

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 228.077 du 14 juillet 2014

A. 167.189/XIII-3940

En cause :

1. **DENEYE** Pierre,
 2. **THIRY** Paul,
 3. **BOXUS** Antoine,
- ayant tous élu domicile chez
Mes Luc MISSON et
Aurélie KETTELS, avocats,
rue de Pitteurs 41
4020 Liège,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
Me Pierre MOËRYNCK, avocat,
avenue de Tervueren 34/27
1040 Bruxelles.

Parties intervenantes :

1. **la Société anonyme**
LIEGE AIRPORT, anciennement dénommée
la Société anonyme SAB,
ayant élu domicile chez
Me Eric LEMMENS, avocat,
place Verte 13
4000 Liège,
2. **la Société anonyme**
SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS,
en abrégé "**SOWAER**",
ayant élu domicile chez
Mes Francis HAUMONT et
France GUERENNE, avocats,
chemin du Stocquoy 1-3
1300 Wavre.

LE CONSEIL D'ETAT, XIII^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 25 octobre 2005 par Pierre DENEYE, Paul THIRY et Antoine BOXUS qui demandent l'annulation de l'arrêté ministériel du 25 août 2005, modifiant la décision du collège des bourgmestre et échevins de la

commune de Grâce-Hollogne et octroyant à la société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, en abrégé "SAB", actuellement dénommée S.A. LIEGE AIRPORT, un permis d'environnement pour exploiter l'aéroport de Liège-Bierset;

Vu l'arrêt n° 158.937 du 17 mai 2006 accueillant les requêtes en intervention introduites par la société anonyme de droit privé (S.A.D.P.) SOCIETE DE DEVELOPPEMENT ET DE PROMOTION DE L'AEROPORT DE LIEGE-BIERSET, en abrégé "SAB", et la société anonyme (S.A.) SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS, en abrégé "SOWAER" dans la procédure en référé, rouvrant les débats, chargeant le membre de l'auditorat désigné par M. l'Auditeur général de poursuivre l'instruction et réservant les dépens;

Vu l'arrêt n° 185.645 du 11 août 2008 rejetant la demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué, liquidant les dépens relatifs aux requêtes en intervention introduites par la S.A.D.P. SAB et la S.A. SOWAER et réservant les dépens pour le surplus;

Vu la demande de poursuite de la procédure introduite le 10 septembre 2008 par les parties requérantes;

Vu les requêtes introduites les 6 et 10 novembre 2008 par lesquelles la S.A. SOWAER et la S.A. LIEGE AIRPORT demandent à être reçues en qualité de parties intervenantes dans la procédure au fond;

Vu les ordonnances du 12 décembre 2008 accueillant ces interventions;

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu les mémoires en intervention;

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 le dernier mémoire des parties requérantes et intervenantes;

Vu l'ordonnance du 20 mai 2014, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 26 juin 2014 à 09.30 heures;

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

Entendu, en leurs observations, Me A. KETTELS, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, Me N. DIERCKX, avocat, comparaissant pour la partie adverse, Me V. BERTRAND, loco Me E. LEMMENS, avocat, comparaissant pour la première partie intervenante et Me F. GUERENNE, avocat, comparaissant pour la seconde 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 de la demande se présentent comme suit :

1. Le 14 octobre 2004, le fonctionnaire technique déclare recevable et complète la demande de la S.A. SAB visant à obtenir un permis d'environnement pour exploiter l'aéroport de Liège-Bierset.

2. Une enquête publique est organisée sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne du 20 octobre au 18 novembre 2004 et sur le territoire de la commune de Flémalle du 20 octobre au 19 novembre 2004. De nombreuses réclamations sont formées.

3. Le collège des bourgmestre et échevins de la commune de Grâce-Hollogne émet un avis favorable conditionnel le 29 novembre 2004. Le collège des bourgmestre et échevins de la commune de Flémalle donne un avis favorable le 2 décembre 2004.

4. L'office wallon des déchets émet un avis favorable le 28 octobre 2004. Il en est de même de la direction générale des ressources naturelles et de l'environnement le 14 décembre 2004. Le fonctionnaire délégué donne un avis favorable conditionnel le 7 décembre 2004.

5. Le Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD) donne un avis le 6 décembre 2004. La commission régionale d'aménagement du territoire (CRAT) émet un avis le 17 décembre 2004.

6. Le 16 mars 2005, le fonctionnaire technique transmet son rapport de synthèse.

7. Le 29 mars 2005, le collège des bourgmestre et échevins de la commune de Grâce-Hollogne octroie le permis sollicité. Plusieurs recours sont formés contre cette décision auprès du Gouvernement wallon.

8. Le 25 août 2005, la partie adverse modifie le permis d'environnement accordé le 29 mars 2005 par le collège des bourgmestre et échevins de la commune de Grâce-Hollogne.

Il s'agit de l'acte attaqué;

Considérant que l'article 5 du décret de la Région wallonne du 17 juillet 2008 "relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général" disposait comme suit :

- " Art. 5. 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 août 2005 relatif au permis d'environnement délivré à la S.A. SAB pour l'aéroport de Liège-Bierset";

Considérant que, dans son arrêt du 22 novembre 2012, n° 144/2012, la Cour constitutionnelle a annulé l'article 5 de ce décret; que, dans le même arrêt, la Cour a 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.14.2);

Considérant que les requérants prennent un premier moyen de la violation de l'article 6 de la directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, de l'article 21 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement et de l'article 14, § 3, du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne;

qu'ils observent que, en vertu de l'article 21, susvisé, le fonctionnaire technique a désigné les communes de Grâce-Hollogne et de Flémalle pour l'organisation d'enquêtes publiques et que, nonobstant l'obligation faite aux articles 6 et 14, § 3, susvisés, de rendre publics le dossier de demande, l'étude d'incidences sur l'environnement et le résumé non technique, le dossier soumis à enquête publique à Flémalle n'était pas complet; qu'ils se fondent sur un constat dressé par un huissier de justice le 24 novembre 2004; qu'ils affirment que le dossier ne contient pas le résumé non technique et ne présente que le premier chapitre de l'étude d'incidences sur l'environnement; qu'ils soutiennent que le caractère complet du dossier est une

formalité substantielle et que les riverains n'ont pas eu une vision complète de l'évaluation des incidences réalisées au sujet de l'aéroport;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants estiment que la partie adverse ne fait aucune preuve contraire en produisant une lettre de la commune de Flémalle du 15 décembre 2005;

qu'ils observent que cette lettre n'est pas une délibération du collège communal et soutiennent que, contrairement au procès-verbal de clôture de l'enquête publique, il ne s'agit pas d'une étape dans la procédure d'examen des demandes, que cette lettre est une simple réponse à une interpellation de la partie adverse, que cette lettre intervient largement postérieurement après l'enquête, qu'il ne s'agit pas d'un acte administratif, que le bourgmestre n'a fait aucune constatation par lui-même, qu'il n'était pas présent dans le local notamment lorsque l'huissier s'est présenté et ne peut attester que le dossier a été complet durant toute l'enquête, que le bourgmestre se fait le relais des informations données par un préposé chargé de mettre le dossier à la disposition du public; qu'ils estiment que le bourgmestre n'agissait pas dans le cadre de sa "sphère d'attribution", qu'il n'a pris aucun acte administratif, qu'il n'a procédé lui-même à aucun constat, en sorte telle qu'aucun effet authentique ne peut être reconnu à son courrier;

qu'ils exposent ensuite que le Conseil d'Etat doit examiner la régularité de l'enquête au regard des dispositions invoquées, sur la base du mandat confié par eux à l'huissier de justice et du constat dressé par celui-ci, et non d'un courrier en sens contraire du bourgmestre; qu'ils ajoutent que ce courrier est de complaisance et qu'il est peu crédible en ce qu'il affirme que le dossier aurait été fourni partiellement sous forme papier et partiellement sous forme informatique; qu'ils produisent également un échange de correspondance entre leur conseil et l'huissier qui révèle que le dossier ne comprenait pas de CD-Rom au moment de la visite; qu'ils concluent que "les affirmations du bourgmestre de Flémalle, qui ne sont assorties d'aucune force authentique sont manifestement inexactes, voire mensongères"; qu'ils notent encore que le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP) ne prévoit pas qu'un dossier puisse être soumis à enquête publique sous forme informatique, que la consultation aisée pour certains n'est pas à la portée de tous et que certains documents comme les cartes dépassent le format lisible sur un écran;

Considérant que, dans leur dernier mémoire, les requérants insistent sur le caractère clair du constat et en tirent que le CD-Rom faisait défaut; qu'ils ajoutent que l'huissier a indiqué à l'agent préposé l'objet de sa mission, si bien que si un élément manquait cela aurait dû lui être signalé par cet agent;

qu'ils contestent aussi que le fait d'avoir introduit des réclamations au cours de l'enquête les prive d'intérêt au moyen; qu'ils font valoir que leurs remarques auraient pu être plus détaillées et approfondies sur la base d'un dossier complet et de la possibilité de consulter l'étude d'incidences dans son intégralité; qu'ils ajoutent enfin que si le Conseil d'Etat devait ne pas être convaincu du préjudice que leur cause l'absence du résumé non technique et les parties manquantes de l'étude d'incidences "sous le seul prétexte qu'ils ont déposé des remarques évoquant un élément de l'étude", il y aurait lieu de poser à la Cour de justice de l'Union européenne la question préjudicielle qu'ils formulent;

Considérant que le procès-verbal de clôture de l'enquête publique et le certificat de publication, qui émanent du bourgmestre et du secrétaire communal, sont des actes authentiques; qu'il s'ensuit que les constatations qui y sont consignées font foi jusqu'à inscription de faux; que lorsque des requérants ne s'inscrivent pas en faux contre ces actes authentiques, les attestations qu'ils produisent ne peuvent prévaloir contre les mentions portées au procès-verbal de clôture de l'enquête publique et au certificat de publication, de sorte que la preuve des irrégularités dénoncées n'est pas rapportée;

Considérant que le procès-verbal de clôture de l'enquête publique indique que le bourgmestre de la commune de Flémalle a siégé pour l'enquête "après [s']être assuré de ce que l'information a été faite de la manière prescrite";

Considérant que le constat d'huissier produit en vue de prouver que les documents soumis l'enquête étaient incomplets ne peut prévaloir sur les constatations du bourgmestre à défaut pour les requérants de s'être inscrits en faux contre celles-ci; qu'il n'est donc pas besoin de se livrer à l'interprétation du constat pour déterminer si son silence relativement à un CD-Rom établit ou non l'absence de celui-ci; qu'il s'ensuit encore que la question préjudicielle formulée dans le dernier mémoire est sans intérêt;

Considérant que le premier moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un deuxième moyen de la violation de l'article 6 de la directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, de l'article 2 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, des articles 2 et 8 du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne et de l'article 7 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne ainsi que de

l'annexe II du même arrêté et de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs;

Considérant qu'ils mettent d'abord en évidence le développement de l'aéroport de Liège en ce qui concerne le fret; qu'ils soulignent que celui-ci est passé de 353 tonnes en 1994 à 163.807 en 1998, soit 464 fois plus, et de 374.159 tonnes en 2003 à 383.837 tonnes en 2004; qu'ils estiment que cette évolution, liée à l'activité de la société TNT, "n'a été rendue possible que via une modification en profondeur de l'activité exercée sur l'aéroport et des infrastructures de celui-ci";

qu'ils font état de travaux prévus dans une convention signée le 26 février 1996 par la Région wallonne, la SAB et la société TNT; qu'ils soulignent que les travaux et l'acceptabilité d'un aéroport de fret n'ont pas été précédés d'une évaluation des incidences sur l'environnement conformément à la directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985 précitée et que l'étude d'incidences rédigée pour la demande de permis d'environnement est la toute première qui envisage "l'importance des nuisances du «projet» d'aéroport de fret sur l'homme, la faune, la flore, le sol, l'eau, l'air, le climat, le paysage, les biens matériels et le patrimoine culturel (article 3 de la directive 85/337/CEE)";

qu'ils présentent le chapitre 2.9 de l'étude d'incidences, consacré à l'environnement sonore; qu'ils notent une distinction établie entre les bruits aériens et les bruits rampants, à savoir ceux des activités au sol; qu'ils exposent que ces derniers sont ainsi étudiés pour la première fois dans l'histoire du développement de l'aéroport; qu'ils constatent que les six pages consacrées au bruit aérien sont constituées de trois pages qui reproduisent au format A4 les plans figurant le plan d'exposition au bruit (PEB) et le plan de développement à long terme (PDLT) et de trois autres pages qui expliquent la méthodologie utilisée pour l'édification des plans; qu'ils en déduisent que "l'auteur de l'étude a considéré que l'existence d'un PEB et d'un PDLT pour l'aéroport de Liège-Bierset suffisait à la complétude de l'étude d'incidences quant aux nuisances aériennes engendrées par l'exploitation de l'aéroport de Liège";

qu'ils rappellent enfin le contenu théorique d'une étude d'incidences;

Considérant que, dans une première branche, ils critiquent le contenu de l'étude d'incidences;

que, relativement à la description des lieux et des abords, ils dénoncent la simple référence au PEB et au PDLT, l'utilisation de cartes qui ne permettent pas aux riverains de situer avec précision leurs habitations, l'absence de description et de

décompte de la population alors que, selon eux, ce chiffre devait être à la disposition de l'autorité, de la population et des organes d'avis;

que, premièrement, sur la description des effets directs et indirects, notamment sur la population, ils dénoncent à nouveau la simple référence au PEB et au PDLT, l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement estimant que la population consultée les connaît si bien que les trois cartes et le résumé fourni suffisent; qu'ils contestent une telle présomption au motif que les cartes ne sont pas publiées au Moniteur belge;

que, deuxièmement, ils estiment que le PEB et le PDLT sont des documents théoriques; qu'ils expliquent que le PEB et le PDLT sont supposés préfigurer les nuisances sonores à l'avenir sur la base de projections informatiques; qu'ils considèrent que la situation actuelle n'est pas prise en compte, la firme A-TECH, chargée de l'étude d'incidences, n'ayant d'ailleurs effectué aucune mesure de bruit si bien qu'il y a incompatibilité avec la législation européenne et interne;

que, troisièmement, ils reprochent aussi à l'étude d'incidences de ne pas avoir pris en compte d'autres aspects liés à l'environnement sonore : les vibrations dues au passage des avions, leurs effets sur le sommeil (questions qui se poseront avec une acuité particulière lorsque la piste sera allongée à 3.700 m, autorisant le décollage des avions gros porteurs à pleine charge) et les bruits de crête qui sont au centre des problèmes d'insonorisation;

que, quatrièmement, ils dénoncent la manière dont sont abordés les effets psychologiques et médicaux de l'exploitation de l'aéroport, qui peuvent être connus avec certitude, mais qui ne font l'objet que de quelques considérations théoriques aux pages 9 et 10 du chapitre 2.9 pour justifier le seuil de 56 dB(A) marquant le début de la zone D' du PEB;

que, cinquièmement, ils estiment que le PEB et le PDLT ne constituent pas des études d'incidences effectuées par un expert indépendant si bien que l'étude d'incidences ne peut être considérée comme ayant été menée, sur ce point, conformément au décret du 11 septembre 1985 et à la directive européenne;

qu'ils soutiennent que l'étude d'incidences ne permet pas une appréhension correcte des nuisances et ne permet pas aux réclamants de formuler des objections précises en s'appuyant sur des éléments scientifiques;

Considérant que, dans une seconde branche, ils critiquent la décision de l'autorité qui a dû se prononcer sur la base d'une étude d'incidences peu précise et peu explicite, qui a pu être induite en erreur quant à l'opportunité du projet et à celle

d'imposer certaines conditions, qui n'a pas pu motiver sa décision au regard des objectifs des décrets des 11 mars 1999 et 11 septembre 1985;

qu'ils dénoncent une motivation lacunaire en ce qui concerne les nuisances sonores qui font l'objet de litiges depuis 1998 et qui ne révèle pas un examen sérieux du dossier;

Considérant que dans le mémoire en réplique et dans leur dernier mémoire, les requérants se réfèrent à leur requête;

Considérant, sur les deux branches réunies, que, le 27 mai 2004, le Gouvernement a adopté plusieurs arrêtés qui établissent des zones autour de l'aéroport de Liège-Bierset et font l'inventaire des nuisances sonores subies et à subir autour de cet aéroport; qu'il s'agit des arrêtés suivants qui ont été publiés au Moniteur belge du 13 juillet 2004 :

- arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 février 2003 relatif aux mesures des seuils de bruit maximum à ne pas dépasser par les aéronefs qui utilisent les aéroports relevant de la Région wallonne,
- arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 février 2003 portant exécution de l'article 1^{er} bis, § 3, alinéas 2 à 4, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit,
- arrêté du Gouvernement wallon délimitant la première zone du plan de développement à long terme de l'aéroport de Liège-Bierset (zone A),
- arrêté du Gouvernement wallon délimitant la première zone du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Liège-Bierset (zone A'),
- arrêté du Gouvernement wallon délimitant la deuxième zone du plan de développement à long terme de l'aéroport de Liège-Bierset (zone B),
- arrêté du Gouvernement wallon délimitant la deuxième zone du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Liège-Bierset (zone B'),
- arrêté du Gouvernement wallon délimitant la troisième zone du plan de développement à long terme de l'aéroport de Liège-Bierset (zone C),
- arrêté du Gouvernement wallon délimitant la troisième zone du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Liège-Bierset (zone C'),
- arrêté du Gouvernement wallon délimitant la quatrième zone du plan de développement à long terme de l'aéroport de Liège-Bierset (zone D),
- arrêté du Gouvernement wallon délimitant la quatrième zone du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Liège-Bierset (zone D');

Considérant que, en l'espèce, en se référant aux cartes qui sont annexées à ces arrêtés, l'étude d'incidences a fourni aux autorités, aux instances d'avis et aux réclamants, toutes les informations nécessaires pour apprécier les niveaux sonores auxquels les riverains allaient être exposés;

que les requérants n'indiquent pas pourquoi le nombre précis de personnes exposées était nécessaire pour appréhender les nuisances sonores;

que les cartes annexées aux arrêtés relatifs aux PEB et PDLT sont consultables dans les communes où l'enquête a eu lieu; que tous les arrêtés du 27 mai 2004 relatifs à l'aéroport de Liège-Bierset le prévoient à l'alinéa 2 de leur article 1^{er};

que, relativement aux mesures prises en compte, les motifs du PDLT révèlent ce qui suit :

" Considérant que ladite zone doit se former par le périmètre réunissant les points où selon les procédés de mesurage par simulation établie en fonction du tracé des trajectoires de décollage et d'atterrissage des aéronefs civils utilisant l'aéroport de Liège-Bierset, se constate une nuisance sonore continue égale ou supérieure à [Lden 70 dB(A) (pour la zone A), 65 dB(A) et inférieure à 70 dB(A) (pour la zone B), 60 dB(A) et inférieure à 65 dB(A) (pour la zone C) et 55 dB(A) et inférieure à 60 dB(A) (pour la zone D)];

[...]

Considérant qu'un réseau permanent de mesures de bruit est mis en place. Que ce réseau permet notamment le contrôle de la stabilité des périmètres constituant l'ensemble du plan de développement à long terme";

que les motifs du PEB révèlent ce qui suit :

" Considérant que ladite zone doit se former par le périmètre réunissant les points où selon les procédés de mesurage par simulation établie en fonction du tracé des trajectoires de décollage et d'atterrissage des aéronefs civils utilisant l'aéroport de Liège-Bierset, se constate une nuisance sonore continue égale ou supérieure à [Lden 70 dB(A) (pour la zone A'), 66 dB(A) et inférieure à 70 dB(A) (pour la zone B'), 61 dB(A) et inférieure à 66 dB(A) (pour la zone C') et 56 dB(A) et inférieure à 61 dB(A) (pour la zone D')];

[...]

Considérant qu'un réseau permanent de mesures de bruit est mis en place. Que ce réseau permet notamment le contrôle de la stabilité des périmètres constituant l'ensemble du plan d'exposition au bruit";

Considérant que, dans son arrêt de rejet du 14 décembre 2005, 189/2005, la Cour constitutionnelle, alors Cour d'arbitrage, a jugé comme suit :

" B.12.2. En prévoyant que le PEB correspond au développement projeté à dix ans des aéroports wallons, l'article 1^{er}bis, § 3, de la loi du 18 juillet 1973 n'interdit pas que ce PEB prenne en compte les nuisances sonores actuelles. Comme l'indique

l'extrait de l'exposé des motifs du décret attaqué reproduit en B.7, le PEB permet d'anticiper les mesures à prendre tout en tenant mieux compte d'une exploitation effective et plausible à l'échéance de dix ans; il sera réactualisé tous les trois ans en tenant compte de l'exploitation effective de l'aéroport et des niveaux de bruit qu'elle engendre (Doc. parl., Parlement wallon, 2003-2004, n° 661/1, p. 2)";

Considérant que les requérants ne démontrent pas que l'étude des incidences du projet sur l'environnement est lacunaire et que l'autorité n'a pas pu statuer en connaissance de cause; que le deuxième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un troisième moyen de la violation des articles 2, 6, 7 et 56 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, de l'article 2 du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne, de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de l'erreur dans les motifs et du défaut de motif admissible;

qu'ils rappellent que les nuisances sonores sont le principal grief des riverains et qu'ils l'ont exprimé dans leurs réclamations et dans leur recours au Ministre à qui ils demandaient notamment d'imposer, en vertu de l'article 6 du décret du 11 mars 1999, des conditions pour limiter les nuisances, alors que la ville de Maastricht réclamait la suppression pure et simple des vols de nuit; qu'ils reproduisent le passage de l'acte attaqué consacré à cette question d'où il ressort :

- que l'article 1^{er}bis du décret du 23 juin 1994 autorise l'exploitation de l'aéroport de Liège-Bierset 24 h/24 et que la Cour constitutionnelle, alors Cour d'arbitrage, a jugé que cette situation est admissible dans son arrêt du 30 avril 2003,
- que le décret du 23 juin 1994 instaure des amendes administratives et qu'un arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 procède à l'exécution de ce décret en fixant le barème des amendes et en organisant le constat et la poursuite des infractions, la perception des amendes et les recours,
- que ce même décret du 23 juin 1994 institue une autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores dont le fonctionnement est réglé par un arrêté du Gouvernement wallon du 12 mai 2005,
- que "le préjudice peu explicite invoqué par certains riverains" découle de l'application du décret du 23 juin 1994 et de ses arrêtés d'exécution et
- que les plans de vol ne peuvent être modifiés dans le permis d'environnement, la matière relevant de la compétence de BELGOCONTROL;

Considérant que, dans une première branche, ils reprochent à la partie adverse de considérer que le préjudice en question découle de l'application du décret du 23 juin 1994 et de ses arrêtés d'exécution et d'en déduire implicitement

l'impossibilité de refuser le permis ou de l'assortir de conditions; qu'ils estiment cette position erronée;

qu'ils font valoir que, en fait, les nuisances sonores découlent de l'exploitation de l'aéroport et non de la disposition légale théorique selon laquelle l'aéroport de Liège-Bierset est utilisé 24 h/24; qu'ils ajoutent que l'exploitation nocturne est antérieure au décret du 8 juin 2001 insérant un article 1^{er}bis dans le décret du 23 juin 1994 et que cette exploitation peut "signifier" quelques décollages ou atterrissages nocturnes et pas nécessairement une exploitation intensive;

qu'ils font valoir que, en droit, le décret du 23 juin 1994 ne fixe pas les modalités d'exploitation de l'aéroport de Liège-Bierset, qu'il n'a pas pour effet de réduire ou de modifier les compétences de l'autorité en matière de permis d'environnement et qu'il ne prévoit pas non plus que l'aéroport constitue une exception dans l'application de la législation relative au permis d'environnement; qu'ils soutiennent aussi que si le législateur a décidé de soumettre certaines installations à permis d'environnement, il a accepté qu'à l'issue de l'examen de la demande, le permis puisse être refusé ou assorti de conditions et estiment que l'autorité saisie de la demande devait examiner s'il y avait lieu d'imposer de telles conditions afin d'atteindre les objectifs du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement; qu'ils concluent qu'en s'interdisant d'examiner la possibilité de fixer des conditions particulières, le Ministre s'est mépris sur ses compétences et a violé les articles 6 et 56 de ce dernier décret;

Considérant que, dans une seconde branche, présentée comme subsidiaire à la première, ils soutiennent que la motivation selon laquelle le décret du 23 juin 1994 est à l'origine du préjudice est erronée en fait et en droit; qu'ils prétendent que ce motif ne répond pas aux réclamations émises lors de l'enquête et aux recours introduits; qu'ils font valoir que le Ministre doit examiner le dossier comme le fait l'autorité en première instance; qu'ils se réfèrent à l'article 2 du décret du 11 mars 1999, précité, et à l'article 2 du décret du 11 septembre 1985, précité; qu'ils exposent que, concernant les nuisances aériennes nocturnes, la décision du Ministre n'est aucunement motivée en la forme quant au respect de ces deux dispositions légales, que la motivation formelle de l'acte attaqué ne démontre pas que l'autorité a cherché à protéger ou améliorer la qualité du cadre de vie et des conditions de vie de la population, que la motivation formelle n'expose pas non plus en quoi dans une optique d'approche intégrée de prévention et de réduction de la pollution, l'autorité tente d'assurer la protection de l'homme ou de l'environnement contre les dangers, nuisances ou inconvénients qu'un établissement est susceptible de causer, directement ou indirectement, pendant ou après l'exploitation; qu'ils concluent en insistant sur cette obligation qui s'impose d'autant plus que l'aéroport

n'a jamais fait l'objet d'une étude des incidences sur l'environnement liées à sa transformation en vue de l'accueil d'un fret aérien nocturne intensif;

Considérant que dans le mémoire en réplique et dans leur dernier mémoire, les requérants se réfèrent à leur requête;

Considérant, sur la première branche, 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, dans ce système, l'aéroport de Liège est un aéroport utilisé 24 h sur 24 et que cette exploitation tant diurne que nocturne a été prise en compte dans les arrêtés du 27 mai 2004, précités, qui se basent sur une utilisation maximale de cet aéroport; que des zones y sont définies en fonction des nuisances sonores enregistrées et que des mesures compensatoires ont été arrêtées en fonction desdites zones; que l'autorité a pu considérer que les mesures prises permettaient une exploitation sans contraintes excessives; qu'en se conformant à cette option l'auteur de l'acte individuel attaqué a respecté la hiérarchie des normes et n'a pas méconnu sa compétence;

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

Considérant, sur la seconde branche, que, en se référant à la réglementation existante en matière de nuisances aéroportuaires, la partie adverse répond aux réclamations et aux recours introduits; qu'elle révèle avoir envisagé la question des nuisances sonores et considéré que les règles applicables encadraient adéquatement cette activité sous l'angle de ces nuisances;

Considérant 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 l'exception d'illégalité contenue dans l'article 159 de la Constitution[,] de la violation, par l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 février 2003 modifiant le plan de secteur, des articles 1^{er}, 23, 42 et 46 du CWATUP et de l'absence de réponse aux remarques des riverains et des communes exprimées lors de l'enquête publique ayant précédé la modification du plan de secteur";

qu'ils précisent que le moyen est basé sur l'illégalité de la modification du plan de secteur et est développé de manière comparable dans le recours inscrit au rôle sous le n° A. 136.866/XIII-3012; qu'ils soutiennent que le permis d'environnement a été délivré pour l'exploitation d'une piste de 3.700 m, soit pour une piste qui a été allongée de 400 m et que cet allongement a été rendu possible par la modification du plan de secteur; qu'ils critiquent la légalité de cette modification en reprenant les développements de leur recours contre la modification du plan de secteur;

qu'ils reprochent à l'arrêté qui a modifié le plan de secteur et à l'étude d'incidences de ne pas avoir abordé la question de l'allongement de la piste qui est un des éléments qui justifie la modification du plan de secteur; qu'ils exposent qu'à l'origine, la zone aéroportuaire devait être inscrite en zone industrielle sans distinction entre la zone aéroportuaire et la zone de fret, l'allongement de la piste n'apparaissant qu'en filigrane par le détournement de la N637; qu'ils font valoir que l'auteur de l'étude d'incidences a estimé que la fonction aéroportuaire répondait à la définition des activités en zone de services publics et d'équipements communautaires et que cette proposition a été suivie dans l'arrêté adoptant provisoirement la révision du plan de secteur; qu'ils rappellent que, dans la justification qui accompagne l'arrêté du Gouvernement du 20 septembre 2001 adoptant provisoirement la révision du plan de secteur de Liège en vue de permettre le développement de l'activité aéroportuaire de Liège-Bierset et de l'activité qui lui est liée, on peut lire : "adaptation des limites de la zone services publics et d'équipements communautaires [...] à savoir les pistes, en tenant compte de l'allongement de la piste principale tel que programmé" et en

déduisent que la nouvelle zone de services publics et d'équipements communautaires est uniquement justifiée par l'objectif d'allonger la piste; qu'ils soulignent que, sur ce point, les riverains ont émis des réclamations dont la CRAT s'est fait l'écho et citent l'extrait suivant de l'avis de la CRAT :

" La pertinence du PEB est mise en cause sur les aspects suivants :

[...]

5° Le décollage des gros porteurs à pleine charge, grâce à l'allongement de la piste de 400 m, aura pour effet d'augmenter la durée du vol à basse altitude, rendant beaucoup plus audible la poussée des réacteurs. Cet allongement est largement rejeté par les habitants d'Awans directement touchés par cette décision" (Moniteur belge du 21 mars 2003, pp. 13.978-13.979);

qu'ils exposent que la commune d'Awans s'est également exprimée à cet égard (Moniteur belge du 21 mars 2003, p. 13.957) et qu'un des riverains a aussi soulevé la question de la sûreté (Moniteur belge du 21 mars 2003, p. 13.949); qu'ils indiquent que ni l'arrêté du 6 février 2003 ni l'étude d'incidences ne traitent des problèmes liés à l'allongement de la piste et citent les passages suivants de l'arrêté du 6 février 2003 qui a modifié le plan de secteur :

- " - Considérant que l'agrandissement précité n'est qu'une condition nécessaire et non suffisante à l'allongement de la piste; que cet allongement de piste ne pourra être autorisé qu'au terme d'une procédure spécifique sur laquelle la présente révision du plan de secteur ne préjuge pas" (Moniteur belge du 21 mars 2003, p. 13.957);
- " - Considérant que cette mesure n'est pas à l'échelle du plan de secteur et devra être traitée dans le permis d'environnement pour lequel l'exploitant est tenu d'introduire une demande" (Moniteur belge du 21 mars 2003, p. 13.950);

qu'ils en déduisent que l'arrêté du 6 février 2003 refuse d'exposer les motifs, la justification, les avantages et les inconvénients de la création de la nouvelle zone de services publics et d'équipements communautaires en envisageant l'allongement comme un postulat et non comme un projet dont il faut évaluer les effets probables sur l'environnement;

qu'ils divisent leur moyen en deux branches :

- dans une première branche, ils rappellent les obligations découlant des articles 23, 42 et 46 du CWATUP qui selon eux imposent l'inscription au plan de secteur des principales infrastructures dont fait partie la piste; qu'ils exposent qu'en conséquence l'inscription de la piste fait donc nécessairement partie des questions devant faire partie de l'étude d'incidences et constatent que l'utilité économique et l'impact sur l'environnement de l'inscription de la nouvelle zone de services publics et d'équipements communautaires ne sont expliqués ni par l'étude

d'incidences ni par l'arrêté du 6 février 2003; qu'ils comparent cette situation avec les développements consacrés au détournement de la N637 et prétendent que choisir de débattre de la modification du tracé de la N637 sans débattre de sa cause, l'allongement de la piste, ne peut être justifié raisonnablement; qu'ils soutiennent que l'incidence de l'allongement de la piste n'a pas été évaluée par l'auteur de l'étude et que le Gouvernement a évité d'aborder la question; qu'ils estiment que, bien qu'à partir d'avril 2002 le PEB soit supposé prendre en compte les inconvénients de l'allongement de la piste et que le PEB soit à la source de la modification du plan de secteur, il appartenait à l'auteur de l'étude de traiter des incidences de l'allongement de la piste, ce qu'il n'a pas fait, se contentant de considérer cet allongement comme un postulat imposé par le Gouvernement; qu'il en résulte selon eux que l'étude ne correspond pas au prescrit de l'article 42 du CWATUP et que ni les participants à l'enquête ni le Gouvernement n'ont pu apprécier justement les incidences liées à la nouvelle zone de services publics et d'équipements communautaires inscrite en vue de l'agrandissement de la piste; qu'ils affirment que le principe de l'allongement de la piste devait être abordé dès l'élaboration du plan de secteur, estimant que la partie adverse pourrait, après, soutenir que l'allongement de la piste n'était que l'exécution de la modification du plan de secteur; qu'ils relèvent aussi que dans une étude de TRACTEBEL de 1992, la longueur de la piste avait été jugée suffisante;

- dans une seconde branche, ils reprochent à la partie adverse de ne pas avoir répondu aux objections liées à l'augmentation des nuisances en raison de l'allongement de la piste et de la possibilité de voir des gros porteurs décoller à pleine charge, ces objections n'étant pas non plus examinées par les avis préalables à l'arrêté du 6 février 2003;

Considérant que les requérants ajoutent que la modification du plan de secteur viole les dispositions visées au moyen et qu'elle doit être écartée en vertu de l'article 159 de la Constitution; qu'ils concluent que le permis d'environnement qui autorise l'exploitation de la piste principale sur une longueur de 3.700 m est lui aussi illégal;

Considérant que dans le mémoire en réplique et dans leur dernier mémoire, les requérants se réfèrent à leur requête;

Considérant que le même moyen, alors dirigé à titre principal contre l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 février 2003 adoptant la révision du plan de secteur de Liège a été rejeté par l'arrêt du 23 novembre 2010, n° 209.104 en cause de BOXUS et ROUA contre la Région wallonne; que, dans cet arrêt, le Conseil d'Etat a jugé comme suit :

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

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

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

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

Considérant qu'aucun élément de la requête ne conduit à juger autrement; qu'il s'ensuit que la modification du plan de secteur n'est pas illégale, qu'elle ne doit pas être écartée et que le permis d'environnement attaqué n'est pas illégal en ce qu'il la prend pour motif;

Considérant que le quatrième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un cinquième moyen de l'incompétence de l'auteur de l'acte, de la violation des articles 1^{er}, 10, 12, 13 et 17, alinéa 2, 2^o, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement;

Considérant qu'ils commencent par formuler une série de précisions;

qu'ils exposent que la demande découle d'une modification de la liste des établissements classés qui vise désormais "les aéroports et/ou aérodromes lorsque la piste de décollage et d'atterrissage a une longueur d'au moins 2.100 mètres"; qu'ils se réfèrent à l'article 12 du décret du 11 mars 1999 sur la base duquel la demande de

permis a été introduite relativement à l'exploitation de l'aéroport "tel que celui-ci existait au moment de l'introduction de la demande";

qu'ils constatent que l'acte attaqué a statué sur une demande pour une piste, après allongement, de 3.700 mètres sur la base d'un permis d'urbanisme délivré le 9 juillet 2004;

qu'ils relèvent que, selon l'acte attaqué, la demande de permis d'environnement introduite le 30 septembre 2004 porte sur la piste allongée, mais que cette appréciation est totalement différente de celle de la commune de Grâce-Hollogne qui estimait que la demande de permis ne visait pas le projet d'allongement de la piste;

qu'ils font alors deux constats qu'ils présentent comme suit :

- le permis d'urbanisme du 4 (lire 9) juillet 2004 relatif à l'allongement de la piste principale a été retiré le 4 octobre 2005 avec effet rétroactif si bien qu'il n'existait ni au moment de l'introduction de la demande de permis d'environnement ni au moment de la délivrance de l'acte attaqué;
- le fait générateur de la nécessité d'obtenir un permis d'environnement s'entend, concernant l'allongement de la piste principale de l'aéroport, soit de la construction de cet allongement, soit de sa mise en fonction, mais ne peut s'entendre de la délivrance d'un permis d'urbanisme autorisant cet allongement; qu'ils appuient leur propos sur l'article 1^{er}, 7^o, du décret du 11 mars 1999, précité, qui définit l'exploitation d'un établissement comme étant "la mise en place, la mise en service, le maintien en place, le maintien en service, l'entretien ou l'utilisation d'un établissement"; qu'ils soutiennent que la piste allongée de 400 m ne peut être considérée comme un établissement existant au sens de l'article 12 du décret du 11 mars 1999 puisque son existence dépend d'un fait générateur qui n'a pas encore eu lieu; qu'ils rappellent que le fait générateur doit, pour l'application de l'article 12, se situer avant l'entrée en vigueur de la législation sur le permis d'environnement;

qu'ils concluent que "la piste de l'aéroport en ce qu'elle sera allongée de 400 m, ne fait donc pas partie de manière évidente, comme le voudrait le demandeur de permis [d'environnement], et comme l'accepte la partie adverse, de la demande de permis introduite en application de l'article 12 du décret du 11 mars 1999";

qu'ils concèdent que rien, dans la loi, n'interdit qu'une demande basée sur l'article 12, précité, concerne également des installations futures; qu'ils font toutefois valoir que deux principes doivent être respectés : d'une part, que la demande de régularisation

qui concerne aussi des installations futures, le mentionne clairement et, d'autre part, que si la demande a deux objets distincts, la législation "relative à l'évaluation des incidences" soit respectée pour ces deux objets; qu'ils estiment que l'allongement de la piste doit faire l'objet d'une étude d'incidences et relèvent qu'une telle étude a été menée dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme relatif à l'allongement de la piste;

qu'ils exposent enfin que la demande de permis introduite a deux objets : d'une part, la régularisation d'un établissement existant sur la base de l'article 12 du décret du 11 mars 1999, précité, et, d'autre part, l'exploitation d'une piste allongée nécessitant un permis d'environnement sur la base de l'article 10 du même décret;

Considérant que, dans une première branche, ils soutiennent que "la demande concerne l'allongement de la piste alors [qu'il ne s'agit pas d']un établissement existant"; qu'ils en infèrent que l'acte attaqué viole des articles 1^{er}, 10 et 12, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement;

Considérant que, dans une deuxième branche, ils reprochent à la demande d'être imprécise; qu'ils citent un extrait de l'acte attaqué où cette imprécision est, selon eux, reconnue; qu'ils relèvent que le formulaire de demande ne spécifie pas que l'allongement est concerné, remarquent que la lettre qui accompagne la demande n'y fait pas non plus allusion et constatent que les plans ne reprennent pas l'allongement de la piste, mais seulement le projet de cet allongement et représentent encore la route de Hannut alors que celle-ci devrait être détournée pour permettre l'allongement; qu'ils déplorent le défaut de plans spécifiques à l'allongement de la piste et voient dans cette absence la raison pour laquelle le Ministre se réfère à l'étude d'incidences sur l'environnement pour justifier le fait que la demande concerne notamment l'allongement de la piste; qu'ils citent un extrait de l'étude d'incidences rédigé notamment comme suit :

" L'étude tient compte de l'exploitation actuelle de l'ensemble du site aéroportuaire mais aussi de son exploitation future, eu égard aux travaux d'infrastructure en cours et projetés" (E.I.E., chapitre. I, p. 7/63);

qu'ils concèdent que tenir compte de l'exploitation future est conforme aux objectifs de la législation relative à l'évaluation des incidences, mais contestent que l'exploitation future fasse l'objet de la demande; qu'ils ajoutent que le même raisonnement doit être tenu pour les installations des opérateurs dont il a été tenu compte alors que, par définition, elles ne sont pas visées par la demande de permis;

qu'ils ajoutent que l'imprécision ressort encore de la position de la commune de Grâce-Hollogne et de l'opinion d'organes d'avis qui se sont prononcés en sens divers; qu'ils se réfèrent notamment au rapport de synthèse du 5 mars 2005 dans lequel le fonctionnaire technique estime que la demande concerne la piste allongée, alors que, dans sa lettre du 15 juillet 2005, la cellule "Aménagement-Environnement" de la direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine (D.G.A.T.L.P.) vise deux pistes de 3.287 m et 2.272 m; qu'ils concluent que l'imprécision entraîne une violation de l'article 17, alinéa 2, du décret du 11 mars 1999, précité, qui prescrit que "la demande doit notamment permettre [...] 2° de situer et de décrire les installations et/ou activités projetées";

Considérant que, dans une troisième branche, ils estiment que l'imprécision de la demande a induit en erreur la Commune de Grâce-Hollogne, la population consultée et certains organes d'avis; qu'ils citent le courrier de la SAB du 8 juillet 2005 rédigé comme suit :

" Dans le cadre 4.3 du formulaire de demande de permis visant la description succincte du projet et des principaux impacts, il est fait référence à la situation actuelle des installations et à divers passages de l'étude d'incidences sur l'environnement.

Le permis d'urbanisme pour l'allongement de la piste nous ayant été octroyé le 9 juillet 2004, la situation existante au 30 septembre 2004 comprenait dès lors la configuration des pistes allongées";

qu'ils reprochent à la SAB de modifier sa demande, sous couvert d'un recours au Ministre, alors que l'article 13 du décret du 11 mars 1999 réserve la compétence de se prononcer en première instance au collège communal; qu'ils concluent que le Ministre a excédé sa compétence en acceptant de statuer sur une demande formulée pour la première fois devant lui;

Considérant que dans le mémoire en réplique et dans leur dernier mémoire, les requérants se réfèrent à leur requête;

Considérant, sur la première branche, que les dispositions invoquées concernent, d'une part, les demandes introduites pour des installations qui ne devaient pas être autorisées avant qu'une modification de la nomenclature des établissements classés impose la délivrance d'un permis d'environnement et, d'autre part, les nouveaux établissements; que, après avoir relevé que les difficultés d'appréhender clairement l'objet de la demande résultent de la lecture du seul formulaire de demande, l'autorité de recours estime qu'à la lecture de l'étude d'incidences à laquelle il est renvoyé, il n'est pas douteux que la demande porte sur les deux types d'établissements puisqu'elle vise également l'allongement de la piste (acte attaqué, p. 18); que, en déterminant de cette manière l'objet de la demande,

l'auteur de l'acte attaqué n'a pas violé les dispositions invoquées; qu'il a accepté que les objets de la demande qui reposent sur deux dispositions du décret du 11 mars 1999 soient traités ensemble, les requérants indiquant eux-mêmes que rien ne s'y oppose dans la loi; que l'étude d'incidences sur l'environnement a porté sur les infrastructures existantes et sur l'allongement de la piste; qu'une étude d'incidences unique permet d'appréhender les nuisances dans leur ensemble;

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

Considérant, sur la deuxième branche, que la demande porte aussi sur l'allongement de la piste; que la circonstance que la commune de Grâce-Hollogne n'a pas partagé cette interprétation de la demande a conduit la société de l'aéroport de Liège à introduire un recours; que l'autorité de recours n'est pas tenue par la décision dont recours ni par l'étendue de l'objet de la demande défini par l'autorité administrative de première instance; que, en outre, les réclamations introduites visent expressément "l'exploitation actuelle de l'ensemble du site aéroportuaire, mais aussi [...] son exploitation future eu égard aux travaux d'infrastructure en cours ou projetés"; que la portée de la demande n'a échappé ni aux réclamants ni à l'autorité de recours; que la demande et les documents qui l'accompagnent permettent de situer et de décrire les installations et activités pour lesquelles le permis est demandé;

Considérant que la deuxième branche du moyen n'est pas fondée;

Considérant, sur la troisième branche, que, comme indiqué ci-dessus, la véritable portée de la demande a échappé à la commune de Grâce-Hollogne; que le demandeur de permis a introduit un recours pour que cette erreur soit rectifiée; qu'il n'a donc pas étendu la demande en degré de recours;

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

Considérant que le cinquième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un sixième moyen de la violation des articles 3 et 5 et de l'annexe III de la directive 85/337/CE du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, des articles 8, 9, 14 et 15 du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne, de l'article 7 et de l'annexe II de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne;

qu'ils se réfèrent au moyen précédent et rappellent que l'allongement de la piste ne constitue pas un établissement existant, mais un établissement nouveau qui doit faire l'objet d'une évaluation propre, cet allongement ayant des incidences directes et indirectes distinctes de celles de l'exploitation de l'établissement existant;

qu'ils constatent que l'étude d'incidences sur l'environnement ne traite pas spécifiquement de l'allongement de la piste; qu'ils renvoient au deuxième moyen dans lequel ils dénonçaient la seule prise en compte du PEB et du PDLT et affirment que "l'étude d'incidences ne traite donc pas [...] spécifiquement du problème des incidences de l'allongement de la piste sur le bruit aérien (même s'il est vrai que ces deux plans prennent en compte, dans leurs modalités théoriques, les effets de l'allongement)";

qu'ils reprochent aussi l'absence de renvoi, dans l'étude d'incidences sur l'environnement réalisée sur la demande de permis d'environnement, à celle qu'AIB-VINÇOTTE a réalisée lors de la demande de permis d'urbanisme pour l'allongement de la piste; qu'ils déplorent qu'elle ne soit ni jointe, ni reproduite, ni résumée dans l'étude d'incidences sur l'environnement du permis d'environnement si bien que les riverains n'ont pas pu en prendre connaissance et que l'autorité n'a pas pu en tenir compte lorsqu'elle a octroyé le permis ici attaqué;

qu'ils affirment que, en tout état de cause, l'étude d'incidences sur l'environnement de la demande de permis d'urbanisme ne répondait pas au prescrit légal; qu'ils soutiennent que l'intérêt principal de l'étude d'incidences sur l'environnement est d'analyser les bruits liés à l'exploitation de l'aéroport et particulièrement la nuit; qu'ils critiquent l'étude d'incidences sur l'environnement d'AIB-VINÇOTTE et son chapitre 5 qu'ils déposent; qu'ils font ainsi valoir :

- que l'auteur de cette étude estime que le bruit de week-end correspond à une activité nulle tout en estimant le nombre de vols le week-end à 20 par jour contre 70 à 80 en semaine; qu'ils jugent déraisonnable de considérer comme nulle l'activité du week-end alors qu'elle représente de 1/4 à 1/3 de l'activité de la semaine;
- qu'AIB-VINÇOTTE néglige les bruits rampants au motif que "les mesures prises pour réduire l'impact des mouvements d'avions dans les habitations couvriront donc largement l'influence des bruits rampants", alors que, selon eux, les bruits rampants sont ressentis, même en zones B', C' et D', et que des mesures spécifiques doivent être prises; que, pour étayer leur position, ils reproduisent des extraits de l'étude AGORA, soit l'étude d'incidences sur l'environnement réalisée pour la demande de permis d'environnement; qu'ils estiment donc déraisonnable de négliger les bruits rampants;

- que les mesures de bruit sont réalisées à cinq endroits seulement alors que de nombreuses communes sont concernées de même que la Région flamande; qu'ils notent que l'auteur de l'étude admet que quatre des cinq endroits se situent hors zones; que les requérants signalent qu'il s'agit des seules zones A et B, car au moment de l'étude, écrivent-ils, les zones C et D n'avaient pas encore été délimitées; qu'ils relèvent que le premier PEB a été fixé en 1998 si bien qu'il n'était pas difficile de choisir des endroits représentatifs; qu'ils ajoutent que l'auteur de l'étude d'incidences s'est rendu compte de l'inadéquation de ces points de comparaison et qu'il a choisi de n'en conserver que trois (Houtain, Verlaine et Saint-Georges); qu'ils estiment que la prise en compte de trois points de mesure seulement est insuffisant et trahit un manque de sérieux de l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement;
- que, en comparant les PEB de 2000 et 2002, ils voient une évolution des zones A et B qui montre que l'impact de l'allongement se marque surtout à Bierset; que l'étude d'incidences sur l'environnement liée à la révision du plan de secteur souligne que le quartier de la rue En Bois à Bierset sera le plus touché par l'allongement de la piste; qu'ils exposent que le troisième requérant habite à proximité de la rue En Bois et déplorent ne pas trouver une ligne consacrée à ce quartier, ce qui trahit, à leur sens, l'absence d'examen précis de l'impact réel de l'allongement de la piste;
- que, pour les mesures réalisées en 2001, l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement n'a pris en compte que sept types d'avions sur les 230 utilisés; qu'une conversion pour les besoins du logiciel informatique utilisé a été opérée pour les 223 appareils non pris en compte alors que ceux-ci pourraient être extrêmement plus bruyants et donc influencer à la hausse les mesures faites;
- que les simulations de 2010 et 2020 présument la disparition des avions les plus bruyants alors que la réglementation tend à s'assouplir; qu'ils se réfèrent à ce sujet au décret du 29 avril 2004 et à l'arrêté du Gouvernement du 29 janvier 2004 qui autorisent les dépassements des seuils maximums de bruit et à l'arrêt n° 101/2005 de la Cour d'arbitrage qui, selon eux, exige une révision de la législation wallonne; qu'ils notent aussi le manque de questions adressées aux compagnies présentes sur le site alors que les investissements lourds que représentent l'achat de gros porteurs sont planifiés;
- que la conclusion de l'étude d'incidences sur l'environnement, selon laquelle les résultats obtenus sont en concordance avec le PEB, est fondée sur une prémisse fausse; qu'ils affirment que, contrairement à ce qui est prévu, l'allongement de la piste se justifie bien par une augmentation du fret; qu'ils reprochent à l'auteur de l'étude de mettre ensuite l'accent sur le bruit moyen (Lden) alors que la principale nuisance est représentée par les bruits de crêtes (Lmax);
- que l'étude d'incidences sur l'environnement ne se penche pas sur les bruits de crêtes alors qu'il ressort des conclusions de M^{me} BERGLUND pour l'OMS (lire :

organisation mondiale de la santé), à propos des vibrations et des bruits de basse fréquence, qu'il s'agit de la première conséquence de l'allongement de la piste;

- que l'étude d'incidences sur l'environnement réalisée avant les modifications drastiques de la réglementation relative à la lutte contre le bruit en 2004 ne tient pas compte de celles-ci; qu'ils notent que "cette modification est notamment relative à l'indicateur de bruit moyen utilisé (Lden au lieu de LDN), au seuil de séparation des zones du PEB (les seuils de 55, 60 et 65 dB Ldn sont remplacés respectivement par des seuils de 56, 61 et 66 dB Lden), à la fixation des seuils de bruit maximum (fixés en fonction du PDLT, dont les zones sont d'une largeur presque incohérente par rapport à la taille maximale qu'avait atteint auparavant le PEB)"; qu'ils estiment qu'à la suite de ces modifications, une nouvelle étude d'incidences sur l'environnement s'imposait;
- qu'écrire que le PEB de 2002 semble respecté ne dit rien sur l'augmentation réelle et concrète des nuisances que va entraîner l'allongement de la piste puisque ce plan prend ce paramètre en compte; que les requérants estiment que l'étude d'incidences sur l'environnement réalisée pour la modification du plan de secteur est plus complète sur ce point en ce qu'elle prend en compte une estimation réalisée par le CEDIA (lire : cellule d'études et de développement en ingénierie acoustique); qu'à leur sens, l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement aurait dû préciser les quartiers les plus touchés pour permettre à la population d'émettre des critiques précises et à l'autorité de décider en toute connaissance de cause;

Considérant qu'ils concluent comme suit :

- " Ces défauts, erreurs et approximations de l'étude d'incidences (même en tenant compte d'une étude d'incidences précédente non-jointe au dossier administratif) suffisent à démontrer le caractère manifestement insuffisant de cette étude sur la question des nuisances sonores dues au bruit des aériens.

La population et les organes d'avis n'ont donc pas pu se prononcer en connaissance de cause, et l'autorité a pu être induite en erreur sur l'impact réel de l'allongement de la piste, de sorte que l'acte attaqué est illégal";

Considérant que dans le mémoire en réplique et dans leur dernier mémoire, les requérants se réfèrent à leur requête;

Considérant qu'il a été établi que la demande portait aussi sur l'allongement de la piste; que, partant, une seule étude d'incidences sur l'environnement devait prendre en compte les effets de la piste allongée; que les réclamations montrent que les réclamants n'ont pas été induits en erreur; que la partie adverse s'est aussi expliquée sur la véritable portée de la demande; que, en ce qui concerne les nuisances sonores, l'étude d'incidences fait référence au PEB et au PDLT; qu'elle donne ainsi aux autorités et aux participants à l'enquête publique

toutes les informations nécessaires; que le PDLT prend en compte les mouvements de jour et de nuit, qu'il tient aussi compte de l'allongement de la piste; que les requérants n'indiquent pas les informations supplémentaires issues de l'étude d'incidences relative à la demande de permis d'urbanisme qui étaient inconnues des intéressés et pourtant nécessaires pour que les riverains puissent adresser leurs remarques et que l'autorité puisse adopter sa décision en toute connaissance de cause; qu'il n'y a pas lieu, à l'occasion de l'examen d'une demande de permis d'environnement, d'examiner les qualités d'une étude d'incidences réalisée dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisme, toutes les informations nécessaires figurant dans l'étude d'incidences réalisée pour la demande de permis d'environnement;

Considérant que le sixième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un septième moyen de la violation de l'article 10, alinéa 3, du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne, des articles 23 à 28 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne et du principe d'indépendance et d'impartialité qui s'impose à l'auteur d'une étude d'incidences;

qu'ils exposent que l'étude d'incidences a été confiée au bureau d'études AGORA qui a sous-traité à la société A-TECH le chapitre relatif à l'environnement sonore qui se borne à se référer aux réglementations applicables et à énoncer certains principes;

qu'ils reprochent à la société A-TECH son manque d'indépendance parce qu'elle a aidé la Région wallonne à établir les différents plans d'exposition au bruit et a été le conseil technique de la Région wallonne dans différentes procédures devant la Cour constitutionnelle, le Conseil d'Etat et les juridictions judiciaires, qu'elle a validé les plans qu'elle avait rédigés selon des hypothèses théoriques qu'elle a elle-même choisies et qu'elle est rémunérée par le principal bailleur de fonds de l'aéroport;

que, présentant une objection tirée de ce qu'il ne s'agit que d'un sous-traitant, ils rétorquent qu'il appartenait à l'auteur de l'étude d'incidences de choisir ses collaborateurs avec soin pour en assurer l'indépendance puisqu'il connaissait l'activité de la société A-TECH; qu'ils précisent que, après une réunion préparatoire tenue le 17 février 2004, la Région wallonne et la S.A. LIEGE AIRPORT savaient que la société A-TECH allait être choisie et qu'il appartenait à celles-ci de demander à AGORA de choisir un autre sous-traitant; qu'ils ajoutent que le bruit est un point essentiel de l'opposition au projet si bien que la violation du principe d'indépendance

et d'impartialité est d'autant plus grave; qu'ils invoquent l'autorité d'un arrêt du 13 août 1997, n° 67.705, en cause de RUSSEL; qu'ils font valoir que, à tout le moins, l'apparence d'impartialité n'a pas été respectée et en déduisent que l'étude d'incidences ne répond pas aux exigences des dispositions visées au moyen;

Considérant que, dans son mémoire en intervention, la SOWAER rappelle que la société A-TECH n'est pas l'auteur de l'étude d'incidences, mais seulement un sous-traitant si bien que l'indépendance d'AGORA ne peut être mise en doute puisque c'est elle qui garantit la qualité et la neutralité de la partie relative au bruit en engageant sa réputation, sa compétence et son agrément; qu'elle souligne que l'arrêt RUSSEL interdit à l'auteur de l'étude d'incidences d'évaluer sa propre tâche au regard de l'intérêt général et soutient que ce n'est pas ce que la société A-TECH a fait; qu'elle précise que, entre 1996 et 1999, la société A-TECH a établi un état des lieux acoustique préalable et un cadastre de la zone, que, avec le CEDIA et un bureau d'études anglais, elle a mené une étude relative à l'optimisation des routes d'arrivée et de départ et qu'elle a participé à un groupe de travail chargé d'étudier l'isolation acoustique des immeubles; qu'elle ajoute que, dans le cadre de l'étude d'incidences, la société A-TECH a été chargée de "l'identification et l'évaluation des incidences environnementales du projet, [de] l'analyse de l'impact du projet par rapport au PEB, [et de] la proposition, le cas échéant, d'actions correctives et/ou préventives en vue d'atténuer les effets des perturbations sur les riverains"; qu'elle note que, à propos des bruits aériens concernés par les activités exercées entre 1996 et 1999, l'étude d'incidences indique que les études et mesures préalables et relatives au bruit ont abouti au décret du 29 avril 2004 et aux arrêtés du 27 mai 2004, que le contexte réglementaire ainsi fixé officiellement n'a pas été remis en cause, que le décret et les arrêtés précités intègrent les recommandations des études d'incidences précédentes; qu'elle en déduit qu'il ne s'agissait pas pour la société A-TECH d'évaluer sa propre tâche au regard de l'intérêt général;

Considérant que dans le mémoire en réplique et dans leur dernier mémoire, les requérants se réfèrent à leur requête;

Considérant que l'indépendance et l'impartialité de l'auteur de l'étude d'incidences sont des qualités substantielles qui ne peuvent prêter à soupçon; qu'en d'autres termes, il ne peut subsister le moindre doute légitime; qu'ainsi, il ne peut être admis que l'étude soit confiée, au choix du demandeur, à une personne avec laquelle le demandeur entretient des relations privilégiées ou encore à une personne ayant participé à l'élaboration du projet, à la conception ou à la motivation de la demande; qu'il s'agit, dans ces derniers cas, d'éviter que l'auteur de l'étude d'incidences soit amené à évaluer sa propre tâche au regard de l'intérêt général;

Considérant que l'auteur agréé d'une étude d'incidences sur l'environnement ne manque pas d'impartialité quand il utilise sous sa responsabilité des données constituées par un sous-traitant qui a antérieurement effectué des recherches pour la Région wallonne; que de la sorte, en effet, il n'évalue pas sa propre tâche au regard de l'intérêt général;

Considérant que le septième moyen n'est pas fondé,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en annulation est rejetée.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 1.050 euros, sont mis à la charge des requérants.

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

M ^{me}	GUFFENS,	conseiller d'Etat, président f.f.,
M.	PAQUES,	conseiller d'Etat,
M ^{me}	BOLLY,	conseiller d'Etat,
M ^{me}	BERTIN,	greffier assumé.

Le Greffier assumé,

Le Président f.f.,

C. BERTIN.

S. GUFFENS.