demande de permis identifie par ailleurs les autorisations émanant de la députation permanente et qui concernent des installations qui font l'objet du permis attaqué; que tous ces éléments ont été pris en compte par l'autorité dans l'acte attaqué; que les requérants reproduisent des critiques soulevées par la CRAT dans son avis du 29 octobre 2004; que ces critiques sont émises à propos de la demande du permis unique relative au projet d'extension de l'aérogare; qu'elles sont étrangères à l'objet de la demande;

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 1988 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;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants maintiennent ce moyen et considèrent qu'il n'est pas surabondant; qu'ils ajoutent que "si les considérations évoquées ne suffisent pas à elles seules pour adopter l'acte attaqué, elles suffisent, par contre, à en infléchir le contenu par le refus de prévoir des prescriptions particulières ou réglementaires relatives aux aéronefs lorsqu'ils ne sont pas régis par les règles de l'air, c'est-à-dire lorsque l'une (au moins) de leurs roues touche le sol";

Considérant que, relativement au problème du bruit des avions, l'acte attaqué contient les motifs déjà rapportés lors de l'examen de la première branche du troisième moyen; qu'il contient, en outre, la conclusion selon laquelle "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 en matière de 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; 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.

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.