

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 228.078 du 14 juillet 2014

A. 178.649/XIII-4359

En cause :

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

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
Mes Francis HAUMONT et
France GUERENNE, avocats,
chemin du Stocquoy 1-3
1300 Wavre.

Partie intervenante :

la Société régionale wallonne du Transport,
en abrégé "**S.R.W.T.**",
avenue Gouverneur Bovesse 96
5100 Namur.

LE CONSEIL D'ETAT, XIII^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 17 novembre 2006 par Antoine BOXUS et Willy ROUA qui demandent l'annulation du permis d'urbanisme accordé, le 13 septembre 2006, par le Gouvernement de la Région wallonne à la Société régionale wallonne du Transport (S.R.W.T.) pour l'allongement de 413 mètres de la piste principale de l'aéroport de Liège-Bierset;

Vu l'arrêt n° 175.186 du 27 septembre 2007 accueillant la requête en intervention introduite par la S.R.W.T., rejetant la demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué, liquidant les dépens relatifs à la requête en intervention introduite par la S.R.W.T. et réservant les dépens pour le surplus;

Vu la notification de l'arrêt aux parties;

Vu la requête introduite le 18 décembre 2007 par laquelle la S.R.W.T. demande à être reçue en qualité de partie intervenante dans la procédure au fond;

Vu l'ordonnance du 6 février 2008 accueillant cette intervention;

Vu l'arrêt n° 191.950 du 27 mars 2009 sursoyant à statuer, posant des questions préjudicielles à la Cour constitutionnelle ainsi qu'à la Cour de justice des communautés européennes, chargeant le membre de l'Auditorat désigné par Monsieur l'auditeur général de rédiger un rapport complémentaire et ce après examen des réponses données par la Cour constitutionnelle et par la Cour de justice des communautés européennes, donnant un délai unique de trente jours aux parties pour déposer un dernier mémoire à dater de la notification du rapport complémentaire et réservant les dépens;

Vu la notification de l'arrêt aux parties;

Vu l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne C-128/09 du 18 octobre 2011;

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

Vu le rapport complémentaire de M. DEBROUX, auditeur au Conseil d'Etat, établi sur la base de l'article 13 de l'arrêté du Régent du 23 août 1948;

Vu la notification du rapport et les derniers mémoires des parties requérantes et adverse;

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, comparissant pour les parties requérantes, et Me F. GUERENNE, avocat, comparissant pour la partie adverse;

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

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

Considérant que les faits utiles à l'examen de la demande se présentent comme suit :

1. Le 6 février 2003, le Gouvernement de la Région wallonne adopte définitivement la révision du plan de secteur de Liège. Ce plan a notamment pour objectif de permettre le développement de l'activité aéroportuaire et économique liée à l'aéroport en inscrivant au plan de secteur des superficies nécessaires aux implantations futures. Plus particulièrement, cette révision vise à adapter les limites de la zone de services publics et d'équipements communautaires au périmètre de la zone aéroportuaire qui comprend les deux pistes et inclut l'allongement de la piste principale.

2. Le 31 mai 2003, la S.R.W.T. dépose une demande de permis d'urbanisme tendant à réaliser sur des parcelles de terrains situées à Grâce-Hollogne, l'exécution de divers travaux tels que l'allongement de 413 mètres de la piste principale, la réalisation d'un taxi-way, l'aménagement d'une aire de dégivrage et de déverglage, des travaux connexes (voiries de service et clôtures, travaux de balisage), la mise sous tunnel de la voie ferrée 36b, la suppression de la chaussée de Hannut et l'aménagement de la chaussée de Liège, la désaffectation d'un bassin d'orage en bordure de la chaussée de Hannut, la réalisation de merlons anti-bruits et la mise en place d'écrans, le drainage de toute la plate-forme et la réalisation d'un bassin d'orage dans l'échangeur autoroutier de Grâce-Hollogne avec raccordement du nouveau bassin d'orage au bassin existant de Sainte-Anne.

3. Le projet est soumis à une étude d'incidences sur l'environnement qui sera réalisée par la société anonyme (S.A.) AIB-VINÇOTTE INTERNATIONAL, auteur agréé par la Région wallonne.

4. L'étude d'incidences a été précédée, en application de l'article 12, § 2, du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne, d'une phase de consultation et d'information préalable du public du 10 janvier au 8 février 2002. Une réunion d'information a été organisée le 17 janvier 2002 par la commune de Grâce-Hollogne.

5. L'enquête publique est réalisée par la commune de Grâce-Hollogne du 24 novembre au 23 décembre 2003. Le procès-verbal de clôture de l'enquête publique établi par le collège des bourgmestre et échevins fait état de 2.068 réclamations.

6. Une réunion de concertation est organisée le 13 janvier 2004.

7. La commission régionale d'aménagement du territoire (CRAT) émet un avis, le 1^{er} décembre 2003, réceptionné le 15 décembre 2003.

8. Le Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD) donne son avis le 26 novembre 2003, reçu le 27 novembre 2003.

9. Différents services sont consultés :

- l'intercommunale d'incendie de Liège et environs émet deux avis, le 1^{er} avril 2004 et le 24 mai 2004;
- la direction générale des autoroutes et routes du Ministère de l'Équipement et des Transports donne son avis le 1^{er} août 2001;
- le service de l'archéologie de la direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine émet un avis le 20 avril 2001;
- la compagnie intercommunale liégeoise des eaux (CILE) transmet sa position à deux reprises, les 18 et 19 juillet 2001.

10. Le collège des bourgmestre et échevins de la commune de Grâce-Hollogne donne son avis le 19 mars 2004. Il est transmis le 10 mai 2004.

11. Un premier permis est délivré à la S.R.W.T. par arrêté du Ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement du 9 juillet 2004. Ce permis sera attaqué par la Région flamande, par une requête datée du 9 septembre 2004.

12. Le 4 octobre 2005, ce permis est retiré.

13. Par courrier du 20 octobre 2005, le Ministre wallon du Logement, des Transports et du Développement territorial communique au Ministre flamand des Travaux publics, de l'Énergie, de l'Environnement et de la Nature, en application de l'article 39 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 31 octobre 1991 portant exécution du décret du 11 septembre 1985 précité, un dossier comprenant :

- une copie du dossier de demande de permis d'urbanisme;
- la décision déterminant le contenu de l'étude d'incidences sur l'environnement;
- l'étude d'incidences réalisée ainsi que le résumé non-technique;
- le procès-verbal de la réunion de concertation du 17 janvier 2002;
- le rapport d'étude d'incidences.

14. Le 6 avril 2006, le Ministre flamand des Travaux publics, de l'Energie, de l'Environnement et de la Nature fait part de son point de vue, estimant que l'accord de coopération du 4 juillet 2004 relatif à l'échange d'informations sur les projets ayant un impact environnemental trans-régional n'est pas respecté. Les droits et les intérêts de la Région flamande et de ses habitants seraient, dès lors, violés et la seule réparation possible consisterait à reprendre la procédure de demande de permis ab initio.

15. Le 13 septembre 2006, le Ministre wallon du Logement, des Transports et du Développement territorial délivre le permis d'urbanisme à la S.R.W.T.

Il s'agit de l'acte attaqué;

Considérant que l'article 6 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. 6. 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 13 septembre 2006 accordant un permis d'urbanisme à la Société régionale wallonne des Transports pour l'allongement de la piste de l'aéroport de Liège-Bierset";

Considérant que, dans son arrêt du 22 novembre 2012, n° 144/2012, la Cour constitutionnelle a annulé l'article 6 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 du principe général de légalité, de la violation de la directive 85/337/CEE du 25 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et de l'article 10 du Traité de Rome;

qu'ils commencent par retracer l'évolution des charges transportées à l'aéroport de Liège entre 1994 et 1998 et constatent que le fret aérien a été multiplié par 464 (de 353 tonnes à 163.807 tonnes); qu'ils expliquent que ce n'est plus le même aéroport et que cette expansion est due à l'arrivée de la société TNT et qu'elle a nécessité une modification de l'activité et des infrastructures même si la piste principale n'a pas été allongée;

qu'ils se réfèrent à une convention du 26 février 1996 conclue notamment entre la société TNT et la Région wallonne;

qu'ils invoquent les articles 2.1 et 4 de la directive 85/337 du 25 juin 1985, précitée, qui imposent une évaluation des incidences et soulignent que l'annexe II de la même directive vise la modification d'un projet figurant à l'annexe I dont font partie les pistes d'atterrissage et de décollage de 2.100 m et plus;

qu'ils font valoir que "la simple restructuration d'un aéroport existant, qu'il soit lui-même visé par l'annexe I ou l'annexe II de la directive, via l'accomplissement de certains travaux est une modification d'un projet au sens de la directive"; qu'ils rappellent l'interprétation de la "modification d'un projet" adoptée par la Cour de justice dans un arrêt WWF du 16 septembre 1999, C-435/97; qu'ils estiment que les travaux effectués entre 1995 et 1998 à Liège sont comparables à ceux effectués à l'aéroport de Bolzano qui ont donné lieu à cet arrêt et qu'ils sont plus importants que ceux effectués à l'aéroport de Bolzano dont la piste n'atteint pas comme à Liège 3.200 m;

qu'ils estiment que la modification de l'aéroport était possible conformément à la convention avec TNT, mais qu'elle aurait dû au préalable faire l'objet d'une étude d'incidences; qu'ils estiment qu'en égard à la convention du 26 février 1996, déjà citée, qui prévoit l'arrivée de TNT et des vols de nuit sans limitation, l'impact sur les riverains et l'environnement est important et qu'il fallait faire précéder le premier permis mettant en œuvre la convention d'une évaluation des incidences sur l'environnement relative à la totalité des travaux d'infrastructures prévus dans cette convention;

qu'ils proposent que deux questions préjudicielles soient posées à la Cour de justice de l'Union européenne si le Conseil d'Etat n'était pas convaincu de la validité de leur affirmation; que ces questions sont les suivantes :

" Les travaux d'infrastructures décrits dans une convention liant les pouvoirs publics et une entreprise privée, travaux dont le but est de rendre des installations aéroportuaires propres à une exploitation de fret aérien nocturne de grande ampleur, constituent-ils, dans leur ensemble, «un projet» au sens de la directive 85/337/CEE ?;

L'augmentation projetée de l'activité d'un aéroport n'étant pas directement visée par les annexes de la directive 85/337/CEE, l'Etat membre doit-il néanmoins tenir compte de cette augmentation lorsqu'il examine l'impact potentiel des modifications apportées aux infrastructures de cet aéroport en vue d'accueillir ce surcroît d'activité ?";

qu'ils estiment que l'absence d'évaluation des incidences en 1995 et début 1996 rend l'exploitation illégale; qu'ils soutiennent que l'exploitation est un effet indirect du projet exposé dans la convention et que l'article 3 de la directive soumet à évaluation les effets indirects; qu'ils affirment encore que le permis attaqué qui vise l'extension de l'infrastructure est illégal parce que l'infrastructure initiale n'a pas été soumise à une évaluation alors qu'elle aurait dû l'être;

qu'ils écrivent ne pas vouloir que le Conseil d'Etat se prononce sur la légalité des anciens permis, tout en soutenant que, pour eux, "l'effectivité du droit communautaire et le respect de l'obligation de loyauté imposée par l'article 10 du Traité de Rome, impliquent que l'acte aurait dû être précédé d'une évaluation des incidences sur la totalité des infrastructures du projet initial (travaux visés par la convention du 26 février 1996) et de son extension (allongement de la piste)";

qu'ils proposent qu'une troisième question préjudicielle soit posée, rédigée comme suit :

" La directive 85/337 du Conseil du 25 juin 1985 interprétée à la lumière de l'obligation de loyauté visée à l'article 10 du Traité de Rome implique-t-elle, lorsqu'un projet aurait dû être évalué conformément à la directive avant d'être autorisé, mais ne l'a pas été, que l'extension de ce projet elle-même soumise à évaluation des incidences soit précédée d'une évaluation des incidences relative à la fois au projet initial et au projet d'extension ?";

Considérant qu'ils concluent qu'une réponse positive à cette question implique automatiquement que l'étude d'incidences réalisée par AIB-VINÇOTTE et TRACTEBEL, qui ne concerne que l'allongement de la piste, est insuffisante et que le permis est illégal;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants font valoir que ni le plan de secteur du 26 novembre 1987 (inscription de l'aéroport en domaine militaire) ni la modification de 1992 (inscription d'une zone de services le long de l'aéroport) ne sont des projets au sens de la directive pour la raison qu'ils manquent de la précision requise pour être qualifiés de projet au sens de la directive;

qu'ils ajoutent qu'à supposer que le plan de secteur ou sa modification puissent être considérés comme des "projets", la convention de 1996 constitue aussi un projet précis de modification qui aurait dû faire l'objet d'une évaluation de ses incidences;

qu'ils affirment que toutes les autorisations délivrées postérieurement au plan de secteur devaient faire l'objet d'une évaluation puisque la directive devait être transposée en juillet 1988 et était donc directement applicable, car elle imposait des obligations claires, précises et inconditionnelles; qu'ils précisent que, même si un

projet d'extension de l'aéroport existe depuis 1987, tous les permis nécessaires à la réalisation de la convention de 1996 ont été demandés après le 3 juillet 1988 et que, partant, le premier permis demandé après le 3 juillet 1988 aurait dû être précédé d'une étude d'incidences sur l'environnement du développement de l'activité de fret aérien nocturne;

qu'ils font valoir que ces modifications forment un projet global dont l'existence est démontrée par la convention de 1996; qu'ils admettent, après les réponses que la Cour de justice de l'Union européenne a données, dans son arrêt du 28 février 2008, *ABRAHAM*, C-2/07, aux questions préjudicielles posées par la Cour de cassation, que la convention du 26 février 1996 n'est pas un projet au sens de la directive; qu'ils soutiennent toutefois qu'elle en est le révélateur et que tous les travaux réalisés doivent être envisagés globalement; qu'ils relèvent que la Cour de justice de l'Union européenne a condamné dans le même arrêt un éventuel fractionnement d'un projet global pour qu'il échappe à une évaluation globale sur l'environnement; qu'ils énumèrent les travaux prévus par la convention et autorisés, ajoutent les travaux pris en charge par TNT et affirment que les travaux visés par la convention constituent bien une modification de l'aéroport, visée par l'annexe II de la directive, et que ce projet, compte tenu de son impact manifeste sur l'environnement, aurait dû être précédé d'une évaluation des incidences conforme à la directive et au droit wallon de l'époque;

que, quant à l'obligation de réaliser une telle étude, ils écrivent encore que la Cour de justice de l'Union européenne "relève une obligation de résultat s'imposant aux Etats membres et aux autorités";

Considérant que, dans le dernier mémoire, les requérants soutiennent que le Conseil d'Etat doit vérifier que la convention de 1996 est ou non une autorisation au sens de la directive 85/337/CEE, précitée; qu'ils soutiennent qu'elle constitue une telle autorisation; qu'ils exposent que l'étude d'incidences était nécessaire en amont, qu'elle n'a pas eu lieu et que l'acte attaqué est nécessairement illégal; qu'ils suggèrent à nouveau de poser une question préjudicielle à la Cour de justice de l'Union européenne;

Considérant que le recours est dirigé contre le permis d'urbanisme accordé, le 13 septembre 2006, par le Gouvernement de la Région wallonne à la S.R.W.T. pour l'allongement de 413 mètres de la piste principale de l'aéroport de Liège-Bierset;

que le moyen invite d'abord à vérifier si la convention précitée du 26 février 1996 entre la société TNT et la Région wallonne est soumise à évaluation des incidences

sur l'environnement et si le défaut d'évaluation de celle-ci est de nature à entacher d'illégalité l'acte attaqué; que le moyen invite ensuite à examiner l'acte attaqué au regard de l'étude d'incidences sur l'environnement qui l'a précédé;

Considérant que, en son article 1^{er}, paragraphe 2, 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 contient les définitions suivantes :

" projet :

- la réalisation de travaux de construction ou d'autres installations ou ouvrages,
- d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, y compris celles destinées à l'exploitation des ressources du sol;

maître d'ouvrage :

soit l'auteur d'une demande d'autorisation concernant un projet privé, soit l'autorité publique qui prend l'initiative à l'égard d'un projet;

autorisation :

la décision de l'autorité ou des autorités compétentes qui ouvre le droit du maître d'ouvrage de réaliser le projet";

Considérant que dans le cadre des recours civils que les riverains de l'aéroport de Liège-Bierset ont introduits, la Cour de cassation a posé trois questions préjudicielles à la Cour de justice de l'Union européenne; que, dans l'arrêt du 28 février 2008, ABRAHAM, C-2/07, celle-ci y a répondu comme suit :

- " 1) Si une convention telle que celle en cause dans le litige au principal n'est pas un projet au sens 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, il appartient à la juridiction de renvoi de déterminer, sur la base de la réglementation nationale applicable, si une telle convention comporte une autorisation au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la directive 85/337. Il y a lieu, dans ce contexte, d'examiner si cette autorisation s'insère dans une procédure en plusieurs étapes comportant une décision principale ainsi que des décisions d'exécution et s'il y a lieu de tenir compte de l'effet cumulatif de plusieurs projets dont les incidences sur l'environnement doivent s'apprécier globalement.
- 2) Les dispositions du point 12 de l'annexe II lues en combinaison avec celles du point 7 de l'annexe I de la directive 85/337, dans leur rédaction d'origine, visent également les travaux de modification apportés à l'infrastructure d'un aéroport existant sans allongement de la piste de décollage et d'atterrissage dès lors qu'ils peuvent être regardés, notamment par leur nature, leur importance et leurs caractéristiques, comme une modification de l'aéroport lui-même. Il en va notamment ainsi des travaux destinés à augmenter de manière significative l'activité de l'aéroport et le trafic aérien. Il appartient à la juridiction de renvoi de s'assurer que les autorités compétentes ont correctement apprécié si les travaux en cause dans le litige au principal devaient être soumis à une évaluation de leur incidence sur l'environnement.

- 3) Les autorités compétentes doivent tenir compte de l'augmentation projetée de l'activité d'un aéroport lorsqu'elles examinent l'effet sur l'environnement des modifications apportées à ses infrastructures en vue d'accueillir ce surcroît d'activité";

Considérant qu'aucune autre question préjudicielle n'est nécessaire à l'examen du moyen;

Considérant qu'il ressort de cet arrêt que la convention du 26 février 1996 entre la société TNT et la Région wallonne n'est pas un projet au sens de la directive 85/337/CEE, précitée;

Considérant que la Cour de justice invite la juridiction nationale à déterminer, sur la base de la réglementation nationale applicable, si une telle convention comporte une autorisation au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 2;

qu'à cette fin, le Conseil d'Etat observe que la convention en question réserve expressément les procédures d'autorisation nécessaires à la réalisation des opérations convenues entre parties; qu'elle contient en particulier les stipulations suivantes :

" Les dispositions figurant dans les Projects Agreements [...] ne visent pas à contrevenir aux éventuelles dispositions impératives de la loi belge qui prévoiraient que la Région wallonne ou la SAB ne pourraient restreindre leurs pouvoirs réglementaires par voie contractuelle. S'il devait apparaître que l'une de ces dispositions entrerait en conflit avec l'une des dispositions impératives, alors cette disposition devra être interprétée comme suit :

- a) la Région wallonne et/ou la SAB demeurent libres de faire usage de leurs pouvoirs réglementaires comme bon leur semble";

que ces stipulations révèlent que la partie adverse a entendu réserver tous les effets des législations de police qui conditionnent ainsi la mise en œuvre de la convention; qu'il s'ensuit que cette convention n'est pas une "décision de l'autorité compétente qui ouvre le droit du maître de l'ouvrage de réaliser le projet"; qu'elle ne constitue pas une autorisation au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la directive 85/337/CEE, précitée;

que, pour les mêmes raisons, elle ne constitue pas non plus une première étape d'une autorisation délivrée en plusieurs phases;

Considérant que, dans ce moyen, les requérants ne dirigent aucune critique précise contre l'étude d'incidences sur l'environnement du projet d'allongement de la piste, autorisé par l'acte attaqué; que les requérants ne montrent pas que la situation qui est examinée, soit celle qui se présente après l'allongement de la piste, n'est pas représentative des nuisances dont se plaignent les riverains et

qui sont liées à l'extension de l'utilisation de l'aéroport; que les requérants n'indiquent pas qu'en égard à toutes les informations dont elle disposait, l'autorité n'a pas pu statuer en pleine connaissance de cause ni qu'ils n'ont pu faire valoir leurs réclamations;

Considérant que le premier moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un deuxième moyen de la violation des articles 6 et 7 de la directive 85/337 du 25 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, de l'article 39 de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991 portant exécution du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne et de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs ainsi que de l'erreur manifeste d'appréciation;

qu'ils constatent que le dossier administratif ne révèle pas que les communes limitrophes ont été averties de la demande ni qu'un dossier leur a été envoyé contenant l'étude d'incidences sur l'environnement; qu'ils reproduisent les articles 6.1 de la directive 85/337, précitée, et 39 de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991 précité qui, à leur estime, l'imposait; qu'ils ajoutent que, vérification faite, les communes de Flémalle, Ans et Saint-Georges n'ont pas reçu le dossier avec l'étude d'incidences sur l'environnement et que, celles-ci et les autres communes concernées par les nuisances aéroportuaires, n'ont pas été prévenues alors que certains habitants des communes de Flémalle, Ans, Saint-Georges, Fexhe-le-Haut-Clocher et Verlaine subissent des nuisances considérables; qu'ils notent que ces communes sont visées dans le PEB (lire : plan d'exposition au bruit) et associées à la révision du plan de secteur, ce qui indique qu'elles subissent des nuisances; qu'ils estiment qu'il s'agit d'une situation comparable à celle où un avis obligatoire n'est pas sollicité; qu'ils reprochent à la Région wallonne de ne pas leur avoir communiqué le dossier;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants font valoir que la consultation est une formalité substantielle dont l'inobservation peut être soulevée par toute personne intéressée; qu'ils superposent le PEB dans sa version de 2002 et une carte administrative des communes pour démontrer que des parties des communes de Flémalle, de Saint-Georges, d'Ans et d'Awans sont en zone A', que des parties des communes de Flémalle, de Saint-Georges, d'Ans, d'Awans et de Juprelle sont en zone B', que des parties des communes de Flémalle, de Saint-Georges, d'Ans, d'Awans, de Juprelle, de Herstal, de Verlaine et d'Amay sont en zone C', que des parties des communes de Flémalle, de Saint-Georges, d'Ans,

d'Awans, de Juprelle, de Herstal, de Verlaine, d'Amay, de Faimers, de Villers-le-Bouillet, d'Engis, d'Oupeye et de Bassenge sont en zone D'; qu'ils concluent que ces communes sont manifestement concernées par les nuisances sonores;

qu'ils ajoutent que l'allongement de la piste permettant le décollage et l'atterrissage de gros porteurs augmentera encore les nuisances et que le caractère notable des nuisances est attesté par le fait que la Région wallonne a pris des mesures d'accompagnement pour les populations de ces communes; qu'ils soulignent aussi que l'article 6.1 de la directive 85/337, précitée, impose une consultation des autorités ayant des responsabilités en terme d'environnement sans qu'elles doivent en faire la demande; qu'ils concluent que les communes avoisinantes auraient dû pouvoir donner leur avis autrement qu'en participant à une enquête publique organisée dans une autre commune;

Considérant que, dans le dernier mémoire, ils dénoncent l'absence de processus de participation dans les communes limitrophes;

Considérant que les requérants, qui habitent Grâce-Hollogne, ne montrent pas que l'absence d'enquête publique dans les communes limitrophes les a empêchés de participer à la procédure; qu'ils ne font pas non plus valoir d'inconvénient spécialement ressenti par eux lié au défaut de consultation des communes visées;

Considérant que le deuxième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un troisième moyen de la violation de l'article 10, § 5, du décret du 11 septembre 1985, précité, des articles 21 et suivants de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991, précité, et du principe d'indépendance et d'impartialité qui s'impose à l'auteur d'une étude d'incidences sur l'environnement;

qu'ils reprochent à la société AIB-VINÇOTTE de s'être attaché les services de la société TRACTEBEL DEVELOPMENT ENGINEERING alors que cette dernière société est l'auteur d'une étude partielle en 1991 sur le développement souhaitable de l'aéroport Liège-Bierset, d'une étude définitive en 1992 préconisant le fret aérien express à l'aéroport Liège-Bierset et son utilisation nocturne et d'une étude en 1998 soulignant l'opportunité d'allonger la piste;

qu'ils demandent au membre de l'auditorat chargé de l'instruction de l'affaire d'inviter la Région wallonne à déposer cette dernière étude au dossier;

qu'ils jugent la partialité de la société TRACTEBEL DEVELOPMENT ENGINEERING avérée puisque celle-ci a souligné l'opportunité de l'allongement;

qu'ils ajoutent que l'apparence de partialité suffit et citent en ce sens un extrait de l'arrêt du 13 août 1997, n° 67.705, en cause de RUSSEL; qu'ils précisent encore que le fait que la société TRACTEBEL DEVELOPMENT ENGINEERING ne soit qu'une société sous-traitante ne change rien et soutiennent qu'il serait inadmissible de contourner la règle de l'impartialité par le recours à la sous-traitance;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants rappellent les positions de TRACTEBEL en 1992 et en 1998 sur la base desquelles ils considèrent que TRACTEBEL a orienté la politique de la Région wallonne et a certifié la validité de ses conseils par sa participation à la rédaction de l'étude d'incidences sur l'environnement liée à l'allongement de la piste;

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 recourt, sous sa responsabilité, aux services d'un sous-traitant qui a antérieurement effectué des études pour la Région wallonne sur la politique aéroportuaire, mais qui n'est pas intervenu au stade de la conception du projet; que de la sorte, en effet, il n'évalue pas sa propre tâche au regard de l'intérêt général;

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 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 l'allongement de la piste de 400 m 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, 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, p. 13.978);

qu'ils exposent que la commune d'Awans s'est également exprimée à cet égard (Moniteur belge du 21 mars 2003, p. 13.957) et qu'un des riverains a aussi soulevé la question de la sûreté (Moniteur belge du 21 mars 2003, p. 13.949); qu'ils indiquent que ni l'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 Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (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 à 3.600 mètres; qu'ils affirment que le principe de l'allongement de la piste devait être abordé dès l'élaboration de la modification 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 l'acte attaqué est, lui aussi, illégal;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants nient soutenir que le plan de secteur devait contenir le contour précis de la piste et estiment que la partie adverse assimile à tort leur moyen et celui d'autres requérants; qu'ils rappellent la portée de leur moyen : absence de recherche des inconvénients et avantages d'une modification du plan de secteur en vue de l'allongement de la piste dans l'étude d'incidences et absence de justification dans l'acte attaqué;

qu'ils relèvent que l'allongement de la piste (objectif poursuivi) est moins abordé que le détournement de la N637 (conséquence de l'objectif poursuivi); qu'ils soutiennent que si l'allongement de la piste n'est qu'un des objectifs de la modification du plan de secteur, cela n'autorise pas l'auteur de l'étude d'incidences et la partie adverse à traiter cet aspect de manière moins approfondie; qu'ils ajoutent que si cette modification n'avait visé que l'extension de la zone aéroportuaire, elle aurait dû conformément aux articles 42 et 25, alinéa 2, du CWATUP faire l'objet d'une étude d'incidences;

qu'ils soutiennent aussi que l'extension du champ d'aviation devait également être justifiée au regard de l'article 1^{er}, § 1^{er}, du CWATUP; qu'ils déplorent l'absence de description des objectifs de l'ajout d'une zone de services publics et d'équipements communautaires, l'absence d'évaluation de ses effets probables sur l'homme et l'environnement et l'absence d'examen des mesures tendant à éviter ou réduire les effets négatifs sur la zone;

qu'ils ajoutent que le principe même de l'allongement de la piste est contenu dans la révision du plan de secteur et que c'est donc à ce stade qu'une discussion sur l'opportunité d'un tel allongement doit avoir lieu; qu'ils notent que les auteurs de l'acte et de l'étude d'incidences ne doivent pas limiter leur examen aux seules questions juridiques, mais examiner sérieusement l'opportunité économique, sociale et environnementale de l'avant-projet ou du projet, ce qui n'a pas été fait pour l'ajout

de la zone de services publics et d'équipements communautaires au nord-est du champ d'aviation existant;

qu'ils écrivent encore, relativement à l'intérêt du premier requérant, que l'absence de réponse adéquate aux réclamations peut être soulevée par d'autres que ceux qui ont participé à l'enquête; qu'ils exposent que, lorsqu'une enquête publique est prévue par le législateur, celui-ci fait entrer dans le champ juridique les arguments d'opportunité soulevés par le public et que les pouvoirs publics ont l'obligation de prendre en compte les arguments, notamment d'opportunité, avancés par les participants à l'enquête; qu'ils soutiennent que la Région wallonne a refusé de discuter du problème de l'allongement de la piste et que, dans sa motivation, elle a renvoyé cette discussion au stade de l'octroi du permis d'urbanisme; qu'ils concluent que, ce faisant, elle n'a pas répondu adéquatement aux observations pertinentes du public liées à l'allongement de la piste;

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 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 la violation des articles 3 et 5 de la directive 85/337/CEE du 25 juin 1985, précitée, et des articles 13 et 14 du décret du 11 septembre 1985, précité;

qu'ils soulignent que l'étude d'incidences sur l'environnement se justifiait essentiellement par l'évaluation du bruit et particulièrement du bruit nocturne engendré par l'extension de la piste au Nord-Est; qu'ils critiquent l'étude d'incidences sur plusieurs points; qu'ils notent :

- que l'auteur de l'étude d'incidences, la S.A. AIB-VINÇOTTE considère l'activité de l'aéroport comme nulle pour le bruit de week-end (chapitre 5, p. 19) alors qu'il écrit qu'il y a une vingtaine de vols le week-end pour 70 à 80 en semaine, soit une activité de week-end qui représente 1/4 ou 1/3 de l'activité de la semaine et alors que le week-end est un moment particulier dédié au repos;
- que l'auteur de l'étude d'incidences néglige les bruits rampants au motif qu'ils sont faibles et que les mesures prises pour les bruits aériens couvriront l'influence des bruits rampants (chapitre 5, p. 17) alors que les requérants, riverains, subissent un niveau de bruit moyen de 50 à 55 dB en raison du taxiing et de 45 à 50 dB en raison des opérations de fret et de maintenance; qu'ils ajoutent que d'autres personnes subissent des nuisances encore plus intenses qui ne sont pas prises en compte par le PEB;
- que l'auteur de l'étude d'incidences s'est borné à prendre des mesures de bruit à 5 endroits seulement dont 4 se situent hors zones A et B, les zones C et D n'étant pas encore fixées alors que le premier PEB date de 1998 et que, donc, les endroits les plus exposés sont connus; qu'ils ajoutent que l'auteur de l'étude d'incidences abandonne deux points pour ne retenir que les 3 points de Houtain, Verlaine et Saint-Georges, ce qui est manifestement insuffisant pour mesurer l'impact du 12^{ème} aéroport fret européen;

- que les PEB successifs et leurs différences montrent que les nuisances les plus importantes touchent Bierset, que l'étude d'incidences liées à la modification du plan de secteur désigne le quartier de la rue En Bois comme le plus touché et que les requérants, à proximité immédiate de ce quartier, ne voient rien dans l'étude d'incidences à son propos alors qu'elle devait détailler les endroits les plus touchés;
- que, pour mesurer les nuisances, l'auteur de l'étude d'incidences utilise une flotte modélisée : 7 types d'appareils retenus sur les 230 utilisés (chapitre 5, p 14), les 223 restants faisant l'objet d'une conversion alors que des mesures réelles auraient pu être faites et que ces 223 appareils non retenus peuvent être extrêmement bruyants et influencer lourdement les zones du PEB; qu'ils en déduisent que ni l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement ni la Région wallonne n'ont une idée précise des nuisances concrètement subies en 2002;
- que les simulations opérées pour 2010 et 2020 présument la disparition des avions les plus bruyants alors que la réglementation wallonne n'impose pas ces disparitions et au contraire s'assouplit en autorisant, dans l'arrêté du 29 janvier 2004, des dépassements des seuils maximum de bruit et alors qu'il était possible d'interroger les opérateurs de fret sur leurs investissements futurs qui, vu leur importance, doivent être programmés et déjà connus;
- que le chapitre 5 conclut comme suit : "[...] compte tenu de ces diverses sources d'imprécision, les résultats obtenus peuvent être considérés en concordance avec le PEB. De plus, les différentes simulations réalisées pour évaluer l'impact du projet tel que présenté dans la demande de permis d'urbanisme permettent de faire les observations suivantes : [...] sans considérer d'accroissement du fret transporté, l'allongement permet de modifier la flotte en convertissant des petits porteurs vers des gros porteurs plus bruyants mais moins nombreux. Cette modification de la répartition entre gros et petits porteurs a un effet bénéfique sur les niveaux globaux Ldn [...]";

qu'ils dénoncent l'inexactitude de la prémisse de cette conclusion, le but de l'allongement étant d'augmenter le fret transporté, et l'insistance de l'auteur de l'étude d'incidences sur le bruit moyen, qui n'est pas la principale nuisance, celle-ci résidant dans les bruits de crêtes et les vibrations, négligés par l'étude d'incidences sur l'environnement;

que, sur les vibrations et les bruits de basse fréquence, ils reproduisent un extrait d'un texte de M^{me} BERGLUND rédigé comme suit :

" Il y a également d'autres raisons qui font que le principe de précaution devrait s'appliquer à Liège Airport. Les directives de l'OMS [lire : organisation mondiale de la santé] stipulent que «si le bruit contient une large proportion de basses fréquences, des valeurs guides inférieures devraient s'appliquer». Ceci vaut certainement à la fois pour les bruits extérieurs et intérieurs résultant de gros avions (heavy), de gros véhicules routiers (heavy), de gros trains (heavy) et de trains à grande vitesse.

Ces gros véhicules (heavy) produisent également souvent des vibrations qui sont très gênantes, mais pour lesquelles aucune valeur guide OMS n'est spécifiée en combinaison avec le bruit (il y a un manque de recherche décisive sur les effets combinés des vibrations et du bruit). Une autre raison plus récente d'appliquer le principe de précaution résulte des effets combinés de la pollution atmosphérique chimique (par exemple les sources de pollution issue du trafic) et du bruit, dont un projet récent de l'Union européenne a montré les effets de synergie sur l'audition des humains et des animaux. Tout récemment, une étude suédoise a également confirmé qu'il y a un risque important d'hypertension pour les populations exposées à des niveaux de bruit importants (Rosenlund et al. 2001). Des précautions sont ainsi exigées puisqu'il est démontré qu'une exposition chronique au bruit des avions peut avoir d'autres effets de santé que le trouble du sommeil";

qu'ils s'étonnent de la non prise en considération des bruits de crête (L_{max});

- que l'auteur de l'étude d'incidences confirme la pertinence du PEB de 2002 alors que la loi relative à la lutte contre le bruit a été modifiée drastiquement avec des conséquences sur l'indicateur utilisé (L_{den} au lieu de L_{dn}), les seuils de séparation des zones du PEB (les seuils de 55, 60 et 65 L_{dn} sont remplacés par des seuils de 56, 61 et 66 L_{den}) et les seuils de bruit maximum fixés en fonction du PDLT (lire : plan de développement à long terme); qu'ils considèrent que les modifications intervenues avec le décret du 29 avril 2004 imposaient la demande d'un complément d'étude d'incidences sur l'environnement;
- que la circonstance que le PEB de 2002 soit respecté ne dit rien sur l'augmentation réelle et concrète des nuisances dues à l'allongement de la piste, "le PEB en question tenant déjà compte de ce paramètre"; qu'ils dénoncent l'insuffisance de l'étude d'incidences encore moins développée que l'étude d'incidences - qu'ils jugent déjà parcellaire - relative à la modification du plan de secteur; qu'ils reproduisent ainsi un extrait relatif aux projections réalisées par le CEDIA (lire : cellule d'études et de développement en ingénierie acoustique) :
- " Les simulations faites par le CEDIA (Etude acoustique de l'allongement de la piste de l'aéroport de Bierset - 17 mai 2000) indiquent que, selon le scénario envisagé, et en 2020, la superficie de la zone A augmenterait de 7 à 16 % et celle de la zone D de 8 à 13 %. Selon cette étude, les incidences les plus significatives de cet allongement de piste seraient situées au lieu-dit «Aux grosses Pierres» et à Bierset dans le quartier de la rue En Bois et de la rue Merlot, sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne" (Polyart, 2001, p. 61);
- que l'étude d'incidences de l'allongement de la piste aurait dû, plus encore que l'étude des incidences de la modification du plan de secteur, détailler les quartiers touchés et non seulement les trois points examinés, précision qu'ils jugent

élémentaire pour pouvoir statuer en toute connaissance de cause; qu'ils rappellent que leur rue est adjacente à la rue En Bois;

qu'ils concluent que "ces défauts de l'étude d'incidences [sur l'environnement] suffisent à démontrer le caractère manifestement insuffisant de cette étude sur la question des nuisances sonores, entraînant l'illégalité de l'acte attaqué";

Considérant que dans le mémoire en réplique, les requérants maintiennent leurs critiques :

- que, en ce qui concerne la prise en compte des vols le week-end, ils dénoncent une sous-évaluation des nuisances actuelles par le fait de considérer le bruit du trafic de week-end, bien réel et représentant 25 à 30 % des nuisances d'un jour de semaine comme un bruit de fond; qu'ils critiquent aussi l'usage de seulement trois sonomètres, approximation déraisonnable quand il s'agit d'évaluer le huitième aéroport de fret européen;
- que, en ce qui concerne les bruits rampants, ils se réfèrent à l'étude d'incidences sur l'environnement réalisée dans le cadre du permis d'environnement dans laquelle est démontrée l'incidence de ces bruits si bien que ceux-ci ne pouvaient pas être négligés sans aucune autre vérification; qu'ils affirment aussi que leurs habitations sont situées à 1.200 m de la piste principale si bien qu'il y a peu de chance que les opérations de taxiing et de de-icing se pratiquent à 10 km, "à moins d'aménager un nouvel aéroport au sud de Liège";
- que, en ce qui concerne le nombre de points de référence pour la mesure du bruit, ils rappellent le but de l'étude d'incidences sur l'environnement (identification, description et évaluation des effets), ce qui impose une description adéquate de la situation avant la réalisation du projet; qu'ils estiment les trois points de référence insuffisants pour établir la validité actuelle du PEB de plusieurs dizaines de km²; qu'ils critiquent aussi la justification avancée par l'auteur de l'étude (mêmes points que ceux utilisés par la SAB pour le suivi acoustique de l'aéroport et détention de données sur de très longues périodes) alors que les mesures ont été effectuées sur seulement 3 mois (mars, octobre, novembre 2001);
- que, en ce qui concerne l'absence d'identification des quartiers les plus exposés, ils ne peuvent admettre que des lacunes de l'étude soient compensées par une autre information de l'autorité; qu'ils dénoncent aussi l'imprécision des cartes représentant le PEB qui ne permettent pas d'identifier les populations touchées et d'établir même approximativement les nuisances subies à un endroit donné;

- que, en ce qui concerne le bruit de crête et les vibrations, ils reprochent à l'auteur de l'étude d'incidences d'avoir décidé de négliger les vibrations alors que sur la base de leurs pièces 6, 7 et 8, il est démontré qu'il s'agit d'un des problèmes les plus importants suscités par l'allongement de la piste; qu'ils citent aussi divers documents issus de l'OMS qui insistent sur cet aspect du bruit; qu'à leurs yeux, la charge de l'avion a une incidence sur les nuisances puisqu'un avion à pleine charge (fret et carburant) prend moins vite de l'altitude et a donc un effet sur une plus grande surface au sol;
- que, en ce qui concerne l'absence de prise en compte de l'évolution des PEB et PDLT postérieurement à l'étude d'incidences sur l'environnement, mais avant l'adoption de l'acte attaqué, ils relèvent que le PEB 2002 couvre une superficie plus étendue que celui de 2004 si bien qu'en retenant une concordance entre le PEB 2002 et les mesures effectuées, l'auteur de l'étude d'incidences se réfère à un instrument dont la surface a été réduite; qu'ils relèvent que les mesures d'accompagnement sont appliquées en fonction d'un PEB réduit et les sanctions en fonction d'un PDLT large à l'avantage des compagnies aériennes; qu'ils concèdent que la Cour constitutionnelle a validé, dans son arrêt 189/2005, les différences de traitement qui résultaient de cette distorsion entre le PEB (réduit) et le PDLT (large), mais soutiennent que la partie adverse, "qui savait très bien ce qu'elle faisait en différenciant les deux plans et leurs effets, ne peut faire mine de penser qu'un PDLT large bénéficie au riverain"; qu'ils soutiennent que si la partie adverse estime que l'auteur de l'étude d'incidences a fait un travail suffisant en validant le PEB 2002, elle devait, à la suite de l'adoption des arrêtés de 2004, lui demander de valider son analyse par rapport à ces nouvelles données;
- que, en ce qui concerne l'absence d'analyse de l'augmentation réelle et concrète des nuisances, ils indiquent ne pas reprocher la projection informatique réalisée, mais dénoncer l'impossibilité pour le lecteur de l'étude d'incidences de saisir l'impact de l'allongement de la piste sur les nuisances sonores des riverains, quartier par quartier;

qu'ils veulent aussi répliquer à l'argument selon lequel, malgré les lacunes quant à l'environnement sonore, la partie adverse aurait eu une idée approximative des nuisances; qu'ils critiquent que des lacunes de l'étude d'incidences puissent être surmontées; qu'ils jugent ces lacunes manifestes; qu'ils donnent en exemples une série de questions qui restent sans réponse; qu'ainsi ils suggèrent de se s'interroger :

- sur le nombre de personnes actuellement touchées par les nuisances sonores et la mesure de cet impact; qu'ils affirment que le PEB de 2002 ne donne pas de

réponse puisqu'il contient une projection des nuisances à l'avenir en tenant compte de l'allongement de la piste;

- sur le nombre de personnes supplémentaires qui seront touchées par les nuisances sonores, en raison spécifiquement de l'allongement; qu'ils affirment que le PEB de 2002 ne constitue aucune aide puisqu'il intègre l'allongement sans distinguer la situation avant et après cet allongement;
- sur l'effet sur les bruits de crêtes (calculés en Lmax) de l'utilisation d'avions gros porteurs à pleine charge, l'étude d'incidences sur l'environnement n'envisageant pas la question et la partie adverse se contentant d'affirmer que le bruit reste le même quelle que soit la charge;
- sur l'importance et les effets des vibrations alors que l'étude d'incidences sur l'environnement reconnaît explicitement négliger cette question;
- sur les quartiers les plus touchés;
- sur l'importance actuelle des bruits rampants et le changement qu'apportera l'allongement de la piste;

qu'ils concluent que ces questions ne trouvent aucune réponse, ce qui, à leurs yeux, démontre l'insuffisance de l'étude d'incidences sur l'environnement;

Considérant que, dans le dernier mémoire, les requérants dénoncent l'absence d'évaluation de l'effet sonore cumulatif, l'absence d'une étude d'incidences en amont et suggèrent à nouveau de poser une question préjudicielle à la Cour de justice de l'Union européenne;

Considérant que, contrairement à ce que soutiennent les requérants, toute lacune éventuelle d'une étude d'incidences sur l'environnement ne vicie pas irrémédiablement la décision prise ensuite; qu'il convient de tenir compte de l'importance de cette lacune et de l'ensemble des éléments du dossier pour apprécier si l'autorité a pu statuer en parfaite connaissance de cause;

Considérant, sur la nécessité d'une étude d'incidences sur la convention de 1996 et l'intérêt de poser des questions préjudicielles à la Cour de justice de l'Union européenne, qu'il est renvoyé à l'examen du premier moyen;

Considérant quant aux insuffisances dénoncées :

- que l'auteur de l'étude ne tient pas le bruit du week-end comme nul; qu'il le précise lui-même, tout en faisant une hypothèse, parmi d'autres, fondée sur cette base, considérée comme une fiction, afin de mesurer des différences d'inconvénients en semaine;

- que l'auteur de l'étude tient compte des bruits rampants, mais les considère comme faibles par rapport aux autres bruits aériens et estime que les mesures prises pour couvrir le bruit des mouvements d'avions dans les habitations couvriront l'influence des bruits rampants;
- que l'auteur de l'étude justifie ses choix de points de référence par la disponibilité de données fiables sur une longue période; que, afin d'estimer l'impact d'un allongement de la piste, il n'apparaît pas déraisonnable de procéder ainsi et de collecter des données nouvelles sur une période de trois mois; qu'en ce qui concerne l'abandon de deux points de mesures, l'auteur de l'étude explique les raisons techniques de procéder ainsi pour une partie des estimations; que les requérants se bornent à considérer ces choix comme déraisonnables, sans qu'une erreur manifeste soit établie;
- que, relativement à la flotte étudiée, l'auteur de l'étude souligne que la simulation pour les années 2010 et 2020 s'est faite à partir, notamment, d'un avion très bruyant qui n'est plus actuellement utilisé; qu'il indique une surestimation; que les requérants se bornent à des affirmations, sans qu'une erreur manifeste soit établie;
- que ni l'étude ni la décision entreprise ne perdent de vue l'impact du bruit sur le quartier de la rue En bois situé dans une zone du PEB établie en tenant compte de l'allongement de la piste; que les requérants ne convainquent pas de la nécessité de mesures complémentaires spécifiques;
- que les conclusions du chapitre 5 de l'étude tiennent compte aussi bien de la modification de la flotte que de l'augmentation du fret transporté; que l'étude tient compte des vibrations et considère que "les niveaux relevés restent de l'ordre de grandeur du bruit de fond vibratoire" si bien qu'il n'a pas "paru pertinent de développer plus avant cet aspect" (p. 4 du chapitre 5); que, sur les bruits de crête (Lmax), l'annexe 5-1 de l'étude contient le relevé des valeurs Lmax moyennes, maximales et minimales; que la partie adverse établit, sans être contredite dans le mémoire en réplique, que ces valeurs montrent que les valeurs fixées par le décret du 29 avril 2004 sont respectées;
- que la modification de l'article 1^{er}bis de la loi de 1973 relative à la lutte contre le bruit par le décret du 29 avril 2004 a induit un changement d'indicateur (Lden au lieu de Ldn); que s'ensuit la prise en compte d'une troisième période, soirée, par Lden (au lieu de deux périodes, jour et nuit, par Ldn); que le seuil Ldn de 65 dB a été augmenté à 66 dB Lden pour la délimitation de la zone d'exposition au bruit B' (§ 3) et pour l'application des mesures prises par le Gouvernement à tout immeuble exposé à cette nuisance (§ 4); que la modification du PEB et le PDLT ont ensuite été établis; que les requérants ne rendent pas vraisemblable qu'un complément à l'étude d'incidences de l'allongement de la piste déposée en septembre 2003 s'imposait nécessairement pour que l'auteur de l'acte attaqué puisse décider en connaissance de cause;

Considérant que le cinquième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un sixième moyen de "la violation du principe de légalité qui empêche notamment une autorité administrative d'autoriser l'extension d'une infrastructure non couverte par un permis, et de la violation des articles 41 et 195/6 du CWATUP (tels que rédigés avant 1998)";

qu'ils soulignent qu'avant l'adoption de l'arrêté du Gouvernement du 6 février 2003 modifiant le plan de secteur, la zone aéroportuaire se trouvait en zone militaire alors que dès 1996, après la convention avec TNT, l'utilisation de la piste a radicalement changé et que l'aéroport a été consacré, dès cette période, au fret aérien;

qu'ils soutiennent que la modification de l'utilisation de la piste principale n'a pas été autorisée par un permis si bien que le permis d'extension de la piste ne peut être octroyé aussi longtemps que la situation n'est pas régularisée;

Considérant que dans le mémoire en réplique et dans le dernier mémoire, les requérants constatent l'absence de réfutation et se réfèrent à leur requête en annulation;

Considérant que le moyen critique une modification d'utilisation sans permis d'urbanisme préalable; que l'obligation d'obtenir un permis d'urbanisme préalable pour une modification d'utilisation naît avec l'article 195/6 du CWATUP tel qu'il a été inséré par l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 21 mai 1987; que, avant cet arrêté, la modification d'utilisation d'un bâtiment n'était pas, comme telle, soumise à permis d'urbanisme;

que les requérants indiquent dans l'exposé des faits que "l'aérogare civile de l'aéroport est quant à elle inaugurée en 1976" et que "[la] piste principale de l'aéroport est renforcée en 1981 afin de permettre à tout type d'avions gros porteurs de se poser";

que les faits présentés ne permettent pas d'établir que le changement d'utilisation est intervenu à un moment où un permis préalable était nécessaire;

Considérant que le sixième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un septième moyen "de l'exception d'illégalité contenue dans l'article 159 de la Constitution" et "de la violation, par [l'arrêté du Gouvernement du 6 février 2003 modifiant le plan de secteur], des articles 1^{er}, 42 et 46, du CWATUP, et de l'inexactitude de l'analyse de

la situation de fait et de droit ayant précédé la modification du plan de secteur et de l'erreur manifeste d'appréciation";

qu'ils signalent que le moyen est basé sur l'illégalité de la modification du plan de secteur et est développé de la même manière dans le recours inscrit au rôle sous le n° A. 136.866/XIII-3012;

Considérant que, selon eux, le plan d'exposition au bruit fixé en vertu de l'article 1^{er}bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit était un des éléments que devait prendre en compte la Région wallonne dans le cadre de son obligation d'apprécier les éléments de fait que lui imposent les articles 42 et 46 du CWATUP; qu'ils évoquent à l'appui de leur thèse les éléments suivants :

- le quatrième objectif invoqué dans l'arrêté du Gouvernement du 20 septembre 2001 adoptant provisoirement le plan de secteur litigieux;
- le fait que l'arrêté du 6 février 2003 précité présente le PEB comme un "outil de planification et de gestion du territoire";
- l'objectif que se donne l'arrêté du 6 février 2003 d'éviter l'habitat en zone de bruit;
- la circonstance que la CRAT a estimé dans son deuxième avis que le PEB était un des éléments fondamentaux de la justification de la modification du plan de secteur;

Considérant que les requérants retracent comme suit l'adoption des PEB et leur effet sur l'arrêté du 6 février 2003, précité :

- analyse des arrêtés des 19 octobre et 20 décembre 2000 délimitant les zones A et B lors de l'adoption de l'arrêté du 20 septembre 2001;
- suspension des arrêtés des 19 octobre et 20 décembre 2000 par l'arrêt du Conseil d'Etat n° 98.248 du 12 août 2001;
- adoption de l'arrêté du 18 avril 2002 délimitant les zones A et B et modification de l'arrêté du 20 septembre 2001 par l'arrêté du 8 mai 2002;
- invalidation de cette seconde analyse par la Cour d'arbitrage, devenue la Cour constitutionnelle (arrêt n° 51/2003 qui critique la différence de traitement entre les habitants des zones A et B);

Considérant qu'ils soutiennent que c'est essentiellement sur la base de la distinction entre les zones A et B que le plan de secteur a été modifié; qu'ils citent un extrait de l'étude d'incidences qui, selon eux, préconise l'assimilation de la zone A et de la zone B; qu'ils concluent que l'analyse de la situation en fait et en droit est inexacte, illégale et manifestement erronée;

Considérant que dans le mémoire en réplique et dans le dernier mémoire, les requérants constatent l'absence de réfutation et se réfèrent à leur requête en annulation;

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

Considérant que l'arrêt juge ainsi que "les critiques qu'ils formulent quant à la délimitation entre les zones A et B n'auraient pas pour conséquence que l'extension de la zone aéroportuaire aurait dû être plus restreinte"; qu'aucun élément de la requête ne conduit à juger autrement; qu'il s'ensuit que l'illégalité qu'ils dénoncent ne peut avoir d'effet sur la légalité de l'acte attaqué;

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 700 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.