

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R Ê T

n° 233.137 du 3 décembre 2015

A. 178.470/V-1725

En cause :

la Région flamande,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e Jan BERGÉ, avocat,
Naamsestraat 165
3000 Leuven,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e Francis HAUMONT, avocat,
chemin de Stocquoy 1
1300 Wavre.

Partie intervenante :

**la Société Régionale Wallonne
du Transport (S.R.W.T.).**

LE CONSEIL D'ÉTAT, Ve CHAMBRE,

I. Objet du recours

1. Par une requête introduite le 26 novembre 2006, la Région flamande demande l'annulation du permis d'urbanisme (permis d'exécution de travaux techniques) délivré le 13 septembre 2006 par le Ministre wallon du Logement, des Transports et du Développement territorial à la Société Régionale Wallonne du Transport (S.R.W.T.), autorisant, notamment, l'allongement de 413 mètres de la piste principale de l'aéroport de Liège-Bierset sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne.

Par une demande introduite simultanément, la Région flamande sollicite également la suspension de l'exécution dudit permis d'urbanisme.

II. Déroulement de la procédure

2. La demande de suspension a été rejetée par l'arrêt n° 183.671 du 30 mai 2008.

3. La partie requérante a introduit une demande de poursuite de la procédure.

4. Par une requête introduite le 28 juillet 2008, la Société Régionale Wallonne du Transport (S.R.W.T.) demande à être reçue en qualité de partie intervenante. Cette intervention a été accueillie par une ordonnance du 16 septembre 2008.

5. Les mémoires en réponse et en réplique ont été régulièrement échangés, tandis que le dossier administratif a été déposé par la partie adverse dans le cadre de la procédure de suspension. La S.R.W.T. n'a pas déposé de mémoire en intervention.

6. Wanda VOGEL, premier auditeur au Conseil d'Etat, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure.

7. Le rapport a été notifié aux parties.

8. La Région flamande a régulièrement introduit une demande de poursuite de la procédure et les derniers mémoires des parties requérante et adverse ont été régulièrement déposés. Par courrier du 5 février 2014, la S.R.W.T. a fait savoir qu'elle ne déposerait pas de dernier mémoire.

9. Les parties ont été convoquées à l'audience, qui a eu lieu le 14 octobre 2014.

Jacques JAUMOTTE, conseiller d'État, a fait rapport.

Me Amelia VANGRONSVELD, loco Me Jan BERGÉ, avocat, comparaissant pour la partie requérante, et Mes France GUERENNE et Barthélémy GORZA, loco Me Francis HAUMONT, avocat, comparaissant pour la partie adverse, ont été entendus à l'audience du 14 octobre 2014.

Wanda VOGEL, premier auditeur, a émis un avis conforme au présent arrêt.

Il est fait application des dispositions relatives à l'emploi des langues, inscrites au titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

III. Faits

10. La plaine de Bierset, située sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne, a été aménagée en aéroport militaire pendant la première guerre mondiale. Depuis lors, cet aéroport était utilisé essentiellement à des fins militaires. Lorsque le plan de secteur de Liège a été arrêté par l'Exécutif régional wallon le 26 novembre 1987, l'aéroport de Liège-Bierset a été inscrit en zone militaire.

Dans le courant des années nonante, une importante activité de cargo (courrier express et fret aérien) s'est développée sur cet aéroport. Le développement de cette activité a fait apparaître la nécessité, tant commerciale qu'opérationnelle, d'allonger la piste principale de l'aéroport d'environ 400 mètres. Du point de vue commercial, l'allongement de la piste permettra de faire décoller des avions "gros porteurs" à charge maximale (cargo et carburant). Du point de vue opérationnel, l'allongement de la piste assurera une meilleure régularité d'utilisation en fonction des conditions météorologiques.

Par un arrêté du 30 novembre 2000, le Gouvernement wallon a décidé de soumettre à révision le plan de secteur de Liège "en vue de permettre le développement de l'activité aéroportuaire et de l'activité économique qui lui est liée".

Par arrêté du 6 février 2003, le Gouvernement de la Région wallonne adopte définitivement la révision du plan de secteur de Liège, laquelle révision porte sur le territoire des communes de Ans, Awans, Fexhe-le-Haut-Clocher, Flémalle, Grâce-Hollogne et Saint-Georges-sur-Meuse. Ce plan a notamment pour objet de permettre le développement de l'activité aéroportuaire et économique liée à l'aéroport de Liège Airport 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. Depuis la révision du plan de secteur de Liège, l'aéroport de Liège-Bierset se trouve donc en zone de services publics et d'équipements communautaires.

Les recours en annulation partielle dirigés contre cet arrêté ont été rejetés par les arrêts n^{os} 136.389 du 21 octobre 2004, 210.215 du 4 janvier 2010 et 209.104 du 23 novembre 2010.

11. Le 31 mai 2001, la Société régionale wallonne du transport (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 taxiway, l'aménagement d'une aire de dégivrage et de

déverglacage, 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 d'Hannut et l'aménagement de la chaussée de Liège, la désaffectation d'un bassin d'orage en bordure de la chaussée d'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. Cette demande est notamment accompagnée d'une notice d'évaluation préalable des incidences sur l'environnement. Un accusé de réception complet est adressé le 22 juin 2001.

12. En application de l'annexe 2 (point 8, alinéa 1^{er}) 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, le projet est soumis à une étude d'incidences sur l'environnement qui sera réalisée par la S.A. AIB-VINÇOTTE INTERNATIONAL, auteur agréé par la Région wallonne. Pour l'aspect "acoustique" de l'étude d'incidence, la S.A. AIB-VINÇOTTE a également fait appel au professeur Thoen de la KUL qu'elle a présenté comme étant "une référence en matière de pollution sonore aérienne".

13. L'étude d'incidences est précédée, en application de l'article 12, § 2, du décret du 11 septembre 1985 et de l'article 27 de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991, d'une phase de consultation et d'information préalable du public, tenue du 10 janvier au 8 février 2002. Une réunion d'information a été organisée par la commune de Grâce-Hollogne le 17 janvier 2002 et 286 lettres d'observations ont été déposées. Celles-ci expriment, notamment, la crainte d'une aggravation des nuisances sonores de l'aéroport, au motif que l'allongement de la piste permettrait d'accueillir des avions "gros porteurs" dont le décollage à pleine charge risquerait d'être particulièrement bruyant et d'avoir des répercussions nocives sur la qualité du sommeil.

En synthèse, il ressort de cette phase de consultation préalable que l'inquiétude du public porte sur trois grands thèmes : les nuisances sonores, ainsi qu'exposé ci-avant, la pollution atmosphérique et les dangers potentiels pour la nappe phréatique.

14. Le 3 mai 2002, le Ministre flamand de l'Environnement et de l'Agriculture écrit au Ministre wallon de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement ce qui suit (traduction libre) :

" D'après les comptes rendus dans les médias, les plans pour l'extension de l'aéroport de Bierset deviennent de plus en plus concrets.

Dans le cadre des demandes d'autorisations une étude d'incidences sur l'environnement devrait être réalisée, ce qui rend applicable l'accord de coopération sur l'échange

d'informations pour les projets ayant un impact transrégional sur l'environnement et l'étude d'incidences sur l'environnement nous sera communiquée lorsqu'elle aura été établie.

Je voudrais cependant vous demander d'examiner les possibilités, avant cette étude d'incidences sur l'environnement, d'impliquer la Région flamande dès le début de l'étude d'incidences sur l'environnement.

Pour les arrangements pratiques quant à l'organisation de cette éventuelle association, vos services peuvent prendre contact avec mon administration AMINAL (division Politique Générale de l'Environnement et de la Nature, Cel Mer).

Dans l'attente d'une réponse favorable (...)"

Cette demande est restée sans suite.

15. Les auteurs de l'étude d'incidences déposent celle-ci le 24 octobre 2003 auprès de la Région wallonne.

Le chapitre 15 ("Synthèse") de cette étude fait état de ce qui suit au sujet du facteur d'impact "15.4.2. Bruits et vibrations" :
" (...)

L'étude de la situation acoustique de référence des zones d'habitat proches de l'aéroport se base sur les mesures réalisées en continu par les services de SERINFO. Cette entité est chargée de la gestion de cinq chaînes de mesures fixes relevant en continu les niveaux de bruit. Les données analysées se rapportent aux mois de mai, octobre et novembre 2001, pour lesquels la flotte et le sens d'utilisation des pistes sont représentatifs du trafic aérien annuel. Par recoupement de ces mesures avec les données réelles du trafic aérien, la situation acoustique initiale a pu être dressée aux points de référence.

L'impact du projet à long terme (2010 et 2020) a, quant à lui, été déterminé à l'aide d'un logiciel de simulation reconnu internationalement, le modèle INM. C'est d'ailleurs ce même modèle qui a servi à l'établissement des courbes A et B. Différentes configurations ont été étudiées, à savoir :

- Situation 2001 de référence : simulation basée sur les données réelles de trafic aérien, sans allongement de piste.
- Situation 2001 avec allongement de la piste principale en 23L, basée sur la modification de la flotte prévue suite à l'allongement de la piste (globalement moins d'avions, mais plus de gros porteurs plus bruyants).
- Situation en 2010 avec allongement de la piste principale en 23L, basée sur les prévisions à moyen terme de trafic aérien.
- Situation 2020 avec allongement de la piste principale en 23L, basée sur les prévisions à long terme en ce qui concerne le trafic aérien. Étant donné les procédures de sécurité, il s'agit ici d'un maximum de mouvements d'avion techniquement possible (un avion toutes les 3 minutes).
- Situation 2020 avec allongement de la piste 05R/23L, côté seuil 05R.
- Situation 2020 avec allongement de la piste secondaire. La configuration étudiée ici correspond à un allongement de 400m en 05L et de 1040m en 23R.

L'étude et la comparaison de ces différents points ont amené les conclusions suivantes :

- Comparativement à la situation actuelle, l'impact acoustique induit par le projet va augmenter en même temps que le trafic aérien. Le Gouvernement wallon, dans le but de protéger les riverains des aéroports, a défini les zones A et B du PEB [plan d'exposition au bruit, adopté le 18 avril 2002 et concernant diverses communes, dont aucune n'est située en Région flamande] et fixé les mesures d'accompagnement s'y rapportant. Les simulations réalisées dans le cadre de la présente étude pour le terme de 2020, conduisent très localement à des débordements des courbes prédictives Ldn70 et Ldn65 par rapport respectivement aux zones A et B. Étant donné le nombre d'incertitudes quant à l'évolution de la flotte d'une part et aux améliorations futures qui découleront des actuelles recherches en matière d'acoustique suscitées par la commission européenne d'autre part, ces perspectives de dépassements restent inférieures à la prévision d'une telle simulation. De plus, la version du modèle de calcul utilisé dans le cadre de la présente étude est postérieure à celle utilisée pour la détermination du PEB. Cette différence de version entraîne également un léger écart entre les résultats obtenus. Compte tenu de ces diverses sources d'imprécision, les résultats obtenus peuvent être considérés en concordance avec le PEB.
- 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.
- La possibilité de garder le seuil de décollage pour les petits porteurs n'apporte pas une différence notable. On remarque cependant que globalement, tant du point de vue acoustique que du point de vue sécurité, il serait préférable de faire décoller tous les avions du bout de piste.
- Le merlon prévu entre la piste et le village de Bierset aura un effet négligeable sur les niveaux de bruit.
- L'allongement de la piste principale en 05R n'apporte pas d'avantage substantiel en termes d'impact sonore.
- L'allongement de la piste secondaire entraînerait une légère diminution, de l'ordre de 2% en superficie, des zones d'habitat en zone B. Compte tenu des simulations, cette diminution théorique n'est pas jugée suffisante à l'auteur d'étude pour conclure à un réel avantage d'un allongement de la piste secondaire.

Les principales recommandations effectuées par le bureau d'études sont les suivantes :

- Les simulations ne peuvent fournir qu'une approche estimée de l'ambiance acoustique future des zones influencées par l'exploitation aéroportuaire. En effet, les imprécisions de la simulation, de la variabilité de la flotte et les développements technologiques à venir ont un impact, difficile à évaluer, sur la précision des résultats. Il est par conséquent important que l'aéroport continue de développer un système fiable du suivi des niveaux sonores réellement perçus près des habitations.
- Limiter au maximum les survols d'avions les plus bruyants, surtout pendant la nuit, par la mise en place d'un système d'infraction claire et transparent, se basant par exemple sur des niveaux maximums perceptibles au niveau du sol.
- Renforcer la transparence entre le Gouvernement wallon, le gestionnaire de l'aéroport et les riverains par des contacts réguliers, en vue d'un échange d'informations".

Étant donné que l'étude d'incidence a été réalisée sur la base de données se rapportant à l'année 2001, le chapitre 16 ("Actualisation des données : incidences sur le projet et ses impacts") de cette étude fait, notamment, état de ce qui suit concernant l'analyse du

facteur "16.5. Bruit et vibrations" à partir de la mise à jour des données sur la base de l'année 2002 :

" (...)

16.5.3. Commentaires - Conclusions

Le Tableau 16.5-2 met en évidence une légère diminution des niveaux de bruit, mais ne considère cependant pas les plus petits porteurs dont le trafic a fortement évolué en 2002 (13% de la flotte totale en 2001 et 20% de la flotte totale en 2002). Cette diminution des niveaux de bruit peut s'expliquer par l'interdiction de l'aéroport aux avions les plus bruyants.

En conclusion, la comparaison de la situation 2001 et 2002 montre que malgré l'augmentation du nombre d'avions, les niveaux L_N (et à fortiori les niveaux L_{DN}) ne varient pas de manière significative. Considérer les données de trafic aérien de 2001 comme situation de référence est donc tout à fait cohérent d'un point de vue acoustique.

Quant aux prévisions de trafic aérien à long terme (2010 et 2020), elles ne sont pas modifiées. Les simulations et les conclusions développées dans le chapitre 5 restent donc d'application".

En résumé, il peut être considéré que l'étude d'incidence fait ressortir que l'un des impacts négatifs du projet, essentiellement lié à l'augmentation du trafic aérien attendu, concerne, notamment, l'augmentation des niveaux de bruit, étant toutefois constaté que le plan d'exposition au bruit (PEB) arrêté par le Gouvernement wallon est respecté.

16. L'enquête publique est réalisée par la commune de Grâce-Hollogne du 24 novembre au 23 décembre 2003, conformément aux articles 41 et 42 de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991 précité. Le procès-verbal de clôture de l'enquête publique établi par le collège des bourgmestre et échevins fait état de 2.068 réclamations. Celles-ci portent essentiellement sur le risque d'aggravation des nuisances sonores, l'augmentation du charroi, la pollution de l'air et les nuisances olfactives (kérosène), le risque de pollution des eaux souterraines et de surface, la détérioration du cadre humain et paysager, les risques de sécurité encourus par les riverains (accidents d'avion, pollutions chimiques ...), le peu d'incidence favorable en termes d'emploi et les conséquences néfastes du projet pour l'activité agricole. Outre les réclamations émanant de particuliers, dont de nombreuses personnes directement concernées par le plan d'exposition au bruit (PEB) arrêté par le Gouvernement de la Région wallonne, des observations ont également été formulées par la C.I.L.E. (Compagnie intercommunale liégeoise des eaux), par les communes de Saint-Georges, Riemst, Bilzen, Hoeselt et Awans, ainsi que par la province du Limbourg. Dans la réclamation introduite par la commune de Bilzen, le respect de la procédure d'information de la Région flamande a, notamment, été mis en cause.

Plusieurs réclamations de ressortissants hollandais habitant à Maastricht ont également été introduites, dans lesquelles ces derniers ont fait valoir que l'allongement prévu

de la piste dans la direction de la commune de Riemst et de la ville de Maastricht allait augmenter les nuisances sonores nocturnes qu'ils subissent.

Des réclamations identiques ont également été introduites par des habitants de la commune de Riemst, sur la base d'un modèle-type établi à l'initiative du collège des bourgmestre et échevins de la commune, ainsi que par des habitants de la commune de Bilzen, sur la base d'un formulaire type de réclamation qu'il suffisait de signer. Il y est également fait état de ce que l'étude de bruits réalisée à la demande de la Région flamande dans la commune de Riemst a démontré que le niveau autorisé de décibels est régulièrement dépassé, alors même que ces habitants estiment que ce niveau est déjà trop haut.

Avertie de l'évolution de la procédure par la commune de Riemst, la province de Limbourg a également introduit une réclamation faisant état de ses inquiétudes pour les habitants des communes de la province, lesquels craignent à juste titre les nuisances sonores occasionnées par l'extension de la piste de l'aéroport de Liège-Bierset, essentiellement pendant la nuit.

17. La commune de Riemst ayant attiré l'attention de la province du Limbourg sur l'enquête publique en cours, celle-ci en informe la Région flamande par une lettre du 17 décembre 2003. Le 23 décembre 2003, le Ministre flamand de l'Environnement, de l'Agriculture et de la Coopération au développement adresse une lettre à ce sujet au Ministre wallon de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement.

Dans cette lettre, le Ministre flamand commence par rappeler qu'en vertu de l'article 4 de l'accord de coopération du 4 juillet 1994 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les échanges d'informations relatives aux projets ayant un impact transrégional sur l'environnement, ainsi que de l'article 36 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne, la Région wallonne est tenue d'informer la Région flamande des projets pour lesquels il existe une présomption qu'ils auront des incidences notables sur l'environnement dans la Région flamande. Cette lettre poursuit comme suit (traduction libre) :

" Cette présomption est difficilement contestable en l'espèce. Il serait très étonnant que pour le présent projet, au sujet duquel, on le répète, aucune information concrète n'est disponible auprès d'aucun service régional de l'environnement en Flandre, les effets sonores ne s'étendent pas jusque dans la Région flamande.

Le simple fait que des effets transrégionaux puissent se manifester en suite du projet envisagé suffit, compte tenu du libellé de l'article 3 de l'accord de coopération, pour que l'échange d'informations qui y est prévu doive être mis en œuvre.

En application de l'article 4 de l'accord de coopération, je vous demande en tout cas déjà un exemplaire de l'étude d'évaluation des incidences en cause.

J'aimerais également être informé des raisons pour lesquelles il n'a pas été fait application de l'accord de coopération jusqu'à présent.

Compte tenu de ce que, selon notre information informelle, l'enquête publique dans le cadre de la demande d'autorisation se termine le 23 décembre 2003, je vous demande également de quelle manière, selon la Région wallonne, il peut encore être satisfait en l'espèce à l'article 5 de cet accord de coopération".

Le 29 janvier 2004, le Ministre wallon de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement répond comme suit :

" J'ai bien reçu votre courrier du 23 décembre dernier relatif à l'objet mieux défini sous rubrique et vous en remercie.

Par la présente, je vous informe que la demande de permis concernant l'allongement de la piste de l'aéroport de Bierset ne porte que sur un permis d'urbanisme.

Tenant compte de la date à laquelle la demande a été déposée, juin 2001, c'est la législation en vigueur à cette époque-là qui est d'application.

La commune de Riemst a fait connaître son point de vue en séance de concertation de ce 13 janvier 2003 (lire: 2004). Le territoire de la commune de Riemst n'est par ailleurs pas compris dans le plan d'exposition au bruit, qui définit les zones de bruit de l'aéroport de Liège-Bierset.

Par ailleurs, des contacts ont été établis entre la commune de Riemst et le Cabinet du Ministre KUBLA en charge des aéroports de la Région wallonne.

J'interroge toutefois mon administration concernant les modalités précises de l'application de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31/10/1991 portant exécution du décret du 11/09/1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement, en vigueur relativement à la demande de permis d'urbanisme portant sur l'allongement de la piste de l'aéroport de Bierset, déposée en juin 2001.

Je ne manquerai pas de vous rapporter toute information utile sur ce point et restant à votre disposition, je vous prie de croire, (...)".

Cet échange de correspondances n'a pas d'autre suite.

18. Le nombre de réclamants étant supérieur à vingt-cinq, une réunion de concertation est organisée le 13 janvier 2004. Le bourgmestre de Riemst est l'un des représentants du groupe des réclamants. Lors de cette réunion, il a, notamment, été renvoyé à une précédente réunion organisée à la commune de Riemst et il a été confirmé que la commune de Riemst n'est pas concernée par le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Liège. Après avoir rappelé que sa commune n'est pas contre l'aéroport, mais bien contre les vols de nuit, le bourgmestre de la commune de Riemst a observé que la commune n'est pas mise au courant et n'est impliquée d'aucune façon dans la procédure et ce, malgré l'obligation légale d'information et nonobstant le fait que la commune a demandé à être impliquée dès le début des vols de nuit. Il a également rappelé que l'étude sonore effectuée sur ordre du Ministre flamand permet de constater qu'il y a bien des nuisances du côté flamand et que c'est justement sur ce domaine de l'étude qu'il y a le plus de contradictions impardonnables dans l'étude d'incidences. L'un des représentants de l'autorité a toutefois observé que la commune

de Riemst avait bien eu connaissance de l'introduction de la demande de permis d'urbanisme et qu'elle aurait pu, en application de l'article 39 de l'arrêté de l'Exécutif wallon du 31 octobre 1991, solliciter et obtenir copie du dossier, dont l'étude d'incidence.

19. La commission régionale d'aménagement du territoire (CRAT) émet un avis, le 1er décembre 2003, réceptionné le 15 décembre 2003. Il est fait état dans cet avis de ce que la CRAT considère que l'étude d'incidences est de bonne qualité.

20. Le Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD) donne son avis le 26 novembre 2003, reçu le 27 novembre 2003. Le CWEDD est aussi d'avis que l'étude d'incidences est de bonne qualité et répond aux exigences du contenu minimum exigé. Le Conseil précise par ailleurs qu'il réserve son avis dans l'attente de la réalisation d'une étude d'incidences sur l'environnement concernant le permis d'environnement pour l'ensemble de l'activité aéroportuaire de Liège-Bierset, étant donné que la présente étude d'incidences ne concerne qu'une partie de l'aéroport.

21. Différents services sont également consultés :

- l'intercommunale d'incendie de Liège et environs donne 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 (D.G.A.T.L.P.) émet un avis le 20 avril 2001;
- la Compagnie Intercommunale Liégeoise des Eaux (C.I.L.E.) communique sa position à diverses reprises, à savoir les 18 et 19 juillet 2001, le 7 février 2002 et le 18 décembre 2003.

22. Dans un rapport d'incidences sur l'environnement déposé par le fonctionnaire délégué de la D.G.A.T.L.P. le 4 mars 2004, il est, notamment, fait état de ce que de nombreux habitants de Bilzen, de Dilsen, de Maastricht et de Riemst sont intervenus pour s'opposer fermement à l'allongement de la piste. Ils déclarent subir une pollution nocturne depuis mars 1998, déplorent ne pas avoir été invités à discuter du projet avec la S.A. "SAB AÉROPORT DE LIÈGE", manifestent leurs craintes que les problèmes relatifs aux vols de nuit qui se posent actuellement à Zaventem se déplacent à Bierset et soulignent que le sud-ouest du Limbourg, région rurale, est davantage touché par la pollution sonore, eu égard aux échos. Le rapport indique également que de nombreux plaignants ont fait valoir que l'étude d'incidences comporte de graves contradictions et une conclusion totalement fautive. Cette étude serait également incomplète en ce qu'elle ne prend pas en considération le niveau maxima de bruit en L_{Amax}, alors qu'un membre de l'OMS, dans une déclaration à la Commission de l'Environnement du Parlement de l'Union européenne, aurait considéré qu'il

est strictement interdit de dépasser 45dB(A) en LAmax la nuit. Outre la mise en exergue des multiples incidences sur leur territoire, la commune de Riemst et la ville de Bilzen s'interrogent également sur la légalité de la procédure étant donné que n'ont pas été respectées certaines dispositions relatives à la coopération entre la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les échanges d'information relatives aux projets ayant un impact transrégional sur l'environnement. La province du Limbourg et la commune de Hoeselt ont, quant à elles, mis en exergue les multiples incidences du projet sur leur province ou commune.

Au titre de conclusions du rapport d'incidences, il est constaté que la procédure d'évaluation des incidences sur l'environnement, telle que prescrite par le décret régional wallon du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne et son arrêté d'exécution du 31 octobre 1991, a été formellement respectée. Il est également observé qu'il y a lieu de poursuivre les démarches de concertation avec les communes voisines concernées, de même qu'avec les Régions ou États voisins.

23. Conformément à l'article 55 de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991, le rapport d'incidences sur l'environnement a fait l'objet d'une procédure de consultation par le public du 10 au 24 mars 2004.

24. Le collège des bourgmestre et échevins de la commune de Grâce-Hollogne émet un avis favorable sur la demande de permis d'urbanisme le 3 mai 2004. Cet avis est transmis le 10 mai 2004.

25. Un premier permis d'urbanisme est délivré à la S.R.W.T. par arrêté du Ministre wallon de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement du 9 juillet 2004. Il contient la motivation suivante en ce qui concerne l'absence de mise en œuvre des procédures d'information prévues par l'accord de coopération du 4 juillet 1994 et par l'article 36 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002, précités :

" Considérant que certains des réclamants invoquent une violation de l'article 36 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne tandis que d'autres font référence à l'accord de coopération du 4 juillet 1994 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les échanges d'informations relatives aux projets ayant un impact transrégional sur l'environnement;

Considérant que l'arrêté du 4 juillet 2002 entré en vigueur le 1er octobre 2002 et plus spécifiquement, son article 36, n'était pas applicable lors du dépôt de la demande et ce, en application de l'article 20 du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne tel que modifié par le décret du 4 juillet 2002;

Considérant que l'accord de coopération du 4 juillet 1994 entend permettre la participation du public des régions concernées ou potentiellement concernées, c'est-à-dire susceptible(s) d'être affectées par les effets nuisibles liés aux projets: le public de ces régions doit en effet

avoir la possibilité d'émettre son avis et ses réclamations dans le cadre d'une enquête publique;

Qu'en l'espèce, il appert que le public des communes de langue néerlandaise avoisinantes, notamment les communes de Hoeselt, Bilzen et Riemst, a suffisamment été informé de la demande de permis dans la mesure où la majorité des réclamations émises dans le cadre de l'enquête publique, émanent d'habitants et des administrations de ces dernières communes; que, par ailleurs, des réclamations-types ont été publiées par voie de presse;

Que, dès lors, l'objectif de ces dispositions a été respecté et que les habitants concernés ne peuvent invoquer aucun grief dans la mesure où ils ont pu faire valoir leur opinion;

Considérant par ailleurs que les dispositions invoquées confèrent aux autorités d'une région où se situe le projet, un pouvoir d'appréciation discrétionnaire quant à l'appréciation de l'impact transrégional de celui-ci;

Qu'il appartient à cette seule autorité d'évaluer les effets du projet et l'opportunité de suivre la procédure;

Que les réclamants n'établissent en rien l'erreur manifeste dans l'exercice de ce pouvoir discrétionnaire et ce, d'autant plus que le but poursuivi par ces dispositions, à savoir permettre au public et aux autorités des autres régions de donner leur avis, a été atteint;

Qu'en tout état de cause, ce n'est pas l'acte attaqué qui générera l'ensemble des nuisances sonores invoquées mais bien le développement de l'activité liée à l'exploitation de l'aéroport et autorisée par l'arrêté du 6 février 2003 révisant le plan de secteur de LIEGE".

Ce permis est attaqué par la Région flamande, par une requête datée du 9 septembre 2004.

26. Le 4 octobre 2005, le permis d'urbanisme querellé est retiré. Ce retrait est constaté par l'arrêt n° 161.357 du 14 juillet 2006.

27. Par courrier du 20 octobre 2005, le Ministre wallon du Logement, des Transports et du Développement territorial, tout en informant celui-ci du retrait du permis d'urbanisme délivré le 9 juillet 2004, 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, selon les termes même du courrier :

- " - une copie du dossier de demande de permis d'urbanisme;
- la notice d'évaluation préalable des incidences sur l'environnement;
- la décision prescrivant l'établissement d'une étude d'incidences et en déterminant le contenu et les modalités;
- le procès-verbal de la réunion d'informations;
- l'étude d'incidences".

Il est par ailleurs précisé que les remarques et observations éventuelles sont attendues dans un délai de nonante jours.

28. Un courrier de rappel est adressé le 27 janvier 2006.

29. Par courrier du 3 février 2006, le Ministre flamand des Travaux publics, de l'Énergie, de l'Environnement et de la Nature observe que l'un des documents annoncés dans le courrier du 20 octobre 2005 ne correspond pas au document réellement communiqué. La Région flamande n'a en effet pas reçu l'étude d'incidences du 24 octobre 2003, mais bien le rapport d'incidences du 4 mars 2004.

30. Par courrier du 22 février 2006, le Ministre wallon du Logement, des Transports et du Développement territorial observe que le dossier annexé à son précédent courrier n'a pas été transmis sur la base de l'accord de coopération du 4 juillet 1994, mais bien en vertu de l'article 39 de l'arrêté du Gouvernement 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. Il propose également une entrevue entre les conseils des deux Régions en vue d'éclaircir le malentendu quant aux pièces figurant dans le dossier transmis par la Région wallonne.

S'agissant des nuisances sonores dont se plaignent les autorités de la commune de Riemst, le courrier fait encore état de ce qui suit :

" Je tiens par ailleurs à vous faire part de mon étonnement face à l'attitude du Député-Bourgmestre de Riemst, qui, à l'occasion de la seconde réunion du comité de concertation mis sur pied le 27 janvier 2006, sur une base volontaire, avec les communes de la Région flamande, m'a reproché de ne pas avoir consulté la commune de Riemst.

Il lui a été rappelé que la seule obligation légale de la Région wallonne était de consulter la Région flamande dans la mesure où la Région wallonne estime que le projet n'a pas d'incidence sur ladite commune et qu'aucune copie de l'étude d'incidence n'a été officiellement sollicitée par celle-ci à la suite du retrait d'acte. Il appartenait dès lors à la Région flamande, si elle l'estimait opportun, de consulter les autorités locales éventuellement concernées par le projet.

Il me semble tout à fait incongru de reprocher à la Région wallonne un défaut de consultation qui aurait pu être menée par la Région flamande si elle l'avait estimé opportun".

31. Le 6 avril 2006, le Ministre flamand des Travaux publics, de l'Énergie, de l'Environnement et de la Nature fait savoir qu'il est apparu, à la suite d'une réunion entre les conseils des deux Régions, que les pièces annoncées dans le courrier du 20 octobre 2005, avaient bien été annexées à celui-ci.

Le Ministre observe toutefois que l'accord de coopération du 4 juillet 1994 concernant les échanges d'informations relatives aux projets ayant un impact transrégional sur l'environnement n'est pas respecté par la seule communication des pièces annexées au courrier de la Région wallonne du 20 octobre 2005. En vertu de cet accord de coopération, c'est bien une copie de l'intégralité de l'étude d'incidences qui doit être communiquée à la Région flamande, dès lors que celle-ci en avait formulé la demande. En outre, la communication de

cette étude devait avoir lieu avant le début de l'enquête publique et la Région flamande devait être informée en temps utile de la date d'ouverture et de la durée de cette enquête publique.

Le Ministre affirme par ailleurs ne pas comprendre comment le Gouvernement wallon a pu considérer que le projet d'allongement de la piste de l'aéroport de Bierset n'est pas susceptible de produire des effets sur le territoire de la Région flamande, alors même que l'allongement de la piste va avoir pour effet qu'encore plus de mouvements de vols avec des appareils plus lourds auront lieu au-dessus du territoire de la Région flamande.

Dans cette optique, le Ministre s'étonne encore que l'étude d'incidences ne comporte aucune analyse relative aux éventuels effets sonores de l'allongement de la piste de l'aéroport de Bierset pour ce qui concerne le territoire de la Région flamande. Il s'estime dès lors dans l'impossibilité de porter une appréciation sur cette étude incomplète.

Compte tenu de tous les manquements ainsi relevés, le Ministre estime que les droits et les intérêts de la Région flamande et de ses habitants ont de toute évidence été violés et que la seule réparation possible consisterait à reprendre la procédure de demande de permis d'urbanisme *ab initio*.

32. Par arrêté ministériel du 13 septembre 2006, le Ministre wallon du Logement, des Transports et du Développement territorial délivre un nouveau permis d'urbanisme à la S.R.W.T.

Cet arrêté ministériel du 13 septembre 2006 est motivé comme suit quant à l'incidence du projet sur le territoire de la Région flamande et quant au respect de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 et de l'accord de coopération du 4 juillet 1994 précités :

" [...];

Considérant que la Région flamande, dans ses courriers des 3 mai 2002 et 23 décembre 2003, a sollicité d'obtenir toutes les données, entre autres l'étude d'incidences dès lors que, selon elle, le projet pourrait avoir un impact sur son territoire;

Que, par courrier du 20 octobre 2005, la Région wallonne lui a transmis le dossier visé à l'article 37 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 31 octobre 1991;

Considérant que la Région flamande, par courrier du 6 avril 2006, a estimé notamment que l'étude d'incidences était incomplète dans la mesure où elle n'aborderait pas l'impact des nuisances sur le territoire de la Région flamande;

Considérant qu'il ressort de l'étude d'incidences que le projet d'allongement de la piste principale de l'aéroport n'est pas de nature à avoir une incidence notable sur l'environnement, et plus particulièrement sur l'environnement sonore en Région flamande;

[...]; que le contenu de l'étude d'incidences ne portait dès lors pas uniquement sur l'analyse de l'impact de l'allongement de la piste sur le territoire de la Région wallonne, mais bien sur l'ensemble du territoire susceptible d'être influencé par la réalisation du projet;

[...];

Que le projet n'aura dès lors aucune influence sur les niveaux de bruit induits, en Région flamande, par l'activité aéroportuaire à Liège-Bierset; qu'en effet, cet allongement est prévu dans le sens des décollages; que toutefois, la Région flamande est située dans la direction opposée;

Considérant en outre, que l'auteur de l'étude estime que les résultats acoustiques obtenus sur la base de l'hypothèse de l'allongement de la piste de 413 mètres en direction du Nord-Est, sont en concordance avec le plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Liège-Bierset, tel que délimité par les arrêtés du Gouvernement wallon du 18 avril 2002; que cette délimitation tenait déjà compte de l'allongement projeté de la piste principale de 400 mètres vers le Nord-Est;

Que la délimitation des zones du plan de développement à long terme et du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Liège-Bierset, arrêtées par le Gouvernement wallon en date du 27 mai 2004, tiennent également compte de cette hypothèse;

Qu'il apparaît que la Région flamande est située en dehors du plan d'exposition au bruit et du plan de développement à long terme de l'aéroport de Liège-Bierset; que dès lors, dans l'hypothèse du développement à saturation de l'aéroport, les niveaux de bruit moyens enregistrés en Région flamande, seront toujours inférieurs à 55dB(A) Lden;

Qu'actuellement, le seuil de 55 dB(A) Lden n'est pas atteint en tous les endroits de la zone D du plan de développement à long terme;

Qu'il ressort des études scientifiques et médicales disponibles, que le seuil des effets négatifs liés au bruit du trafic aérien se situe approximativement à 56 dB(A) Ldn; qu'en deçà de ce seuil, il n'existe pas de preuve concluante quant à l'existence d'effets négatifs du bruit engendré par le trafic aérien et qu'aucune restriction ou planification du territoire n'est dès lors nécessaire (J.S. BRADLEY, *Determining Acceptable Limits for Aviation Noise*, Congrès Inter-Noise, 1996); qu'ainsi, le seuil de la zone D du plan de développement à long terme des aéroports wallons a été fixé à 55 dB(A) Lden;

Que par ailleurs, l'article 1^{er} bis, § 7, alinéa 3, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, impose aux aéronefs utilisant les aéroports wallons, de ne pas engendrer, entre 23 heures et 7 heures, en dehors des zones du plan de développement à long terme, un niveau maximum de bruit égal ou supérieur à 77 dB(A) Lmax; qu'il ressort des mesures de bruit effectuées par la Région flamande, que ce seuil de bruit est bien respecté; que l'annexe 5-1 de l'étude d'incidences atteste que tous les types d'avions, en ce compris les avions gros porteurs, utilisés sur l'aéroport de Liège-Bierset, sont à même de respecter les niveaux de bruit imposés par le législateur wallon;

Que pour rappel, il ressort des simulations acoustiques réalisées par l'auteur de l'étude d'incidences, que l'allongement de la piste en tant que telle, aura pour effet de diminuer les niveaux de bruit moyens engendrés par l'activité aéroportuaire;

Qu'en conséquence, l'allongement de la piste en tant que telle, n'aura pas d'incidence négative sur l'environnement sonore en Région flamande;

[...];

4. Quant au respect de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 et quant au respect de l'accord de coopération

Considérant que certains des réclamants invoquent une violation de l'article 36 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne tandis que d'autres font référence à l'accord de coopération du 4 juillet 1994 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les échanges d'informations relatives aux projets ayant un impact transrégional sur l'environnement;

Considérant que l'arrêté du 4 juillet 2002, entré en vigueur le 1er octobre 2002, et plus spécifiquement, son article 36, n'était pas applicable lors du dépôt de la demande et ce, en application de l'article 20 du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne tel que modifié par le décret du 4 juillet 2002;

Considérant que l'accord de coopération du 4 juillet 1994 entend permettre la participation du public des régions concernées ou potentiellement concernées, c'est-à-dire susceptible(s) d'être affectées par les effets nuisibles liés aux projets : le public de ces régions doit en effet avoir la possibilité d'émettre son avis et ses réclamations dans le cadre de l'enquête publique;

Que, tout d'abord, on souligne que le public des communes de langue néerlandaise avoisinantes, notamment les communes de Hoeselt, Bilzen et Riemst, a suffisamment été informé de la demande de permis, dans la mesure où la majorité des réclamations émises dans le cadre de l'enquête publique émanent d'habitants et des administrations de ces dernières communes;

Que, par ailleurs, des réclamations-types ont été publiées par voie de presse;

Que, dès lors que l'objectif de cette disposition a été respecté, les habitants concernés ne peuvent invoquer aucun grief dans la mesure où ils ont pu faire valoir leur opinion;

Considérant qu'en toute hypothèse, cet accord de coopération, publié au Moniteur belge du 11 août 2004, n'a pas reçu l'assentiment par décret de la Région wallonne et ce, en application de l'article 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles; que, partant, cet accord de coopération ne saurait avoir été violé;

Qu'en tout état de cause, ce n'est pas l'acte attaqué qui générera l'ensemble des nuisances sonores invoquées mais bien le développement de l'activité liée à l'exploitation de l'aéroport et entérinée par l'arrêté du 6 février 2003 révisant le plan de secteur de Liège".

S'agissant des griefs fondés sur les nuisances sonores, cet arrêté ministériel du 13 septembre 2006 est motivé comme suit :

" 5. Quant aux nuisances sonores et aux mesures prises pour y remédier

Considérant qu'un réclamant fait état du non respect des tranches horaires, tandis qu'un autre réclamant sollicite la réduction des heures d'ouverture de l'aéroport;

Que cependant, le décret du 23 juin 1994 relatif à l'équipement et l'exploitation des aéroport et aérodromes wallons, prévoit, en son article 1^{er} bis, l'exploitation 24 heures sur 24 de l'aéroport de Liège - Bierset; qu'il n'existe par conséquent aucune restriction horaire sur cet aéroport;

Que par ailleurs, l'article 1^{er} bis du décret du 23 juin 1994 précité a fait l'objet d'un recours en annulation auprès de la Cour d'arbitrage; que par un arrêt n° 50 du 30 avril 2003, la Cour a rejeté le recours au motif que «l'exploitation des deux aéroports régionaux poursuit, dans la même perspective du bien-être économique et social de la Région wallonne, même dans des zones urbaines à forte densité de population, un but légitime, but qui ne peut être atteint sans répercussions négatives sur l'environnement. Le choix fait par la Région wallonne de développer, pour l'aéroport de Charleroi, la fonction de transport de passagers et, pour celui de Liège, la fonction de fret, relève de ses compétences et de sa marge

d'appréciation. Rien n'indique en l'occurrence, qu'il y aurait eu un choix déraisonnable, celui-ci étant par ailleurs fondé sur une étude de marché menée en 1991-1992. La destination économique différente de chaque aéroport implique que l'activité de celui de Charleroi peut être interrompue la nuit tandis que celui de Liège, le 'fret express', nécessite une exploitation ininterrompue. Il en découle que les riverains de l'aéroport de Liège – Bierset auront à subir des nuisances sonores nocturnes, contrairement à ceux de Charleroi»;

Considérant que certains réclamants invoquent, sur la base de l'étude acoustique réalisée par le CEDIA, que le but poursuivi par la Région wallonne serait de multiplier le nombre de mouvements d'avions par 3 en 2010 et par 7 en 2020; que cette augmentation du nombre de vols s'expliquerait par la participation des Aéroports de Paris dans le capital de la SAB, à hauteur de 25% et que l'objectif de l'allongement de la piste serait de permettre aux gros porteurs indésirables à Roissy, d'opérer sur l'aéroport de Liège – Bierset;

Que tout d'abord, le projet d'allongement de la piste ne trouve nullement son origine dans l'accord de partenariat conclu entre les Aéroports de Paris et la SAB; qu'ainsi que l'indiquent les auteurs de l'étude d'incidences, l'allongement de la piste est indispensable au développement d'activités nouvelles dans le domaine du fret aérien à Bierset; que plus encore, le maintien sur le site des activités et par conséquent des emplois, dépend sans nul doute de la réalisation de l'allongement de la piste;

Qu'ensuite, l'impact acoustique du projet d'allongement de la piste a été étudié en plusieurs étapes : la première se base sur une situation en 2001 soit sur des données réelles, la seconde consiste à étudier l'impact du projet tel que prévu dans la demande (6 simulations ont été présentées : allongement en 2001, 2010 et 2020 avec un démarrage en bout de piste de tous les avions ou seulement de gros porteurs) et la troisième, à étudier d'autres possibilités d'allongement (allongement de la piste 05R/23L côté seuil 05R et allongement de la piste secondaire); que cette étude s'est par ailleurs basée sur le nombre de mouvements pris en considération pour les années 2010 (240 mouvements par jour) et 2020 (situation d'exploitation à saturation de l'aéroport, soit 480 mouvements par jour); que ces simulations, tant dans l'étude acoustique de l'allongement de la piste réalisée par le CEDIA que dans le cadre de la révision du plan de secteur ou encore de l'élaboration des zones du plan d'exposition au bruit (PEB), ne constituent effectivement que des hypothèses relatives au développement potentiel des activités aéroportuaires mais elles tiennent compte d'une situation maximale, c'est-à-dire une situation d'exploitation à saturation de façon à ne jamais minimiser les nuisances sonores; que dans un même souci de précaution et d'anticipation, le récent décret du 29 avril 2004 prévoit, lui aussi, de dresser le plan de développement à long terme sur l'hypothèse d'exploitation à saturation de l'aéroport de Liège - Bierset (un mouvement toutes les 3 minutes, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7) et le PEB révisable tous les trois ans sur une hypothèse d'exploitation à moyen terme de l'aéroport;

Qu'enfin, selon l'étude d'incidences, l'allongement de la piste permet de modifier la flotte en diminuant le nombre de petits et moyens porteurs et en les remplaçant par des avions gros porteurs; qu'ainsi, en considérant l'allongement de la piste pour la situation de référence (2001), sans considérer d'accroissement du fret transporté, le nombre de petits porteurs passerait de 42 à 30, le nombre de moyens porteurs passerait de 20 à 14 tandis que le nombre de gros porteurs passerait de 2 à 3; que cette modification de la répartition de la flotte induit un effet bénéfique sur les niveaux globaux Ldn et Lden aussi;

Considérant que certains réclamants critiquent l'utilisation du logiciel INM pour la réalisation de simulations acoustiques de même que les paramètres utilisés;

Que tout d'abord, les simulations l'ont été au moyen de la version la plus récente du logiciel INM, à savoir la version 6.0c (les zones A et B du PEB du 18 avril 2002 ont été dressées au moyen du logiciel INM version 5.2. de même par ailleurs que la zone A arrêtée ce 3 mai 2003); que tant la version 6.0c que la version 5.2 du logiciel INM permettent de tenir compte des données météorologiques moyennes; que les données météorologiques prises

en considération par les auteurs de l'étude d'incidences correspondent à celles utilisées par le CEDIA dans le cadre de la délimitation par le Gouvernement des zones A et B du PEB (température de 59°F(15°C), pression atmosphérique de 29,29 in-Hg (744 mm-Hg), vent : 8 noeuds (4,1 m/s) du S-0 lorsque les avions utilisent la piste côté seuil 23 L et du N-E lorsque les avions utilisent la piste côté seuil 05R); que la version INM 6.0c permet également de prendre en compte le taux d'humidité atmosphérique relative lors du calcul de l'absorption atmosphérique fixé par l'étude d'incidences à 80 % pour tous les calculs;

Qu'ensuite, ces mêmes simulations se fondent sur les mêmes paramètres que ceux utilisés par la Région wallonne dans le cadre de la délimitation des zones d'exposition au bruit autour des aéroports wallons (utilisation de l'indicateur Ldn, relief, procédures de décollage et d'atterrissage (procédure d'approche), trajectoires aériennes empruntées, composition de la flotte, ...); que l'orientation de la piste n'est donc pas l'unique paramètre pris en compte pour rendre compte de la vitesse et de la force du vent; que les trajectoires suivies par les avions constituent un autre paramètre; que le virage vers la droite au-dessus de Saint-Georges sur Meuse, effectué par les avions au décollage, et par conséquent, l'influence de ce virage sur la vitesse de l'aéronef, sont bien pris en considération par le logiciel INM;

Qu'enfin, ces différents paramètres n'ont pas été remis en cause par le Conseil d'État; que les arrêts de la Haute Cour administrative invoqués par certains requérants et relatifs à la délimitation des zones A et B du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Liège - Bierset retiennent des moyens de forme tels l'absence de consultation de la section de législation du Conseil d'État ou encore un défaut de motivation;

Considérant plus particulièrement que le logiciel INM permet de prendre en compte le relief autour de l'aéroport de Liège-Bierset, qui peut avoir une incidence sur la propagation du bruit; que les auteurs de l'étude d'incidences indiquent que les données d'altitude ont été obtenues par digitalisation des courbes de niveaux des cartes IGN; que ces courbes ont été introduites dans l'INM pour la zone concernée autour de l'aéroport;

Que ce logiciel dispose tout autant d'une base de données très complète concernant les différents modèles d'avions civils en circulation; que cette base de données contient pour chaque appareil, un ensemble de renseignements généraux (type d'appareil, poids maximum au décollage, poids maximum à l'atterrissage, nombre de réacteurs, poussée statique des réacteurs, ...) et un ensemble de renseignements nécessaires au calcul des profils et du bruit (données acoustiques (niveaux sonores correspondant à diverses distances et divers régimes moteur), coefficient de flaps, coefficient de poussée des réacteurs);

Considérant qu'un cadastre du bruit autour de l'aéroport de Liège-Bierset a été dressé; que selon le rapport d'incidences, l'étude de la situation de référence des zones proches de l'aéroport a été réalisée sur base des mesures de bruit réalisées en continu par le réseau de sonomètres fixes installés à l'intérieur de ces zones par la SOWAER; que les données analysées se rapportent aux mois de mai, octobre et novembre 2001, pour lesquels la flotte et le sens d'utilisation des pistes sont représentatifs du trafic aérien annuel; que par recoupement de ces mesures avec les données réelles du trafic aérien, la situation acoustique initiale a pu être dressée aux points de référence; qu'une comparaison a été réalisée par les auteurs de l'étude d'incidences avec les données du trafic aérien pour l'année 2002; qu'il ressort de cette comparaison que malgré l'augmentation globale du trafic, les niveaux de bruit n'ont quasiment pas évolué, ce qui peut s'expliquer par un renouvellement de la flotte au profit d'avions moins bruyants induit par l'interdiction, depuis juillet 2002, pour les avions les plus bruyants d'utiliser les aéroports wallons (arrêté du Gouvernement wallon du 8 novembre 2000 fixant les restrictions de décollage et d'atterrissage sur les aéroports relevant de la Région wallonne);

Qu'actuellement, le réseau de sonomètres fixes complété de deux sonomètres mobiles et implanté autour de l'aéroport de Liège - Bierset se compose de 11 sonomètres dont 6 d'entre eux sont opérationnels depuis le 1^{er} janvier 2000; que 5 sonomètres fixes

supplémentaires sont en cours d'installation; que chacun de ces sonomètres enregistre en continu les niveaux de bruit perçus; que ces mesures de bruit, collectées par le logiciel informatique «Diapason», permettent donc de vérifier journalièrement la validité de la délimitation des zones du PEB par rapport à la situation acoustique réelle; que ces données peuvent être consultées auprès du service SERINFO; qu'il existe dès lors un système fiable du suivi des niveaux sonores auxquels sont soumises les habitations situées à l'intérieur du PEB mais également à la limite de celui-ci;

Considérant que l'allongement de la piste n'entraînera par elle-même aucune extension des zones A et B en direction d'Ans-Alleur comme le soutiennent certains réclamants; qu'en effet, selon l'étude d'incidences, les simulations réalisées à l'horizon 2020, conduisent très localement à des débordements des courbes prédictives 70 dB (A) Ldn et 65 dB (A) Ldn par rapport aux zones A et B du PEB, telles qu'arrêtées par le Gouvernement wallon en date du 18 avril 2002;

Que toutefois, l'étude d'incidences conclut que les résultats obtenus peuvent être considérés comme concordants avec les zones A et B du plan d'exposition au bruit telles qu'arrêtées le 18 avril 2002 par le Gouvernement étant donné le nombre d'incertitudes quant à l'évolution de la flotte d'une part et aux améliorations futures qui découleront des recherches en acoustique suscitées par la Commission européenne d'autre part; que de plus, la version du modèle de calcul utilisé dans le cadre de l'étude d'incidences étant postérieure à celle utilisée pour la détermination du plan d'exposition au bruit, cette différence de version entraîne également un léger écart entre les résultats obtenus;

Considérant que l'étude d'incidences indique cependant que comparativement à la situation actuelle, l'impact acoustique induit par le projet va augmenter en même temps que le trafic aérien; que certains réclamants estiment dès lors que les conclusions de l'étude d'incidences seraient contradictoires;

Qu'en réalité, il n'en est rien; qu'en effet, ainsi que l'indiquent les auteurs de l'étude d'incidences, les arrêtés du Gouvernement wallon du 18 avril 2002 délimitant les zones A et B du PEB, ainsi par ailleurs que l'arrêté du 3 avril 2003 délimitant la zone A de ce même plan, tenaient déjà compte d'un allongement projeté de la piste de 400 mètres vers le nord-est mais également du relief de la zone entourant l'aéroport, de la dispersion des avions au décollage et d'un taux de 8% de décollages en sens inverse; que par ailleurs, l'étude préalable du CEDIA relative à l'allongement de la piste a été déposée en date du 17 mai 2000 et qu'à cette date, les zones A et B du plan d'exposition au bruit n'avaient encore pas été définies tenant compte de l'allongement projeté de la piste;

Considérant que les indicateurs de bruit Ldn et Lden permettent de caractériser l'ambiance sonore moyenne sur une période de 24 heures; que ces indicateurs tiennent compte, par l'introduction d'un correctif, d'une plus grande gêne engendrée par le bruit en période nocturne qu'en période diurne; que quatre paramètres caractérisant la source de bruit et la manière dont elle est perçue permettent de calculer les valeurs de l'indicateur Ldn et Lden : le niveau sonore maximum engendré par le passage de chaque avion (niveau de bruit exprimé au moyen de l'indicateur Lmax), le temps de passage de chaque avion et la période durant laquelle les avions passent (jour/nuite);

Que le niveau de bruit maximum, exprimé au moyen de l'indicateur Lmax, par le passage de chaque avion est donc nécessaire à la détermination des valeurs Ldn et Lden; que par conséquent, il est effectivement et nécessairement tenu compte des valeurs Lmax dans le cadre de la délimitation des zones du PEB;

Considérant qu'ainsi que l'indiquent certains réclamants, la directive européenne 2002/49 du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, prévoit notamment, à charge des États-membres, l'obligation d'établir des cartes de bruit stratégiques destinées à l'évaluation et à la prévision globales du bruit dans une zone donnée (grandes agglomérations, grands axes routiers et ferroviaires, grands aéroports); que ces cartes doivent être établies au moyen de l'indicateur Lden;

Que cette directive n'est en réalité applicable qu'aux grands aéroports enregistrant au moins 50.000 mouvements par an, ce qui n'est pas le cas de l'aéroport de Liège-Bierset et, en outre, ne doit être transposée que pour le 18 juillet 2004;

Que la Région wallonne a néanmoins largement anticipé l'application de cette directive; qu'en effet, l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit a fait l'objet d'une modification par le décret du 29 avril 2004; lequel décret prévoit la délimitation, sur base de l'indicateur de bruit Lden, de deux plans autour de l'aéroport de Liège-Bierset : le plan de développement à long terme lequel contient quatre zones (A, B, C et D) et le plan d'exposition au bruit lequel contient également quatre zones (A', B', C et D');

Que les zones A, B, C et D du plan de développement à long terme, ainsi que les zones A', B', C' et D' du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Liège - Bierset ont été délimitées par le Gouvernement wallon en date du 27 mai 2004 sur la base d'un trafic essentiellement assuré par des avions moyens et gros porteurs et en tenant compte de l'allongement projeté de la piste principale;

Que la commune de Riemst n'est pas incluse dans l'une de ces zones; que si l'activité de l'aéroport de Liège-Bierset a un impact acoustique dans cette commune, celui-ci est nécessairement inférieur à 55 dB (A) Lden sans qu'il faille savoir si le Gouvernement wallon a tenu compte de la frontière entre la Région wallonne et la Région flamande afin de délimiter le périmètre des deux plans dont question;

Considérant que d'autres réclamants s'étonnent de ce que les simulations présentées dans le cadre de l'étude d'incidences ont été réalisées au moyen de l'indicateur Ldn;

Que, d'une part, l'indicateur Lden préconisé par la directive européenne 2002/49 n'a été inséré dans la réglementation wallonne que par un décret du 29 avril 2004 modifiant l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit;

Que, d'autre part, les indicateurs de bruit Ldn et Lden sont mathématiquement très proches; qu'ainsi, selon les analyses effectuées par le CEDIA au mois d'avril 2002, en comparant ces deux indicateurs sur trois scénarii différents, l'écart de niveau entre ces deux indices est toujours inférieur à 1 décibel;

Qu'enfin, l'indicateur Lnight est utilisé tant dans le cadre du calcul de l'indicateur Lden que dans celui de l'indicateur Ldn;

Considérant que la rue En Bois et la Chaussée de Liège sont situées en zone A' et en zone B' du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Liège-Bierset, telles qu'arrêtées par le Gouvernement wallon le 29 mai 2004, en application du décret du 29 avril 2004 modifiant l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit; que les riverains situés dans ces zones bénéficient, en application du décret du 29 avril 2004 précité, du choix réversible entre l'acquisition de leur immeuble par la Région wallonne et l'insonorisation, aux frais de cette dernière, des principales pièces de jour et des pièces de nuit de leur habitation;

Considérant qu'il est exact que les ondes basse fréquence caractérisant le bruit des avions, et pas uniquement des avions gros porteurs, rendent les travaux d'isolation acoustique plus difficiles; que toutefois, ces travaux ne sont nullement impossibles et qu'une isolation efficace des immeubles concernés peut être parfaitement obtenue;

Considérant que certains réclamants font état du fait que l'évolution du parc aéronautique est mal cernée et qu'en conséquence, la détermination des sources sonores est incertaine;

Que le décret du 29 avril 2004 précité prévoit en réalité une révision triennale du plan d'exposition au bruit; que l'objectif de cette révision est double : vérifier d'une part que le

plan d'exposition au bruit en vigueur correspond, au minimum, à la situation réelle, notamment en ce qui concerne le nombre de mouvements enregistrés sur l'aéroport et le type de flotte utilisé par les opérateurs et d'autre part, adapter les limites du plan d'exposition au bruit en fonction de l'évolution prévue ou prévisible des activités aéroportuaires et de la composition des flottes à dix ans;

Considérant que parallèlement à l'utilisation de l'indicateur Lden, lequel permet de circonscrire la taille des zones géographiques concernées par les nuisances sonores et à l'intérieur desquelles des mesures d'accompagnement doivent être prévues au bénéfice des riverains, le législateur wallon impose aux aéronefs utilisant les aéroports wallons, le respect de seuils de bruit maximum exprimés au moyen de l'indicateur Lmax; que cet indicateur détermine le niveau de bruit maximum engendré par le passage d'un seul avion et permet ainsi d'appréhender la gêne notamment sur le sommeil ressentie par les riverains concernés par le passage quotidien des aéronefs;

Que l'imposition de seuils de bruit maximum permet par conséquent de garantir l'objectif de protection des populations en terme d'insonorisation des logements;

Que le législateur wallon a dès lors prévu l'utilisation combinée des deux indicateurs de bruit Lden et Lmax;

Considérant que les niveaux de bruit maximum imposés dans chacune des zones du plan de développement à long terme sont entre 7 heures et 23 heures, de 93 dB(A) au droit des sonomètres en zone B, de 88 dB(A) Lmax en zone C, de 83 dB(A) Lmax en zone D et entre 23 heures et 7 heures, de 87 dB(A) Lmax en zone B, de 82 dB(A) Lmax en zone C, de 77 dB(A) Lmax en zone D et moins de 77 dB(A) Lmax en dehors du PEB;

Que ces seuils de bruit sont imposés quel que soit le type d'avion considéré (petit porteur ou gros porteur) et quelle que soit sa charge (charge partielle ou charge maximale) sans dérogation possible;

Que ces seuils de bruit sont contrôlés par un réseau de 11 sonomètres fixes (5 sonomètres fixes supplémentaires sont en cours d'installation) qui enregistre en continu les niveaux de bruit engendrés par le passage de chaque aéronef;

Qu'en application de l'article 6 du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes de la Région wallonne, une sanction administrative peut être prononcée à l'encontre de tout contrevenant qui ne respecte pas ou ne fait pas respecter par l'un de ses préposés ou mandataires les valeurs maximales de bruit, engendrées au sol, à ne pas dépasser dans chacune des zones;

Considérant que certains réclamants invoquent le rapport final déposé par POLY'ART au mois de juin 2000 dans le cadre de la révision du plan de secteur; que selon ce rapport, les mesures acoustiques réalisées par A-TECH à Saint-Georges en zone B du PEB de l'époque indiquent que les passages de Boeings 747 engendrent un niveau sonore maximum supérieur à 87 dB (A) Lmax dans 16 % des cas; que cette constatation établirait que ce type d'avion gros porteur n'est pas conforme aux limites acoustiques imposées la nuit; qu'il y a toutefois lieu de souligner que les seuils de bruit maximum (Lmax) à respecter dans les différentes zones PEB (actuellement du plan de développement à long terme et du plan d'exposition au bruit) ont été imposés aux aéronefs utilisant les aéroports wallons par un décret du 8 juin 2001 modifiant l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, soit postérieurement au dépôt du rapport POLY'ART;

Qu'il ressort par ailleurs de l'annexe 5-1 de l'étude d'incidences que le niveau moyen de bruit maximum engendré par les Boeings 747-200 pendant la période étudiée est de 86,6 dB (A) Lmax à Saint-Georges et de 79, 7 dB (A) Lmax à Verlaine; que le sonomètre implanté à Saint-Georges est à ce jour situé en zone A du plan de développement à long terme, zone dans laquelle aucune limite maximale de bruit n'est imposée; que le sonomètre implanté à Verlaine est situé à ce jour en zone C du plan de développement à

long terme dans laquelle les valeurs maximales de bruit sont fixées à 88 dB (A) L_{max} entre 7 heures et 23 heures et à 82 dB (A) L_{max} entre 23 heures et 7 heures;

Qu'ainsi que le relève un réclamant, les riverains de Verlaine sont donc susceptibles d'être soumis à des niveaux sonores de 88 dB (A) L_{max} en journée; que cette circonstance n'est pas de nature à inclure la commune de Verlaine en zone A du plan de développement à long terme ou A' du plan d'exposition au bruit; qu'en effet, seules les valeurs de l'indicateur L_{den} permettent de déterminer l'appartenance d'une localité à l'une ou l'autre zone;

Que l'annexe 5-1 précitée atteste que tous les types d'avions, en ce compris les avions gros porteurs, utilisant l'aéroport de Liège-Bierset sont à même de respecter les niveaux de bruit imposés par le décret wallon; que le niveau de bruit diurne et nocturne occasionné par le passage de chaque aéronef n'augmentera donc pas;

Que par ailleurs, l'allongement de la piste en tant que tel, sans considérer un accroissement du fret transporté, n'aura pas pour conséquence l'accroissement du nombre de vols enregistrés; qu'au contraire, cet allongement aura pour effet de permettre le remplacement des avions petit porteurs par un nombre moins élevé d'avions gros porteurs en telle sorte qu'en réalité, cette modification de la répartition entre gros et petits porteurs aura un effet bénéfique sur les niveaux globaux L_{dn} et donc en L_{den};

Considérant que le principe de la concentration des trajectoires reste d'application; qu'il y a toutefois lieu de souligner que la Région wallonne n'est pas compétente en matière de réglementation de la circulation aérienne; que cette compétence appartient à BELGOCONTROL; que la trajectoire unique imposée au décollage aux aéronefs utilisant l'aéroport de Liège-Bierset ne fait donc pas l'objet d'un texte décretal ou réglementaire wallon;

Considérant que certains réclamants invoquent l'arrêt prononcé par la cour d'appel de Bruxelles au sujet de l'aéroport de Bruxelles-National en date du 10 juin 2003; que la cour aurait considéré que la décision de concentrer les trajectoires était contraire à l'article 23 de la Constitution, ainsi qu'à l'article 8 de la Convention européenne des Droits de l'Homme; que la cour a exigé une répartition plus égalitaire des nuisances;

Qu'en réalité, ce que critique la cour d'appel dans son arrêt précité n'est pas le principe de la concentration des trajectoires en tant que tel, mais l'absence de justification du choix posé par les autorités fédérales de faire passer la trajectoire unique, au départ de la piste 25 R, au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles; qu'en effet, aucune étude préalablement à la décision de concentrer les vols sur une seule trajectoire n'avait été réalisée; qu'en tout état de cause, la décision de la Cour d'appel de Bruxelles du 10 juin 2003 a fait l'objet d'un arrêt de cassation en date du 4 mars 2004; que cet arrêt se fonde sur le principe général de droit de la séparation des pouvoirs; qu'en effet, il n'appartenait pas aux juges d'appel de se substituer à l'administration et d'ordonner le respect du principe de la dispersion des trajectoires;

Qu'en ce qui concerne l'aéroport de Liège-Bierset, le choix de la trajectoire unique a fait l'objet d'une étude aéronautique et acoustique complète réalisée par le bureau d'étude anglais Speedwing, en accord avec le Ministère de la Défense Nationale et de BELGOCONTROL; que le choix fut fait de concentrer au maximum le bruit sur la plus petite zone possible et donc, de préférer une approche verticale qui favorise une montée rapide en altitude et une approche horizontale concentrée sur une seule trajectoire, ce qui permet de limiter l'impact sonore des décollages; que contrairement à ce qu'affirment certains réclamants, cette étude d'optimisation des routes d'arrivée et de départ a bien été précédée d'un cadastre du bruit; qu'ainsi, un état des lieux du bruit ambiant autour de l'aéroport avant le démarrage des activités a été établi par la société A-Tech; qu'il a ensuite été procédé à l'évaluation, par simulation informatique et sur base des différentes trajectoires aériennes possibles, et sur base des différents scénarii de développement de l'activité aéroportuaire (horizons 1998, 2008 et 2020), de l'importance de la zone

géographique susceptible d'être soumise à des niveaux sonores significatifs; que chaque carte ainsi obtenue a été superposée à la carte du recensement des 59.410 constructions implantées à proximité de l'aéroport et ce, afin de procéder au comptage du nombre d'habitations situées dans chaque couloir de bruit : 55-60, 60-65, 65-70 et plus de 70 dB (A) Ldn, lesquels correspondent aux différents seuils de gêne établis par les études médicales; que la route optimale a été sélectionnée sur base de considérations environnementales (minimiser le nombre de constructions concernées dans chaque couloir de bruit) et aéronautiques; que la trajectoire unique a fait l'objet d'une publication aux A.I.P. et a été validée par le placement d'un réseau permanent de mesures de bruit comprenant plusieurs stations fixes et une station mobile reliées à un logiciel permettant l'analyse des trajectoires des avions;

Que la trajectoire unique imposée au décollage (piste 23 L) est imposée entre minuit et 6 heures mais également, depuis le 7 août 2003, entre 6 heures et minuit;

Que le principe de la concentration des trajectoires sur l'aéroport de Liège-Bierset ne saurait être remis en cause;

Considérant que certains réclamants font état d'un non-respect des trajectoires et couloirs aériens;

Que tout d'abord, la dispersion des trajectoires ne peut être confondue avec le non-respect de la trajectoire;

Qu'ensuite, il existe effectivement une dispersion des trajectoires dans le tournant à droite au-dessus de Saint-Georges; que l'expert judiciaire désigné par le Président du tribunal de première instance de Liège a indiqué qu'une certaine dispersion des trajectoires dans le virage de part et d'autre de l'axe défini comme «route à suivre», est inévitable; qu'une dispersion de l'ordre de 3 % du signal radar, c'est-à-dire un écart de 3 km sur 100 km de distance, est généralement admise; que le radar utilisé sur l'aéroport de Liège-Bierset se situe à Bruxelles, soit à environ 100 km de l'aéroport; que la dispersion des trajectoires ne pourrait donc en l'espèce raisonnablement excéder 3 km, soit 1,5 kilomètres de part et d'autre de la trajectoire théorique; que les traces radar fournies à la SOWAER par BELGOCONTROL, lesquelles permettent effectivement, contrairement à ce qu'affirment certains réclamants, de contrôler les trajectoires réellement empruntées par les avions au décollage, comme à l'atterrissage, indiquent que la dispersion constatée dans le virage imposé dans le cadre de la procédure de décollage, est de l'ordre de 1,5 km maximum, soit 750 mètres de part et d'autre de la trajectoire théorique; que par ailleurs, BELGOCONTROL veille à prendre toutes mesures utiles en vue de limiter au maximum cette dispersion;

Que certains réclamants indiquent qu'il n'aurait pas été tenu compte de cette dispersion dans le cadre de l'étude d'incidences; alors que tout au contraire, l'étude indique que les itinéraires aériens pris en considération pour les différentes simulations réalisées au moyen du logiciel INM correspondent aux trajectoires réellement suivies par les avions sur une période de 10 mois en 1999 et qu'il a par conséquent été tenu compte de la dispersion des avions;

Qu'enfin, la question du respect des trajectoires par les avions utilisant l'aéroport de Liège-Bierset, a été soumise à un expert par le Président du tribunal de première instance de Liège lequel a conclu que l'exploitation opérationnelle du trafic sur l'aéroport de Bierset est correcte, tant du point de vue des procédures de contrôle et des instructions données aux pilotes, que de leur exécution;

Qu'il ressort également des données radar fournies par BELGOCONTROL à la SOWAER que les trajectoires imposées sont effectivement respectées; que les rares écarts de trajectoires constatés résultent d'instructions données au pilote par le contrôleur aérien pour des motifs de sécurité aérienne;

Que par ailleurs, le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, tel que modifié par le décret du 8 juin 2001, prévoit l'application de sanctions administratives à l'encontre de tout contrevenant qui ne respecte pas ou ne fait pas respecter par l'un de ses préposés ou mandataires, les procédures particulières de décollage et d'atterrissage imposées en vue de limiter les nuisances sonores; que l'arrêté relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne, a été adopté en date du 29 janvier 2004;

Considérant que certains réclamants déplorent le fait que la dispersion des trajectoires à l'atterrissage, spécialement aux environs de Saint-Georges, n'ait pas été prise en compte; que cependant, aucune dispersion des trajectoires n'est constatée à l'atterrissage;

Considérant que les trajectoires prises en compte par les auteurs de l'étude d'incidences dans le cadre des simulations réalisées au moyen du logiciel INM correspondent aux trajectoires réellement suivies par les avions sur une période de 10 mois en 1999;

Que par conséquent, il n'existe aucune imprécision liée à la dispersion en plan et en altitude des avions;

Considérant que certains réclamants font état du fait que les avions de type gros porteur voleraient plus bas que l'altitude prévue; que toutefois, les procédures de décollage et d'atterrissage imposées aux aéronefs utilisant l'aéroport de Liège-Bierset et publiées aux AIP ont été étudiées par A-Tech et Speedwing dans leur étude d'optimisation des routes aériennes, de manière à ce que ces procédures puissent être observées et respectées par n'importe quel type d'aéronef, qu'il s'agisse d'un petit ou d'un gros porteur; que les avions du type Boeing 747 sont donc à même de respecter les altitudes minimales qui leur sont imposées;

Considérant qu'un réclamant critique la proposition de l'étude d'incidences visant à faire décoller tous les avions depuis l'extrémité de la nouvelle piste; que selon lui, les nuisances sonores s'en trouveront aggravées; que par ailleurs, les auteurs de l'étude d'incidences n'auraient pas évalué les pointes de bruit, leur fréquence et leur durée, en liaison avec cette proposition;

Qu'en réalité, l'étude d'incidences ne formule cependant aucune proposition à ce sujet mais se contente d'indiquer qu'il ressort des simulations que le seuil de démarrage des avions présente une importance relativement faible; qu'ainsi qu'il a été souligné, toutes les simulations ont été effectuées au moyen de l'indicateur Ldn; que le calcul de cet indicateur nécessite de prendre en compte différents paramètres dont les valeurs maximales de bruit (Lmax) engendrées par le passage de chaque aéronef, le temps de passage de chaque aéronef et la fréquence des vols; qu'il a donc nécessairement été tenu compte de ces différents éléments; que l'étude de la figure 5-5-10 de l'étude d'incidences indique que pour le village de Bierset, il est préférable que seuls les gros porteurs démarrent de l'extrémité de la piste; que toutefois, pour toute la région située au sud-ouest (Saint-Georges), il est préférable que tous les avions décollent à partir de l'extrémité de la piste; qu'en tout état de cause, les auteurs de l'étude d'incidences soulignent que, bien qu'aucune norme ne l'exige, les règles de bonnes pratiques en matière de sécurité imposent aux avions de systématiquement décoller en utilisant la plus grande longueur de piste possible; que par conséquent, les scénarii où les avions petits et moyens porteurs ne décollent pas à l'extrémité de la piste sont tout à fait théoriques;

Considérant que dès le début des activités aéroportuaires sur l'aéroport de Liège-Bierset, la Région wallonne a veillé à adopter, parallèlement aux mesures d'accompagnement arrêtées au bénéfice des riverains, différentes mesures de réduction du bruit à la source; qu'ainsi, par un arrêté du 12 mars 1998 fixant les restrictions de décollage et d'atterrissage sur les aéroports relevant de la Région wallonne, le Gouvernement wallon a interdit, dès la date d'entrée en vigueur de cet arrêté, l'atterrissage et le décollage, entre 23 heures et 7 heures, des aéronefs classés chapitre 2 selon les critères de l'annexe 16 de la Convention

de Chicago du 7 décembre 1944; que par un arrêté du 8 novembre 2000, le Gouvernement prévoit l'interdiction totale des aéronefs classés chapitre 2; que par ce même arrêté, le Gouvernement interdit l'exploitation la nuit, soit entre 23 heures et 7 heures, des avions dont le certificat a été renouvelé (avions hushkittés); que l'étude d'incidences souligne que ces interdictions et le renouvellement de la flotte au profit d'avions plus modernes et moins bruyants ont eu un réel effet positif dans la mesure où malgré l'augmentation globale du trafic, les niveaux de bruit n'ont quasiment pas évolué;

Considérant que certains réclamants estiment encore que la classification des aéronefs dans la catégorie chapitre 2 ou chapitre 3 dépend du taux de chargement de l'aéronef, voire de son lieu de certification; que certains Boeings cesseraient ainsi d'être classés chapitre 3 dès l'instant où ils feraient le plein de carburant; qu'il est par conséquent incohérent d'allonger la piste afin de la rendre accessible à des avions interdits de vol sur l'aéroport de Liège-Bierset;

Que les normes acoustiques déterminées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et permettant de classer un aéronef dans l'un ou l'autre chapitre, sont expressément définies à l'Annexe 16 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile; qu'il en va de même de la procédure technique qui doit être suivie, par chaque type d'appareil, pour l'obtention du certificat acoustique; que les normes d'émissions sonores sont clairement arrêtées; que le certificat acoustique est délivré sur base de la masse maximale de l'aéronef au décollage et à l'atterrissage; que la classification d'un aéronef dans la catégorie chapitre 2 ou chapitre 3 ne dépend donc ni du chargement de l'avion, ni du pays dans lequel le certificat acoustique a été délivré, mais dépend uniquement des critères imposés par l'OACI;

Que par ailleurs, le Gouvernement a prévu dans ce même arrêté du 8 novembre 2000 précité, l'interdiction des vols d'entraînement entre 21 heures et 7 heures;

Qu'enfin, l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à lutte contre le bruit impose des seuils de bruit maximum, exprimés au moyen de l'indicateur L_{max}, à ne pas dépasser par les aéronefs qui utilisent les aéroports wallons; que ces seuils de bruit sont plus sévères en période nocturne; que le 29 janvier 2004, le Gouvernement wallon a adopté un arrêté relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne; que ces sanctions sont applicables en cas de violation des règles relatives à la réduction du bruit à la source;

Considérant qu'aucune demande tendant à la communication des études citées par certains réclamants (Tractebel («Opportunité d'allonger la piste», 1998), les Aéroports de Paris («Plan de Masse», 2000) ou encore les Facultés universitaires de Bruxelles, Louvain et Gembloux («Accueil des gros porteurs à pleines charges en veillant à minimiser les nuisances sonores»)) n'a été adressée au Gouvernement wallon ou à la SAB par ces mêmes réclamants;

Considérant que par un arrêté du 6 février 2003, le Gouvernement a adopté définitivement 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; que ce plan a inscrit, sur le territoire de Grâce-Hollogne, une zone d'activité économique mixte, incluant partiellement le village de Velroux; que cette zone est destinée à accueillir des entreprises dont la localisation requiert la proximité de l'aéroport ou des activités générées par celui-ci; que l'allongement de la piste est étranger au classement d'une partie du village de Velroux en zone d'activité économique mixte;

Considérant que le projet d'allongement de la piste prévoit l'implantation d'un merlon et d'un écran antibruit entre le prolongement de la piste et le village de Bierset; que l'implantation de ce merlon n'aura effectivement pas pour effet de limiter les niveaux sonores enregistrés à Awans et Loncin; que l'objectif de ce talus est principalement de placer un écran acoustique entre la zone de démarrage, soit la zone la plus bruyante, et le village; que l'efficacité du merlon se limite à la zone située directement à l'arrière de celui-

ci, sur une distance de l'ordre de 200 mètres;

Considérant qu'en ce qui concerne le progrès technique permettant de réduire les émissions des aéronefs, des projets de recherche, financés au niveau européen, sont en cours; qu'il s'agit de l'un des plus grands projets jamais lancés dans ce domaine; qu'un consortium de 51 entreprises teste de nouvelles technologies visant à réduire les émissions sonores des aéronefs à raison de 6 décibels (dB) d'ici 2008;

Considérant que des réclamants prônent que l'allongement de la piste serait incohérent avec la politique de protection de l'environnement menée par le Gouvernement et notamment avec le principe d'équilibre inscrit à l'article 1^{er} du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine; que par ailleurs, leur droit à un environnement sain consacré par l'article 23 de la Constitution et l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme serait violé;

Que le 30 avril 2003, la Cour d'arbitrage a prononcé un arrêt de rejet du recours en annulation introduit à l'encontre du décret du 8 juin 2001 modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne; que dans un premier moyen, les requérants prétendaient que la Région wallonne avait porté atteinte d'une manière disproportionnée tant aux droits garantis par l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme qu'à ceux garantis par les articles 22 et 23 de la Constitution en permettant une ouverture 24 h sur 24 à Liège et une ouverture diurne à Charleroi;

Que la Cour d'arbitrage a estimé, au regard des articles 10 et 11 de la Constitution, que la Région wallonne n'avait pas violé l'article 23 (arrêt n° 50/2003/B.11.2); que la Cour a nécessairement vérifié si l'exploitation nocturne de l'aéroport de Liège-Bierset ne portait pas atteinte de manière excessive à l'environnement et a conclu par la négative; que cet arrêt de rejet s'impose en ce qui concerne les constatations opérées et en ce qui concerne les questions de droits tranchées;

Que par ailleurs, dans un arrêt n° 51/2003 prononcé aussi le 30 avril 2003, la Cour d'arbitrage avait aussi été saisie d'un moyen tenant de la violation des articles 10 et 11 de la Constitution, lus isolément ou combinés avec les articles 22 et 23, alinéa 3, 2° et 4,° de la Constitution, avec l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme et l'article 1^{er} du premier protocole additionnel à la Convention européenne des droits de l'homme;

Que si la Cour d'arbitrage a retenu une violation des articles 10 et 11 de la Constitution lus avec l'article 22 de la Constitution, elle n'a aucunement retenu une violation de l'article 8 de la Convention ni de l'article 23 de la Constitution; que la Cour d'arbitrage n'a en effet reconnu ni explicitement ni implicitement une violation de l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme pas plus qu'elle n'a reconnu une violation de l'article 23 de la Constitution; que la Cour a reconnu uniquement une discrimination; la Cour n'a en effet retenu qu'une violation des articles 10 et 11 de la Constitution lus en combinaison avec l'article 22; qu'en effet, si la Cour semble admettre que les habitants de la zone A et ceux de la zone B subissaient une ingérence dans leur respect de la vie privée et familiale, elle n'en conclut pas pour autant une violation du droit au respect de la vie privée et familiale tel qu'il est consacré par l'article 22 de la Constitution et par l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme; que cet arrêt a autorité de chose jugée;

Qu'en conséquence, il ne ressort ni implicitement ni explicitement que la violation retenue par la Cour d'arbitrage dans son arrêt n° 51/2003 impose que ce soit l'ensemble du mécanisme de protection des riverains de l'aéroport de Liège-Bierset qui aurait été invalidé; qu'en effet, si la Cour d'arbitrage a retenu une discrimination, c'est parce que les riverains de la zone B subissaient un traitement différent alors que les nuisances qu'ils supportaient étaient identiques à celles supportées par les habitants de la zone A; qu'à ce sujet, on souligne, qu'en adoptant ce 29 avril 2004 le décret modifiant la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, le législateur wallon a répondu aux motifs et

dispositif de l'arrêt par la Cour d'arbitrage du 30 avril 2003 : des mesures d'accompagnement similaires sont désormais proposées au riverains des zones A' et B' du PEB, à savoir le choix réversible entre la vente à la Région wallonne ou l'insonorisation aux frais de cette dernière; que certes, ce choix n'existe pas pour les propriétaires d'immeubles en zone d'activité économique au plan de secteur de Liège révisé le 6 février 2003 et aux propriétaires d'immeubles qui subissent à ce jour des nuisances sonores égales ou supérieures à 70 dB (A) Lden et qui ne se verront proposer que la vente; que la raison est simple : pour les premiers, la mise en œuvre des zones d'activité économique nécessiterait une expropriation et pour les seconds, s'il est vrai - comme l'a reconnu la Cour d'arbitrage par ailleurs - qu'une insonorisation est possible, ce qui répond à l'objectif de santé publique, elle nécessite un coût élevé et présente techniquement des grandes difficultés; que, par ailleurs, les propriétaires d'immeubles sis en zone C' - qui ne bénéficieraient d'aucune mesure d'accompagnement jusqu'à l'adoption du décret du 29 avril 2004 - se verront aussi proposer la réalisation de travaux d'isolation; qu'*a priori*, ils ne peuvent ainsi vendre à la Région wallonne sauf si le coût de réalisation des travaux dépasse 50 % de la valeur vénale de l'immeuble et si aucune solution technique d'insonorisation n'est possible en application du principe d'égalité; qu'en réalité, le PEB étant révisable tous les trois ans, ces riverains conservent une telle possibilité; qu'enfin, en zone D', le législateur a prévu une mesure de protection des habitants mais sous forme de l'allocation d'une aide forfaitaire dans la réalisation des travaux d'insonorisation; que les zones fixées par le PEB (A', B', C' et D') et les quatre zones fixées par le plan de développement à long terme (A, B, C et D) ont été délimitées par arrêtés du Gouvernement du 27 mai 2004;

Que la Cour d'appel de Liège, dans son arrêt du 29 juin 2004, n'a pas retenu la thèse des riverains ici invoquée, à savoir que la Région wallonne aurait violé l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme et l'article 23 de la Constitution;

Qu'enfin, le projet d'allongement ne peut être regardé comme portant atteinte à l'article 1^{er}, § 1^{er}, du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine dans la mesure où le respect de l'équilibre entre les différents besoins sociaux, économiques et humains n'est pas mis en péril par le projet qui ne fait que mettre en œuvre une facette du plan de secteur révisé ce 6 février 2003, qui lui-même a tenu compte de cet équilibre;

Considérant que le projet ne viole ni l'autorité de chose jugée du jugement prononcé ce 9 février 2002 par le tribunal de première instance de Liège et contre lequel la Région wallonne a interjeté appel ni l'autorité de chose jugée des deux arrêts prononcés ce 30 avril 2003 par la Cour d'arbitrage ni l'autorité de chose jugée des différents arrêts prononcés par le Conseil d'Etat;

Qu'en effet, le jugement du tribunal de première instance, sauf en ce qui concerne l'expertise, n'était pas exécutoire; que, par ailleurs, il a été invalidé par la Cour d'appel de Liège dans son arrêt du 29 juin 2004;

Que, comme il vient d'être démontré, l'allongement de la piste ne porte d'autre part aucunement atteinte à l'autorité des deux arrêts prononcés par la Cour d'arbitrage ce 30 avril 2003; que pour le surplus, le décret adopté ce 29 avril 2004 tend à y répondre;

Qu'enfin, le projet ne porte pas non plus atteinte aux différents arrêts d'annulation et/ou de suspension prononcés par le Conseil d'Etat, et qui ont retenu en réalité des moyens principalement de forme tenant à un défaut de motivation ou un défaut de consultation de la section de législation du Conseil d'Etat;

Considérant enfin que des réclamants estiment que la Région wallonne n'aurait pas rempli ses obligations en termes de protection des riverains dans la mesure où aucune politique de rachat et d'isolation efficace ne serait prévue à l'appui du développement des activités aéroportuaires;

Que cela est inexact dans la mesure où, dès le 10 septembre 1998, la Région wallonne a pris diverses mesures tendant à la protection des riverains, mesures que les riverains n'ont eu de cesse de contester; que, comme le relate l'arrêt prononcé par la Cour d'appel de Liège ce 29 juin 2004, cette stratégie contentieuse a retardé la prise de mesures; qu'ainsi, en ce qui concerne la zone A du PEB, sur 1.412 immeubles, 427 propriétaires ne seraient toujours pas entrés dans la procédure tandis que dans la zone B ou présumés dans la zone B du PEB, sur 1.960 habitations, il y a eu, jusqu'il y a peu, très peu de demandes d'isolation (environ 250) dans la mesure où certaines asbl incitaient les riverains à ne pas entrer dans le processus d'insonorisation; que la Région wallonne a constaté une brusque accélération des demandes d'isolation en mars 2004 puisque, aujourd'hui, on serait à plus ou moins 1.058 riverains qui auraient demandé à entrer dans la procédure d'isolation et ce à n'en pas douter au vu des audiences fixées devant la cour d'appel de Liège;

Que comme déjà souligné, le 29 avril 2004, fut adopté un décret modifiant l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, décret qui tend à répondre à l'arrêt d'annulation prononcé par la Cour d'arbitrage le 30 avril 2003; que les différentes zones du PEB et du plan d'exposition à long terme ont été arrêtées ce 27 mai 2004;

Que toutes les mesures ont été arrêtées en vue de protéger les riverains contre les nuisances sonores et qu'en toute hypothèse au vu de l'arrêt de la Cour d'appel de Liège de ce 29 juin 2004, elles ne sauraient être considérées comme tardives;

Considérant plus spécifiquement qu'en ce qui concerne les mesures d'insonorisation, les critères retenus répondent aux critères de l'Organisation Mondiale de la Santé; que ce grief a été invoqué devant la cour d'appel de Liège qui a estimé dans son arrêt du 29 juin 2004 que le décret du 29 avril 2004 est conforme aux critères fixés par l'OMS;

Que contrairement à ce que certains riverains soutiennent, examinant la valeur associée à l'indicateur de bruit Ldn pour délimiter l'ancienne zone B, la Cour d'arbitrage a estimé ne pas être compétente pour donner une appréciation sur les conclusions des différents rapports établis par des experts, soit des riverains soit de la Région wallonne; qu'elle a constaté néanmoins qu'aucun de ces rapports ne permettait de conclure que les riverains de l'aéroport de Liège-Bierset pourraient occuper leur habitation sans qu'il soit porté une atteinte exorbitante au respect de leur vie privée s'ils devaient subir des nuisances sonores qui se situent entre 65 et 70 dB (A); qu'en effet, si des travaux d'insonorisation en zone B permettaient de réduire des nuisances de manière telle qu'elles ne portaient plus atteinte à la santé des riverains, il n'en restait pas moins que ces mêmes riverains devaient vivre dans leurs habitations, portes et fenêtres fermées; que les habitants de la zone B ne se trouvaient ainsi pas dans une situation différente de celle dans laquelle se trouvaient les habitants de la zone A; que ce n'est dès lors pas la valeur associée à l'indicateur de bruit pour délimiter la zone A de la zone B que la Cour a sanctionnée mais une différence de traitement dans l'application des mesures d'accompagnement qui n'était pas justifiée; que pour le surplus, la Cour admet que les travaux d'insonorisation aussi bien en zone A qu'en zone B du PEB permettent de répondre à l'objectif de santé publique mais que par contre le fait de devoir vivre dans des habitations, portes et fenêtres fermées, constitue assurément une gêne".

Ce second permis d'urbanisme délivré par la Région wallonne le 13 septembre 2006 constitue donc l'acte attaqué par la partie requérante.

33. D'autres recours en annulation ont été introduits contre ce même permis d'urbanisme du 13 septembre 2006 par divers riverains de l'aéroport de Liège-Bierset, dont certains habitants dans l'une des zones reprises dans le plan d'exposition au bruit (PEB) arrêté par la Région wallonne. Ces recours ont été respectivement rejetés par les arrêts n^{os} 228.078 et 228.079 du 14 juillet 2014.

34. Par son arrêt du 29 juin 2004, auquel il est à diverses reprises fait allusion dans la motivation du permis d'urbanisme du 13 septembre 2006 présentement attaqué, la cour d'appel de Liège a rejeté la demande d'indemnisation introduite par des riverains de l'aéroport de Liège-Bierset et fondée, tant sur la faute commise par la Région wallonne (article 1382 du Code civil), que sur une ingérence disproportionnée dans la vie privée et familiale des riverains (article 8 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme).

S'agissant de la pertinence du choix des indicateurs qui ont été retenus par la Région wallonne pour fixer les différentes zones du plan d'exposition au bruit (PEB), la cour d'appel a statué comme suit :

" Attendu que, quant à ces indicateurs retenus, il résulte des multiples documents techniques déposés que l'indicateur de bruit retenu à l'origine par la Région wallonne soit le Ldn est un indicateur reconnu au niveau international et suffisamment fiable en soi;

Attendu que, pour les mesures d'insonorisation, cet indicateur va être combiné avec un indicateur Lmax, indicateur qui est aussi un standard habituel dans cette matière;

Qu'on ne peut reprocher à faute à la Région wallonne d'avoir combiné ces indices, ce qui est plutôt une garantie supplémentaire quant à la correction du résultat obtenu;

Attendu que, par ailleurs, le fait que la Région wallonne ait, par après, retenu l'indicateur Lden, ne signifie nullement que l'utilisation de l'indicateur Ldn était fautif dans la mesure, notamment, où la Région wallonne signale, sans être contredite, que la différence de mesurage obtenu par ces deux indices est assez insignifiante, soit plus ou moins un décibel;

[...];

Attendu que, quant à la délimitation des zones B', C' et D', le seuil retenu est certes augmenté d'un décibel vers le haut;

Que, néanmoins, cette différence de minime importance ne peut être considérée comme fautive en soi et ceci d'autant plus que les seuils sont à présent définis par l'indice Lden et plus par l'indice Ldn qui était moins favorable aux riverains même si la différence n'est guère sensible;

[...];

Qu'en effet, dans la mesure où semble établi le fait que certains types d'avions gros porteurs ne pourraient respecter lors de leur décollage, lorsqu'ils sont à pleine charge, le seuil de bruit de 87 dB(A) Lamax, il aurait été aberrant de fermer les yeux et de ne pas intégrer cette circonstance dans une législation cohérente;

Qu'enfin, le seul fait que certains avions, à pleine charge et au moment du décollage, dépassent 87 dB(A) Lamax, ne signifie nullement que cette limite est aussi dépassée au niveau des habitations des riverains concernés, dans la mesure où ces habitations ne se situent pas juste au niveau de la piste d'envol de l'aéroport;

Que les normes qui prévoient de ne pas dépasser approximativement 45 dB(A) Lamax plus de dix à quinze fois par nuit sont des normes largement admises par la communauté scientifique :

[...];

Qu'enfin, il ne peut être reproché à faute à la société TNT les créneaux horaires qu'elle utilise dans la mesure où ses concurrents, à savoir les sociétés de fret express, poursuivent leurs activités, en Belgique ou dans d'autres pays d'Europe occidentale, en bénéficiant des mêmes créneaux horaires de nuit;

[...];

Attendu qu'aucune des bases juridiques invoquées par les riverains n'étant finalement retenues, il ne peut être fait droit à leurs différentes demandes que ces demandes concernent des dommages et intérêts, des interdictions ou aménagement des vols d'avions utilisant l'aéroport de Bierset, ou des injonctions à la Région wallonne pour le futur".

35.1. Parallèlement à la procédure d'octroi d'un permis d'urbanisme, une procédure d'octroi d'un permis d'environnement a également été introduite, dans le courant de l'année 2004, par la S.A. SAB auprès de la commune de Grâce-Hollogne en vue de l'exploitation de l'aéroport de Liège.

En effet, alors que les aéroports n'étaient pas classés dans l'ancien régime d'autorisation en Région wallonne, régi par le Règlement Général de la Protection du Travail, et ne devaient donc pas disposer d'un permis d'exploiter, l'entrée en vigueur, le 1^{er} octobre 2002, du nouveau régime d'autorisation, instauré en Région wallonne par le décret du 11 mars 1999 sur le permis d'environnement et par ses arrêtés d'exécution du 4 juillet 2002, a eu pour effet que les aéroports situés en Région wallonne ont désormais été soumis à l'obtention d'un permis d'environnement. Les aéroports qui, tel que l'aéroport de Liège-Bierset, étaient déjà en cours d'exploitation à cette date, disposaient pour leur part d'un délai de deux ans, à dater du 1^{er} octobre 2002, pour introduire leur dossier de demande de permis, lequel devait obligatoirement comprendre une étude d'incidences. L'étude d'incidences sur l'environnement réalisée par AGORA a donc été jointe à la demande de permis d'environnement.

35.2. Dans le cadre de cette seconde procédure, le collège des bourgmestre et échevins de la commune de Grâce-Hollogne a décidé, le 29 mars 2005, d'octroyer à la société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, en abrégé "SAB", actuellement dénommée S.A. LIÈGE AIRPORT, un permis d'environnement pour exploiter l'aéroport de Liège-Bierset.

Dans le cadre de cette procédure, des enquêtes publiques se sont déroulées dans les communes de Grâce-Hollogne et de Flémalle du 20 octobre 2004 aux, respectivement, 18 et 19 novembre 2004. Ces enquêtes ont respectivement donné lieu à, d'une part, 369 objections et observations et, d'autre part, 188 objections et observations. Il convient également de noter que la commune de Riemst, par courrier du 17 novembre 2004, s'est plainte de ce que ni la Région flamande ni les communes flamandes intéressées n'avaient été averties en temps utile de cette enquête publique et de ce que la commune n'était donc plus en état d'étudier le dossier et de formuler le cas échéant, des observations avant l'expiration du délai de l'enquête publique.

35.3. Divers recours administratifs ont été introduits auprès du Gouvernement wallon, notamment par la Commune de Riemst et par la ville de Maastricht. Ces recours étaient fondés sur la circonstance que les requérantes et leurs habitants subissent des nuisances sonores (nocturnes) dues au survol de leur territoire par les avions ayant décollé de l'aéroport de Liège-Bierset. Invoquant une violation des articles 3 à 5 de l'accord de coopération du 4 juillet 1994, des articles 6 et 7 de la directive 85/337 du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et 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, la commune de Riemst faisait par ailleurs valoir que l'étude d'incidences relative à l'exploitation de l'aéroport de Liège-Bierset aurait dû être transmise aux autres communes concernées par les nuisances sonores de cet aéroport, à la Région flamande et au Royaume des Pays-Bas, également touchés par les nuisances sonores.

35.4. Par ailleurs, en réponse à un courrier qui lui avait été adressé, le 20 décembre 2004, par le fonctionnaire technique compétent de la Région wallonne, le Ministre-Président de la Région flamande a observé ce qui suit dans un courrier du 23 mars 2005 adressé à ce fonctionnaire technique et réservé en copie au Ministre A. Antoine (traduction libre) :

" En réponse à votre courrier du 20 décembre 2004, je souhaite tout d'abord vous remercier pour l'envoi du dossier de demande d'avis dans son intégralité ainsi que de l'étude d'incidences, en exécution des articles 36 et 37 de l'arrêté wallon du 4 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne.

Sur le plan économique, il est incontestable que la construction et le développement de l'aéroport de Bierset représente un stimulant pour la région, non seulement pour la Région wallonne mais aussi, pour ce qui concerne l'emploi et d'autres activités logistiques, pour les communes environnantes sur le territoire de la Région flamande.

Les activités, spécialement les vols de nuit, vont cependant de pair avec des nuisances sonores éventuelles, également en Flandre. Il peut être renvoyé à cet égard aux plaintes émanant de quelques communes avoisinantes du Sud-Limbourg et géographiquement situées sous la route d'atterrissage dominante et, accidentellement, sous la route de décollage utilisée.

Bien que le dossier de demande de permis fait usage d'effets environnementaux possibles sur le territoire de la région voisine (par. IV.4.2.), j'observe que les effets environnementaux possibles au-delà de la Région wallonne sur le plan des émissions sonores ne sont pas plus amplement pris en considération dans l'étude d'incidences jointe à la demande (étude AGORA, sept. 2004). Cet aspect n'a pas non plus été examiné dans l'étude d'incidences antérieurement réalisée au sujet de l'allongement de la piste (étude AIB Vinçotte).

Ceci est à regretter du fait que l'impact sonore ne reste pas limité aux zones contigües du plan local de développement à long terme (PDLT), mais s'étend également au-delà des limites de la région.

Des informations sur l'impact des mouvements de vol dans la région Sud-Est du Limbourg était cependant disponible. Depuis 2002 l'administration de l'environnement flamande (AMINAL) effectue des mesures continues dans la commune de Riemst (point de mesure

permanent de Val-Meer). Dans le cadre du protocole de coopération technique qui a été conclu entre nos régions le 28 février 2002, ces données de mesure sont validées et corrélées sur la base des données de vols et de radar qui sont communiquées par l'administration du MET.

Cette coopération technique se déroule bien jusqu'à présent et constitue une bonne base pour continuer à suivre à l'avenir les éventuelles nuisances sonores au niveau de la région. J'encourage également très fortement d'autres initiatives, telle que la concertation fréquente qui a été récemment mise en place par le cabinet du collègue Ministre A. Antoine avec les autorités locales.

Nonobstant ces initiatives heureuses sur le plan de la concertation et de la communication avec les voisins alentours, que je ne peux qu'encourager, je me fais cependant des soucis au sujet des effets possibles néfastes sur le plan de la perturbation du sommeil des habitants des régions concernées.

Cette inquiétude est fondée. L'étude d'impact fait en effet état de ce que la construction et le développement de l'aéroport sera en grande partie fondé sur une augmentation du nombre de mouvements d'avions cargos durant la nuit et ce, avec des appareils de plus en plus lourds (B747, et autres). Durant les jours de la semaine, le scénario 2010 prévoit à cet égard une évolution vers 153 mouvements des avions cargos entre 22.00 Hr et 07.00 Hr pour en arriver en 2020 à une constante de 180 mouvements par nuit. Ceci représente presque un triplement du nombre de mouvements de nuit ayant eu lieu en 2001.

Sur la base des considérations qui précèdent, j'estime que le dossier de demande de permis doit être complété. Je sollicite en conséquence qu'une concertation complémentaire soit organisée avec les autorités wallonnes compétentes afin de vérifier s'il ne convient pas que des mesures particulières soient imposées en vue de protéger le repos nocturne des habitants des communes environnantes situées sur le territoire de la Région flamande".

Ce courrier a été transmis à la commune de Grâce-Hollogne le 4 avril 2005, le fonctionnaire technique attirant toutefois l'attention de la commune sur ce que ce courrier avait été envoyé hors délai par la Région flamande.

35.5. Par arrêté ministériel du 25 août 2005, le Ministre de l'Environnement de la Région wallonne a confirmé, moyennant un certain nombre de modifications, le permis initialement accordé par la commune de Grâce-Hollogne.

S'agissant des griefs invoqués par la commune de Riemst et par la ville de Maastricht, cet arrêté ministériel du 25 août 2005 est motivé comme suit :

" Considérant que certains des requérants invoquent la violation de l'article 16 du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne, des articles 36 et suivants de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne et de l'accord de coopération du 4 juillet 1994 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les échanges d'informations relatives aux projets ayant un impact transrégional sur l'environnement;

Considérant que l'article 16 du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne concerne l'évaluation transfrontalière ou transrégionale des nuisances environnementales et transpose l'article 7 de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences, telle que modifiée par la directive 97/11/CE, ainsi que la Convention d'Espoo du 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière; que sont envisagés les projets situés en Région wallonne et susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement d'une

autre région, d'un autre État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à la Convention d'Espoo et les projets, situés à l'extérieur de la Région, susceptibles d'avoir des incidences notables sur le territoire de celle-ci;

Considérant que cette disposition prévoit que ce mécanisme de consultation n'est lancé que pour autant que ce caractère notable ait été constaté par les autorités chargées d'apprécier le caractère complet des dossiers de demande de permis; que, dans ce cas, le dossier de demande de permis accompagné de l'étude d'incidences et des informations éventuelles sur les incidences transfrontières du dossier est transmis aux autorités compétentes de cette autre Région, de cet autre État membre de l'Union européenne ou de cet autre État partie à la Convention d'Espoo;

Considérant que l'article 16 du décret du 11 septembre 1985 précité est exécuté par les articles 36 et suivants de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne lequel précise l'objectif de la transmission du dossier de demande aux autorités concernées; que l'instance transmettant le dossier de demande indique notamment les modalités d'organisation de l'enquête publique afférente à l'instruction de la demande de permis et plus particulièrement la durée de l'enquête, la date probable de début de celle-ci, et l'autorité chargée de recevoir les observations du public;

Considérant que l'accord de coopération du 4 juillet 1994 susvisé entend permettre, quant à lui, l'amélioration de la transmission des informations portant sur les conséquences des projets soumis à une étude d'incidences qui sont susceptibles d'avoir des impacts transrégionaux;

Considérant que les dispositions invoquées confèrent à l'autorité chargée d'examiner le caractère complet et recevable du dossier de demande d'une autre région où se situe le projet, un pouvoir d'appréciation discrétionnaire quant à l'impact transrégional de celui-ci; qu'il appartient à cette seule autorité d'évaluer les effets du projet et l'opportunité de suivre la procédure;

Considérant, en l'espèce, que le fonctionnaire technique a déclaré la demande de permis d'environnement complète et recevable le 14 octobre 2004 sans mentionner un éventuel impact environnemental du projet en Région flamande ou aux Pays-Bas; considérant que ledit fonctionnaire a sollicité l'avis de la Région flamande dans le souci d'entretenir des relations de bon voisinage en date du 20 décembre 2004; qu'il a été remis le 23 mars 2005; qu'il a discrétionnairement décidé de ne pas interroger les Pays-Bas;

Considérant que l'article 1^{er} *bis* de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit énonce en substance que le Gouvernement wallon délimite un plan de développement à long terme sur la base de zones d'exposition au bruit correspondant aux limites maximales de développement des aéroports en Région wallonne, selon une formule de calcul qu'il explicite;

Considérant que, dans ce plan de développement à long terme, le Gouvernement wallon peut arrêter un plan d'exposition au bruit fondé sur une hypothèse de développement de l'aéroport projetée à dix ans et comprenant des zones d'exposition au bruit fixées de manière décroissante, en fonction de l'indicateur de bruit Lden; qu'en ce sens, les zones A, B, C et D ont été délimitées par le Gouvernement wallon en date du 27 mai 2004; que dans les zones ainsi délimitées, l'article 1^{er} *bis* habilite le Gouvernement wallon à prendre certaines mesures, parmi lesquelles figurent notamment l'acquisition de tout immeuble bâti ou non bâti, ainsi que l'octroi de subsides ou de primes en vue de l'isolation des immeubles concernés;

Considérant que les communes de la région flamande et des Pays-Bas ne sont pas incluses dans l'une de ces zones; que, si l'activité aéroportuaire a un impact acoustique dans les communes transfrontalières, celui-ci est inférieur aux seuils de bruit exprimés dans les plans précités;

Considérant que les requérants n'établissent en rien l'erreur manifeste d'appréciation dans l'exercice de ce pouvoir discrétionnaire; que le moyen ne peut être suivi".

Cet arrêté ministériel du 25 août 2005 a été notifié à la ville de Maastricht et à la commune de Riemst le 27 août 2005. Ces dernières n'ont pas introduit de recours au Conseil d'État contre ledit acte. Le recours en annulation introduit contre ce même arrêté ministériel par divers riverains de l'aéroport habitant en Région wallonne a, quant à lui, été rejeté par l'arrêt n° 228.077 du 14 juillet 2014.

IV. Compétence de la section du contentieux administratif du Conseil d'État pour connaître du recours en annulation

36. Le décret wallon du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général contenait un article 6 rédigé 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".

L'entrée en vigueur, le 25 juillet 2008, de ce décret avait eu pour effet de dessaisir le Conseil d'État du présent recours en annulation.

Dans son arrêt n° 144/2012 du 22 novembre 2012, la Cour constitutionnelle a toutefois annulé, notamment, l'article 6 de ce décret du 17 juillet 2008; dans ce même arrêt, la Cour constitutionnelle a jugé comme suit :

" [...] les articles attaqués devant être annulés, il revient au Conseil d'État de contrôler la légalité formelle et matérielle de ces permis" (motif B.14.2)".

À la suite de cet arrêt de la Cour constitutionnelle, le Conseil d'État est donc redevenu pleinement compétent pour statuer sur le présent recours en annulation.

Il n'y a en conséquence pas lieu de poser les questions préjudicielles suggérées par la partie requérante, celles-ci étant devenues sans objet à la suite de l'annulation de l'article 6 du décret du 17 juillet 2008 précité.

V. Intérêt à agir de la Région flamande

Thèse des parties

37. Dans sa requête, la partie requérante fonde son intérêt à agir sur deux éléments.

Elle fait valoir, en premier lieu, sa volonté d'assurer à la population de sa Région un environnement sain, conformément à l'article 23, alinéa 3, 4°, de la Constitution et à l'article 1.2.1. du décret flamand du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement. Ces objectifs seraient menacés par les dépassements des seuils de nuisances sonores causés par le trafic aérien de et vers l'aéroport de Bierset.

Elle affirme, en second lieu, que la partie adverse ne lui a pas transmis le dossier relatif à la demande de permis d'urbanisme, ni l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement ou, à tout le moins, ne lui a pas transmis ces documents en temps utile pour lui permettre de formuler ses objections pendant l'enquête publique.

38. En réponse à la thèse de la partie adverse selon laquelle elle aurait perdu son intérêt au recours à la suite de l'entrée en vigueur du décret du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général, elle répond qu'elle conserverait bien son intérêt au recours en cas d'annulation de ce décret par la Cour constitutionnelle et elle demande qu'il soit en tout état de cause posé à la Cour constitutionnelle cinq questions préjudicielles relatives à la légalité de ce décret.

39. À la suite de la position adoptée par le premier auditeur dans son rapport, selon laquelle le souci invoqué par la partie requérante d'assurer à sa population un environnement sain ne peut être retenu pour justifier son intérêt au recours, un tel intérêt se confondant avec l'intérêt général, la partie requérante fait valoir qu'elle conserve néanmoins toujours un intérêt au recours en ce qu'elle invoque la violation des prérogatives qui lui sont propres en sa qualité de région sur le territoire de laquelle les activités de l'aéroport de Liège-Bierset, telles qu'autorisées par le permis d'urbanisme attaqué, sont susceptibles d'avoir un impact transrégional, en particulier au sens de l'accord de coopération du 4 juillet 1994 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les échanges d'informations relatives aux projets ayant un impact transrégional sur l'environnement.

Appréciation

40. Le Conseil d'État ayant retrouvé sa pleine et entière compétence pour statuer sur le présent recours, les questions préjudicielles que la requérante suggère de poser en vue d'établir le maintien de son intérêt au recours sont devenues sans objet.

Dès lors que la partie requérante, dans son dernier mémoire, limite expressément son intérêt au recours à la violation des prérogatives qui découlent, pour elle, de sa qualité de Région limitrophe du projet, notamment en vertu de l'accord de coopération

conclu le 4 juillet 1994 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les échanges d'informations relatives aux projets ayant un impact transrégional sur l'environnement, de même qu'en vertu de la réglementation wallonne applicable en la matière, il convient d'examiner, sous ce seul aspect, si la partie requérante justifie bien, d'une part, de son intérêt au recours dans son ensemble, et, d'autre part, de son intérêt à chacun des moyens invoqués à l'appui de son recours.

À ce double point de vue, il y a lieu de considérer que la partie requérante peut, à bon droit, invoquer la violation des prérogatives qui lui sont reconnues en propre, en sa qualité de région limitrophe du projet, que ce soit en vertu de l'accord de coopération conclu le 4 juillet 1994 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les échanges d'informations relatives aux projets ayant un impact transrégional sur l'environnement ou en vertu de la législation wallonne dûment applicable au cas d'espèce. Toutefois l'intérêt dont peut ainsi se prévaloir la partie requérante doit être limité à l'objectif pour lequel ces prérogatives propres lui ont été reconnues, à savoir de permettre aux habitants de la région concernée de pouvoir faire valoir en temps utile leurs réclamations et observations quant au projet soumis à enquête publique. Deux modalités sont à cet égard prévues par les alinéas 2 et 3 de l'article 5 de l'accord de coopération du 4 juillet 1994 : soit, les habitants de la région susceptible d'être affectée par le projet doivent avoir l'occasion de pouvoir participer à l'enquête publique au même titre que les habitants de la région d'implantation du projet; soit le Gouvernement de la région susceptible d'être affectée par le projet doit avoir la possibilité d'organiser une enquête publique sur son propre territoire, sur la base de l'information qui lui a été communiquée, notamment en vertu de l'article 4 de l'accord de coopération du 4 juillet 1994, et de communiquer, dans le délai imparti à cet effet, les résultats de cette enquête au Gouvernement de la région d'implantation du projet, le cas échéant accompagnés de ses propres observations.

C'est donc dans la limite de l'intérêt ainsi circonscrite que, d'une part, l'intérêt au recours de la partie requérante peut être admis et que, d'autre part, la recevabilité des divers moyens invoqués dans la requête doit être examinée.

VI. Examen du bien-fondé du recours

A. Premier moyen

Thèse des parties

41.1. La partie requérante prend un premier moyen tiré de la violation des articles 2, 3, 4 et 5 de l'accord de coopération conclu le 4 juillet 1994 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les échanges

d'informations relatives aux projets ayant un impact transrégional sur l'environnement, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, des principes généraux de bonne administration dont, en particulier, le principe de la motivation matérielle, le droit de faire valoir son point de vue, les principes de précaution et de proportionnalité, le principe "*patere legem quam ipse fecisti*", ainsi que de l'excès de pouvoir. Ce moyen est divisé en trois branches.

41.2. Dans une première branche, la partie requérante invoque la violation de l'article 3 de l'accord de coopération précité, qui dispose comme suit (traduction libre) :

" Chaque Gouvernement régional s'engage à veiller à ce que soit porté à la connaissance du Gouvernement de la Région susceptible d'être affectée par un projet, l'existence de l'introduction d'une demande de permis pour ce projet soumis à l'étude d'incidences susceptible d'avoir un impact transrégional".

Selon la requérante, les conditions d'application de cette disposition sont remplies, la Région flamande étant susceptible d'être affectée par les nuisances du projet et celui-ci devant faire de plein droit l'objet d'une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement.

En s'abstenant d'informer la partie requérante de l'introduction de la demande de permis d'urbanisme ayant conduit à la délivrance de l'acte attaqué, la partie adverse aurait violé l'article 3 de l'accord de coopération du 4 juillet 1994. Même plus, il ressort, d'une part, d'un courrier de la partie adverse du 22 février 2006 que le dossier sollicité par la partie requérante ne lui a pas été adressé en application de l'accord de coopération du 4 juillet 1994, et, d'autre part, de la motivation de l'acte attaqué que la partie adverse n'a pas entendu faire application de cet accord de coopération.

41.3. Dans une deuxième branche, la partie requérante invoque la violation de l'article 4 du même accord de coopération, qui est rédigé comme suit (traduction libre) :

" Au cas où le Gouvernement de la Région d'implantation d'un projet estime que ce projet est susceptible d'avoir un impact transrégional ou au cas où le Gouvernement de la Région susceptible d'être affectée par le projet le requiert, le Gouvernement d'implantation du projet veille à ce que soit transmise au Gouvernement de la Région susceptible d'être affectée par le projet, une copie complète de l'étude d'incidences dès que celle-ci est réalisée et ce notamment avant l'organisation de l'enquête publique réalisée dans le cadre de l'évaluation des incidences".

La partie requérante aurait demandé à la partie adverse, par des lettres des 3 mai 2002 et 23 décembre 2003, de lui communiquer une copie de l'étude d'incidences. Ces demandes seraient restées sans suite, de sorte que la partie adverse aurait violé l'article 4 de l'accord de coopération du 4 juillet 1994, en application duquel une copie complète de l'étude d'incidences devait être communiquée "dès sa réalisation et ce notamment avant l'organisation de l'enquête publique". Ce n'est par ailleurs qu'en violation des principes de précaution et de proportionnalité que la partie adverse a considéré que le projet n'était pas susceptible d'avoir

un impact environnemental transfrontalier. Il s'ensuit que tant le premier permis d'urbanisme retiré que le permis d'urbanisme présentement attaqué sont frappés d'illégalité.

Il n'aurait pas non plus été donné suite à la lettre du ministre flamand de l'Environnement du 6 avril 2006, ce qui constituerait en soi une cause d'illégalité de l'acte attaqué.

41.4. Dans une troisième branche, la partie requérante critique la motivation par laquelle il est justifié dans l'acte attaqué que l'accord de coopération du 4 juillet 1994 n'est pas applicable en l'espèce.

Elle observe tout d'abord que la motivation de l'acte attaqué ne permet pas de comprendre la raison pour laquelle il n'a pas été répondu à ses courriers des 3 mai 2002, 23 décembre 2003 et 6 avril 2006.

Elle fait ensuite valoir que les considérations de l'acte attaqué, selon lesquelles le projet n'a pas d'incidences environnementales transrégionales, sont erronées. Ainsi, la circonstance qu'il s'agit bien d'un projet rentrant dans le champ d'application de l'accord de coopération du 4 juillet 1994 résulte du simple fait que des habitants de communes de la Région flamande ont participé à l'enquête publique et ont exprimé leur opposition au projet d'extension de l'aéroport de Liège-Bierset. Par ailleurs, le simple fait que la Région flamande l'ait expressément demandé imposait, en application de l'article 4 de l'accord de coopération, qu'une copie complète de l'étude d'incidences lui soit transmise, peu importe que la partie adverse soit d'avis que le projet n'était pas susceptible d'avoir un impact transrégional.

Contrairement à ce que semble laisser sous-entendre la motivation de l'acte attaqué, la partie requérante considère également qu'elle a bien un intérêt propre à invoquer la violation de l'accord de coopération du 4 juillet 1994, et ce, nonobstant le fait que les habitants des communes flamandes limitrophes ont eu l'occasion de faire valoir leurs réclamations pendant l'enquête publique. L'accord de coopération du 4 juillet 1994 conférerait en effet aux Régions des droits propres.

De plus, ce serait à tort qu'il est renvoyé dans la motivation de l'acte attaqué à l'article 92bis, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles pour soutenir que l'accord de coopération du 4 juillet 1994 ne peut être invoqué à défaut d'avoir reçu l'assentiment du Parlement wallon. Cette disposition de la loi spéciale n'exigerait pas l'assentiment parlementaire pour les accords de coopération facultatifs, tel celui du 4 juillet 1994. Même si cela devait être le cas, il n'en reste pas moins que cet accord de coopération a été publié au Moniteur belge et qu'il fait dès lors partie de l'ordre juridique. Permettre dans ces conditions à une région de ne pas appliquer un accord de coopération parce qu'il n'a pas reçu

l'assentiment des Parlements reviendrait à laisser l'application des accords de coopération facultatifs à l'appréciation discrétionnaire des régions. Le Conseil d'État lui-même, dans son arrêt n° 78.330 du 25 janvier 1999, en cause ASBL Inter-Environnement Bruxelles et autres, ne semble pas considérer que l'accord de coopération constituerait une norme dont la violation n'est pas susceptible d'être invoquée.

Enfin, c'est à tort qu'il est affirmé dans l'acte attaqué que "ce n'est pas l'acte attaqué qui générera l'ensemble des nuisances sonores invoquées mais bien le développement de l'activité liée à l'exploitation de l'aéroport et entérinée par l'arrêté du 6 février 2003 révisant le plan de secteur de Liège".

42.1. La partie adverse fait valoir, à titre principal, que l'accord de coopération du 4 juillet 1994 est dépourvu de toute force obligatoire.

Il s'agirait en effet d'un accord de coopération facultatif visé par l'article 92*bis*, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Il ressortirait de l'alinéa 2 de cette disposition que les accords qui, comme en l'espèce, portent sur les matières réglées par décret, à savoir des accords facultatifs à contenu législatif, n'ont d'effet qu'après avoir reçu l'assentiment par décret.

L'accord de coopération du 4 juillet 1994 n'ayant pas reçu l'assentiment du Parlement wallon, c'est à juste titre qu'il est considéré dans l'acte attaqué que cet accord ne peut produire aucun effet.

42.2. À titre subsidiaire, la partie adverse soutient qu'aucune des trois branches du moyen n'est fondée.

Quant à la première branche, la partie adverse observe que la partie requérante a bien été avisée du dépôt de la demande de permis d'urbanisme. De plus, le dossier complet de la demande de permis et l'étude d'incidences lui auraient été communiqués le 20 octobre 2005. Il aurait ainsi été satisfait aux exigences de l'article 3 de l'accord de coopération. Le grief tiré de la méconnaissance de cette disposition doit en conséquence être écarté.

En réponse à la deuxième branche, la partie adverse admet que, contrairement au prescrit de l'article 4 de l'accord de coopération, l'étude d'incidences n'a pas été transmise à la requérante "avant" la tenue de l'enquête publique. Toutefois, dès lors que la partie adverse a attendu de recevoir les remarques de la partie requérante avant de prendre la décision litigieuse, cette circonstance n'aurait pu léser la partie requérante.

La partie adverse ajoute que l'accord de coopération ne prévoit aucune sanction en cas de transmission de l'étude d'incidences « après » la tenue de l'enquête publique.

Le reproche tiré de la violation de l'article 4 de l'accord de coopération ne serait donc pas fondé.

Par ailleurs, les lettres de la requérante des 3 mai 2002, 23 décembre 2003 et 6 avril 2006 n'auraient pas appelé de réponse autre que les considérations contenues dans l'acte attaqué, plus particulièrement aux pages 8 à 12 de celui-ci. Le reproche tenant à l'insuffisance de la motivation de l'acte attaqué est, en conséquence, également dépourvu de fondement.

Par la troisième branche, la partie requérante critiquerait deux considérations contenues dans l'acte attaqué, à savoir que les habitants des communes néerlandophones proches de l'aéroport ont pu faire valoir leurs remarques sur le projet et que les nuisances alléguées trouvent leur origine dans le plan de secteur. La partie adverse observe toutefois que ce ne seraient cependant pas ces considérations qui fonderaient la délivrance de l'acte attaqué.

En réalité, les deux considérations critiquées seraient des éléments surabondants de la réponse apportée à la réclamation de la partie requérante. En effet, à l'appui de son moyen, la partie adverse invoque, notamment, la violation de l'accord de coopération du 4 juillet 1994. Or le rejet de la réclamation de la partie requérante sur ce point se fonde essentiellement sur l'absence de force obligatoire de cet accord de coopération, comme le rappelle l'acte attaqué. Quant à l'arrêt C.E. Inter-Environnement Bruxelles, n° 78.330 du 25 janvier 1999, auquel se réfère la requérante, il aurait seulement examiné si l'accord de coopération avait été respecté, en ce qui concerne la tenue d'une enquête publique pendant trente jours, et n'autoriserait aucune conclusion quant à la force obligatoire de cet accord de coopération.

Enfin, la partie adverse observe que les nuisances sonores alléguées à l'appui du recours en annulation trouvent leur origine, non pas dans le permis d'urbanisme attaqué, mais bien dans l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 février 2003 révisant partiellement le plan de secteur de Liège-Bierset en vue de permettre l'allongement de la piste principale de cet aéroport.

42.3. La partie adverse en conclut que le premier moyen n'est pas fondé.

43. Dans son mémoire en réplique, la partie requérante maintient que l'accord de coopération du 4 juillet 1994 a bien force obligatoire, même s'il n'a pas reçu l'assentiment des assemblées législatives concernées.

Cet accord de coopération porte en effet, non sur une matière devant être réglée par décret, mais sur une matière relevant de la compétence des gouvernements, comme le prouve le renvoi opéré par l'article 1^{er}, 1^o, de l'accord de coopération à 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. L'accord de coopération en question ne serait pas non plus de nature à grever les régions ni à lier des Belges individuellement.

Il ressortirait donc de l'article 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980 que l'accord de coopération du 4 juillet 1994 ne nécessitait pas l'assentiment parlementaire des régions concernées.

La partie requérante revient ensuite sur les trois branches du moyen et maintient que chacune de ces branches est fondée, notamment en raison du fait que l'étude d'incidences complète ne lui a pas été transmise "avant" le début de l'enquête publique mais, bien au contraire, alors même que cette enquête était clôturée. S'agissant de la troisième branche du moyen, elle fait également valoir que la délivrance du permis d'urbanisme attaqué autorise l'extension de la piste principale de l'aéroport de Liège-Bierset vers le territoire de la Région flamande et permettra un triplement des activités de transport de fret dans les prochaines années, étant considéré que même le recours à des avions plus gros et moins bruyants ne peut conduire à une diminution du niveau général des nuisances sonores subies.

44. Dans son dernier mémoire, la partie requérante fait encore valoir, qu'indépendamment de la question de savoir si l'accord de coopération du 4 juillet 1994 devait être soumis à la procédure d'assentiment législatif, ce qu'elle conteste, il n'en reste pas moins qu'en tout état de cause les parties signataires de cet accord se devaient, dès la signature de celui-ci et, *a fortiori* dès sa publication au Moniteur belge, y donner suite. Agir en sens contraire reviendrait en effet à violer tant le principe de minutie que la règle de droit "*patere legem quam ipse fecisti*".

45. Dans son dernier mémoire, la partie adverse reproduit principalement les arguments déjà développés dans son mémoire en réponse. S'agissant de la violation alléguée de l'article 3 de l'accord de coopération du 4 juillet 1994, elle fait encore valoir qu'elle n'avait l'obligation d'aviser la partie requérante de l'existence de l'introduction de la demande de permis que si elle estimait que la partie requérante pouvait effectivement être affectée par ce projet, ce qui n'était pas le cas.

Au sujet de la violation alléguée de l'article 4 de l'accord de coopération, elle observe que la transmission, après la tenue de l'enquête publique, de l'étude d'incidences ne peut en aucun cas avoir lésé la partie requérante, dès lors qu'avant de prendre l'acte attaqué, la partie adverse a attendu de recevoir les remarques formulées par la partie requérante. Aucune sanction n'est par ailleurs attachée à la transmission tardive de l'étude d'incidences. Il n'y avait, en outre, pas lieu de répondre dans la motivation de l'acte attaqué aux courriers de la partie requérante des 3 mai 2002 et 23 décembre 2003 dès lors que ces courriers ne constituent assurément pas une réclamation ou une observation quant au projet envisagé. Quant à la troisième branche du moyen, la partie adverse répète que l'allongement de la piste principale de l'aéroport de Liège-Bierset aura un impact global positif sur le niveau des nuisances sonores encourues par les riverains de l'aéroport. Elle se réfère entre autres à un arrêt prononcé par la Cour d'appel de Liège le 24 avril 2012, suite à une action environnementale introduite, notamment, par la commune de Riemst, laquelle se basait sur des enregistrements réalisés par l'administration de la Région flamande, notamment en 2010 et en 2011.

Appréciation

46. Contrairement à ce que fait valoir la partie adverse, les nuisances sonores susceptibles d'être impliquées par le développement de l'activité liée à l'exploitation de l'aéroport de Liège-Bierset ne trouvent pas leur seule origine dans l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 février 2003 révisant le plan de secteur de Liège. Ces nuisances sonores potentielles trouvent en effet également, si pas principalement, leur origine tant à la suite de l'obtention du permis d'urbanisme présentement attaqué que dans la délivrance, le 25 août 2005, du permis d'exploiter. Sans l'obtention de ces deux permis, le développement de l'activité de l'aéroport n'aurait en effet pas été possible. Le premier moyen de la requête est donc bien recevable à cet égard.

47. En application de l'article 92bis, §1^{er}, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, tel qu'il a été inséré par la loi spéciale du 8 août 1988 et modifié par la loi spéciale du 16 juillet 1993, trois catégories d'accords de coopération de nature législative ne peuvent avoir d'effets qu'après avoir reçu assentiment par la loi, par décret et/ou par ordonnance. Il s'agit des accords qui portent sur des matières réglées par la loi, par décret et/ou par ordonnance, des accords qui pourraient grever l'État, les communautés et/ou les régions et des accords qui pourraient lier individuellement des Belges.

À cet égard, il n'apparaît tout d'abord pas que l'accord de coopération du 4 juillet 1994 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les échanges d'informations relatives aux projets ayant un impact

transrégional sur l'environnement doit être qualifié d'accord portant sur des matières réglées par la loi, par décret et/ou par ordonnance. Il convient en effet d'observer que le préambule de cet accord de coopération, qui a fait l'objet d'une publication au Moniteur belge du 11 août 1994, vise quatre actes de nature législative, lesquels contiennent tous des habilitations conférées au pouvoir exécutif afin de fixer les modalités particulières d'exécution des procédures d'enquête publique et de réalisation des études d'incidences relatives à certains projets. Il s'agit en effet de la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, du décret du Conseil flamand du 28 juin 1985 relatif à l'autorisation anti-pollution, du décret du Conseil régional wallon du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne et de l'ordonnance du Conseil régional bruxellois du 30 juillet 1992 relative à l'évaluation préalable des incidences de certains projets dans la Région de Bruxelles-Capitale. C'est en exécution des habilitations conférées par ces textes que les différents pouvoirs exécutifs compétents ont adopté divers arrêtés d'exécution dont certains sont également visés tant au préambule de l'accord de coopération du 4 juillet 1994 qu'à l'article 1^{er} de cet accord. S'agissant des parties requérante et adverse, sont notamment visés l'arrêté de l'Exécutif flamand du 23 mars 1989 portant organisation de l'évaluation des incidences sur l'environnement de certaines catégories d'établissements incommodants, l'arrêté de l'Exécutif flamand du 23 mars 1989 fixant pour la Région flamande les catégories de travaux et d'actes autres que des établissements incommodants pour lesquelles la demande de permis de bâtir doit contenir une évaluation des incidences sur l'environnement et 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. Or, la comparaison du contenu de l'accord de coopération avec celui de ces divers arrêtés d'exécution permet de considérer que l'accord de coopération ne tend à fixer que certaines modalités particulières d'exécution des procédures d'enquête publique et de communication des études d'incidences relatives à certains projets susceptibles d'avoir un impact transrégional, et ce, afin d'assurer, comme précisé dans le préambule de l'accord de coopération, une meilleure coordination de l'information au niveau régional des projets ayant un impact transrégional. En d'autres termes, les différents pouvoirs exécutifs ont pu trouver un fondement juridique suffisant dans les différents textes législatifs cités dans le préambule dudit accord pour conclure l'accord de coopération du 4 juillet 1994 et cet accord relève donc de la catégorie des accords de coopération de nature réglementaire. L'accord de coopération du 4 juillet 1994 ne devait, en conséquence, pas être soumis à la procédure d'assentiment par décret. C'est d'ailleurs bien en ce sens que les parties à l'accord de coopération se sont comportées puisque, d'une part, aucune d'entre elles n'a effectivement soumis cet accord à la procédure d'assentiment par décret ou par ordonnance et que, d'autre part, il a été expressément prévu que cet accord de coopération entrerait en vigueur deux mois après sa signature, le 4 juillet 1994, alors qu'il a été publié au Moniteur belge du 11 août 1994. L'accord de coopération du 4 juillet 1994 ne relève donc pas de la première catégorie des accords de coopération de type législatif.

Il n'y a par ailleurs pas lieu de considérer que l'accord de coopération du 4 juillet 1994 aurait pour effet de grever les régions au sens où il convient d'entendre cette expression au regard des travaux parlementaires qui ont précédé l'adoption de la loi spéciale du 8 août 1988, laquelle loi a inséré l'article 92*bis* dans la loi spéciale de réformes institutionnelles de réformes institutionnelles du 8 août 1980, ainsi que de la loi spéciale du 16 juillet 1993 visant à achever la structure fédérale de l'État, laquelle loi a, par son article 61, § 1^{er}, remplacé l'article 92*bis*, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980. Les dispositions de cet accord n'impliquent en effet, par elles-mêmes, aucune charge financière à charge des régions; elles n'imposent par ailleurs à celles-ci aucun engagement de nature à limiter les droits souverains des régions. En effet, comme il a déjà été exposé précédemment, l'accord de coopération du 4 juillet 1994 se limite simplement à assurer entre les régions une meilleure coordination de l'information au niveau régional des projets ayant un impact transrégional et à rétablir de cette manière un climat de confiance entre les régions.

Enfin, l'accord de coopération du 4 juillet 1994 n'impose de toute évidence aucune obligation de droit public ou privé à charge des particuliers et, notamment, des riverains des communes proches de l'aéroport de Liège-Bierset.

Il y a donc lieu de conclure que l'accord de coopération du 4 juillet 1994 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les échanges d'informations relatives aux projets ayant un impact transrégional sur l'environnement n'avait pas à être soumis à la procédure d'assentiment par décret ou par ordonnance, prévue par l'article 92*bis*, § 1^{er}, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980. La partie requérante peut, en conséquence, se prévaloir d'une violation à son égard de l'une ou l'autre des dispositions de cet accord. Encore convient-il de vérifier si, d'une part, il y a bien eu, en l'espèce, une telle violation et si, d'autre part, la partie requérante a effectivement un intérêt, dans le sens circonscrit ci-avant, à se prévaloir d'une telle violation.

48. En ce qui concerne la violation alléguée de l'article 3 de l'accord de coopération, selon laquelle la partie adverse n'aurait pas informé la partie requérante de l'existence de l'introduction de la demande de permis portant, notamment, sur l'allongement de la piste principale de l'aéroport de Liège-Bierset, il convient d'observer que la partie adverse n'a effectivement pas formellement informé la partie requérante de l'introduction de cette demande de permis par la S.R.W.T. en date du 31 mai 2001. Mais il ressort toutefois du courrier adressé le 3 mai 2002 par le Ministre flamand de l'Environnement et de l'Agriculture que la partie requérante, anticipant par là-même sur une éventuelle demande d'application de l'accord de coopération du 4 juillet 1994, a expressément demandé que l'étude d'incidences lui soit transmise et que la Région flamande soit même impliquée dès le début de cette étude

d'incidences. Le but poursuivi par l'article 3 de l'accord de coopération a donc bien été atteint, fût-ce de manière indirecte, de sorte que la partie requérante n'a pas d'intérêt à se prévaloir, sur ce point, d'une éventuelle violation de ses prérogatives propres découlant de cet article 3.

49.1. S'agissant de la violation alléguée de l'article 4 de l'accord de coopération, les deux parties s'accordent pour reconnaître que l'étude d'incidences relative à la demande de permis d'urbanisme n'a pas, comme le prévoit en effet cet article 4, été formellement communiquée à la partie requérante dès sa réalisation et, notamment, pas dès "avant" l'organisation de l'enquête publique relative à cette demande de permis.

49.2. Il ressort toutefois que cette transmission tardive de l'étude d'incidences ainsi que des autres documents annexés au courrier de la Région wallonne du 20 octobre 2005 n'a pas eu de conséquence concrètes néfastes au regard du but fixé et des modalités précisées à l'article 5 de l'accord de coopération du 4 juillet 1994.

En effet, il ressort tout d'abord, tant du dossier administratif que de l'exposé des faits, que l'étude d'incidences a finalement bien été communiquée à la partie requérante par courrier du 20 octobre 2005. Un délai de nonante jours a par ailleurs été laissé à la partie requérante pour communiquer ses remarques et observations éventuelles. La partie requérante pouvait de même organiser, durant ce délai, une procédure d'information des habitants des communes situées en Région flamande et directement concernées par l'extension de la piste principale de l'aéroport de Liège-Bierset. Un courrier de rappel a de même été adressé le 27 janvier 2006, soit après l'expiration du délai de nonante jours initialement accordé. Il en découle que la partie requérante aurait donc pu, comme l'observe la partie adverse, faire valoir ses observations éventuelles avant même que le permis d'urbanisme ne soit finalement délivré en date du 13 septembre 2006. Or, dans son courrier du 6 avril 2006 faisant suite à un troisième courrier de la Région wallonne du 22 février 2006, le Ministre flamand des Travaux publics, de l'Énergie, de l'Environnement et de la Nature s'est limité, d'une part, à observer qu'il se trouvait dans l'impossibilité de porter une appréciation sur une étude d'incidences incomplète, du fait que celle-ci ne comporte aucune analyse relative aux éventuels effets pervers sonores de l'allongement de la piste de l'aéroport de Liège pour ce qui concerne le territoire de la Région flamande et, d'autre part, à faire valoir que les droits et les intérêts de la Région flamande et de ses habitants avaient de toute évidence été violés et que la seule réparation possible consistait à reprendre la procédure de demande de permis d'urbanisme *ab initio*. En agissant de la sorte, la partie requérante s'est, en conséquence, elle-même privée de la possibilité de faire dûment usage des prérogatives qui lui sont expressément reconnues par l'accord de coopération du 4 juillet 1994.

Il ressort ensuite, tant du dossier administratif que de l'exposé des faits, que de nombreux habitants de communes situées en Région flamande ont pu utilement faire valoir

leurs objections dans le cadre de l'enquête publique réalisée, du 24 novembre au 23 décembre 2003 à l'initiative des autorités compétentes en Région wallonne, et que tant diverses communes situées en Région flamande que la province du Limbourg ont pu également intervenir dans le cadre de cette procédure d'enquête publique, au même titre d'ailleurs que divers habitants de la ville de Maastricht. Le bourgmestre de la commune de Riemst a de même assisté, en tant que l'un des représentants des réclamants, à la réunion de concertation organisée le 13 janvier 2004. Il en découle que tant l'objectif fixé par l'article 5 de l'accord de coopération que l'une des modalités prévues à cet article ont donc bien été atteints, en ce que les habitants des communes situées en Région flamande de même que leurs représentants communaux ont effectivement pu participer à l'enquête publique au même titre que les habitants de la Région wallonne. Sur ce second point, la partie requérante ne peut non plus valablement se prévaloir d'une violation des prérogatives qui lui sont reconnues en propre par l'accord de coopération du 4 juillet 1994.

Il en va d'autant plus ainsi qu'il convient encore d'observer que, dans le cadre de la procédure menée en vue de l'obtention du permis d'environnement, le Ministre-Président de la Région flamande a expressément fait état, dans un courrier du 23 mars 2005, de ce que la partie requérante avait bien eu connaissance de l'étude d'incidences réalisée dans le cadre de la procédure d'obtention du permis d'urbanisme. Par ailleurs, dans ce même courrier, le Ministre-Président de la Région flamande, après avoir relevé que des initiatives heureuses avaient été prises sur le plan de la concertation et de la communication avec les voisins alentours de l'aéroport de Lège-Bierset, s'est limité à demander qu'une concertation complémentaire soit organisée avec les autorités wallonnes compétentes afin de vérifier s'il ne convient pas que des mesures particulières soient imposées en vue de protéger le repos nocturne des habitants des communes environnantes situées sur le territoire de la Région flamande.

50. Compte tenu de ce qui précède, il y a donc lieu de considérer que, même si la partie adverse n'a pas formellement respecté l'une ou l'autre des dispositions de l'accord de coopération du 4 juillet 1994, ceci n'a cependant pas eu d'impact concret du fait que l'objectif poursuivi par cet accord de coopération, tel que décrit à l'article 5 de cet accord, a, fût-ce de manière indirecte, bien été atteint.

Il s'ensuit que la partie requérante, compte tenu des circonstances du cas d'espèce, n'a pas un intérêt suffisant, au titre des prérogatives qui lui sont propres, à invoquer, à l'appui de son premier moyen, une violation des articles 3 et 4 de l'accord de coopération du 4 juillet 1994.

Le premier moyen, en ce qui concerne sa première branche, sa deuxième branche et sa troisième branche, pour partie, n'est en conséquence pas fondé.

51. Enfin, compte tenu de l'intérêt sur lequel la partie requérante peut fonder son recours, celle-ci n'a pas non plus un intérêt suffisant à se prévaloir, dans la troisième branche de son moyen, de ce qu'il n'aurait pas été suffisamment tenu compte des nuisances sonores alléguées par les habitants de diverses communes situées en Région flamande. Dès lors que ces habitants de même que les représentants de ces communes ont en effet pu prendre connaissance en temps utile de l'étude d'incidences et participer activement à la procédure d'enquête publique, c'est en effet à ces habitants et à ces représentants qu'il incombe de faire valoir leurs griefs éventuels et ce, tout au long de la procédure, tant administrative que contentieuse, d'examen de la demande d'obtention du permis d'urbanisme litigieux.

52. Le premier moyen du recours n'est en conséquence pas fondé.

B. Deuxième moyen

Thèse des parties

53. La partie requérante invoque la violation de l'article 36 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 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, des principes généraux de bonne administration, dont, en particulier, le principe de motivation matérielle, le droit d'être entendu, ainsi que les principes de minutie et du raisonnable.

Il ressortirait de l'article 36 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 que, lorsqu'une demande relative à un projet situé en Région wallonne est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement d'une autre région, l'administration wallonne compétente doit transmettre à la Région concernée le dossier de demande de permis, l'étude d'incidences et toute information dont elle dispose sur les incidences transfrontalières du projet, dont, notamment, les modalités d'organisation de l'enquête publique, la date de début présumée de celle-ci et l'indication de l'autorité compétente pour recevoir les observations éventuelles.

En s'abstenant de communiquer ces informations à la partie requérante en temps utile, malgré plusieurs demandes expresses de celle-ci, la partie adverse aurait empêché la partie requérante de faire valoir ses observations pendant l'enquête publique.

La partie adverse aurait dès lors violé l'article 36 de l'arrêté du 4 juillet 2002, précité, ainsi que le principe de minutie, dès lors que la décision attaquée n'aurait pas fait l'objet d'une procédure d'élaboration minutieuse.

54. La partie adverse rappelle que la demande de permis d'urbanisme a été introduite le 31 mai 2001. L'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne n'est cependant entré en vigueur que le 1^{er} octobre 2002. Il ressort en effet de l'article 20 du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne, tel que modifié par le décret du 11 mars 1999, que les demandes de permis introduites avant le 1^{er} octobre 2002 sont traitées selon la procédure en vigueur au jour de l'introduction de la demande.

L'article 36 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 est donc inapplicable *ratione temporis*.

55. À titre principal, la partie requérante se réfère, dans son mémoire en réplique, à l'argumentation développée dans la requête en annulation.

À titre subsidiaire, elle fait valoir que, même s'il devait être admis que l'article 36 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 n'est pas applicable en l'espèce, le moyen n'en serait pas moins fondé. En effet, alors qu'il ne peut être raisonnablement contesté que le projet entraîne des incidences environnementales importantes pour la Région flamande, la partie adverse a en effet empêché la partie requérante de faire valoir ses objections sans que l'acte attaqué ne contienne de motivation satisfaisante à cet égard. La partie requérante a, en outre, demandé à plusieurs reprises, que l'étude d'évaluation des incidences lui soit communiquée.

La partie adverse aurait ainsi violé, à tout le moins, les principes généraux de bonne administration, spécialement le principe selon lequel tout acte administratif doit reposer sur des motifs matériels exacts, le droit d'être entendu, le principe de minutie et le principe du raisonnable.

56. Dans son dernier mémoire, la partie requérante fait valoir qu'il y a, à tout le moins, violation des divers principes généraux de droit invoqués à l'appui du moyen, et notamment des principes de bonne administration. Elle observe tout d'abord qu'il est de jurisprudence constante qu'une administration prudente doit prendre en compte une nouvelle législation qui vient d'être adoptée, même si cette législation n'est pas encore entrée en vigueur. En outre, le simple fait qu'un affichage annonçant l'enquête publique a eu lieu n'empêche pas qu'une administration minutieuse doit répondre aux demandes expresses qui lui ont été adressées. Or, la partie adverse n'a pas répondu à ces demandes et n'a pas motivé sa décision sur ce point. Il y a donc eu violation du devoir de minutie et du devoir de motivation.

57. Dans son dernier mémoire, la partie adverse ne voit pas en quoi elle aurait pu violer les diverses normes de droit invoquées à l'appui du moyen, dès lors que l'article 36 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 n'était pas applicable en l'espèce. Le moyen manque donc en droit.

Appréciation

58. La demande de permis d'urbanisme a été introduite le 31 mai 2001 et a donné lieu à un accusé de réception de dossier complet le 22 juin 2001. Le permis d'urbanisme contesté a été délivré le 13 septembre 2006.

Le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement contient un article 170 qui remplace les dispositions du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne par des dispositions nouvelles.

Ce décret du 11 mars 1999 est entré en vigueur le 1^{er} octobre 2002 en vertu de son article 183 et de l'article 278 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement. Le décret du 11 mars 1999 est donc entré en vigueur après l'introduction de la demande de permis litigieuse mais avant la délivrance du permis d'urbanisme attaqué.

À cet égard, l'article 20, nouveau, du décret du 11 septembre 1985, tel que remplacé par l'article 170 du décret du 11 mars 1999 avec effet au 1^{er} octobre 2002, dispose comme suit :

" Les demandes de permis ainsi que les recours administratifs organisés, introduits avant l'entrée en vigueur du présent décret, sont traités selon la procédure en vigueur au jour de l'introduction de la demande".

L'évaluation des incidences du projet litigieux devait donc s'effectuer conformément aux dispositions du décret du 11 septembre 1985, dans sa version antérieure au décret du 11 mars 1999, et conformément aux dispositions 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.

Il s'ensuit que l'article 36 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne est inapplicable *ratione temporis* à la procédure de délivrance du permis d'urbanisme attaqué et que la partie adverse n'était pas tenue de motiver la décision litigieuse par rapport à cette disposition inapplicable *ratione temporis*.

En ce qu'il invoque la violation de cette disposition, le deuxième moyen manque en droit.

59. En ce que la partie adverse se fonde par ailleurs sur la violation des autres normes de droit invoquées à l'appui du moyen, dont la violation de l'obligation de motivation et des principes de bonne administration, de minutie et du raisonnable, il y a lieu, pour les mêmes raisons que celles développées lors de l'examen du premier moyen, de considérer que cet aspect du deuxième moyen manque également de fondement.

En effet, à supposer même qu'il y ait eu une violation, à un moment donné de la procédure suivie par la partie adverse, de l'une ou l'autre de ces normes, ceci n'a cependant pas eu d'impact concret du fait que la partie requérante a finalement bien reçu copie des documents demandés, dont l'étude d'incidences, et qu'elle a eu la possibilité de faire valoir toutes les observations et réclamations qu'elle jugeait utile d'adresser à la partie adverse et ce, avant même que cette dernière adopte la décision attaquée. Il a par ailleurs été formellement répondu dans la motivation de l'acte attaqué aux griefs formulés par la partie requérante dans son courrier du 6 avril 2006.

Il s'ensuit que la partie requérante, au regard des prérogatives qui lui sont propres, ne présente donc pas un intérêt suffisant, au sens où il convient de circonscrire celui-ci, à se prévaloir d'une éventuelle violation de l'une ou l'autre des autres normes de droit invoquées à l'appui du deuxième moyen.

60. Dans la mesure où la partie requérante fonde son moyen sur ce qu'il n'aurait pas été adéquatement répondu dans la motivation de l'acte attaqué à ses différents courriers, l'on n'aperçoit pas en quoi, au regard du contenu de ces différents courriers et des réponses qui y ont finalement été données par la partie adverse, la motivation formelle de la décision attaquée, qui expose longuement les motifs pertinents qui la soutiennent, serait à ce point inadéquate qu'elle devrait nécessairement conduire à une annulation *pro forma* de la décision attaquée.

61. Le deuxième moyen du recours n'est en conséquence pas fondé.

C. Troisième moyen

Thèse des parties

62. Le troisième moyen est pris de la violation des articles 45 et 46 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, des

articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, des principes généraux de bonne administration, et, en particulier, du principe de motivation matérielle, du droit de faire valoir son point de vue et des principes de minutie et d'appréciation raisonnable.

La partie requérante soutient tout d'abord que la réunion de concertation du 13 janvier 2004 n'a pas été tenue correctement, dès lors que, ni des représentants de la partie adverse, ni des représentants des autorités provinciales et communales flamandes, n'ont été invités à cette réunion. Des éléments essentiels de l'affaire n'auraient, de ce fait, pas été pris en considération pendant cette réunion, laquelle n'aurait pas été tenue valablement du fait qu'un groupe substantiel de personnes intéressées par la prise de décision n'a pas été entendu. Dans ces conditions, le but poursuivi par les articles 45 et 46 de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991 n'aurait pas été atteint et le principe de bonne administration aurait été méconnu.

La motivation de l'acte attaqué serait également critiquable en ce qu'elle n'expose pas comment la réunion de concertation du 13 janvier 2004 a été organisée, quelles administrations ont été invitées, quels représentants des réclamants y ont été admis et quelles conclusions ont été tirées de cette réunion de concertation.

La partie requérante fait ensuite état de ce que le Ministre wallon du Logement, des Transports et du Développement territorial aurait fait état, dans son courrier du 22 février 2006, d'une deuxième réunion de concertation qui aurait eu lieu, sur une base volontaire, le 27 janvier 2006, c'est-à-dire postérieurement au retrait du premier permis d'urbanisme du 9 juillet 2004. Les représentants des réclamants, et notamment ceux de la partie requérante, n'auraient pas non plus été invités à cette réunion. D'une manière plus générale, les exigences de la troisième section de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991 n'auraient pas été respectées pendant cette deuxième réunion. Celle-ci ne serait d'ailleurs même pas mentionnée dans l'acte attaqué, alors qu'elle a pu être de nature à influencer la décision adoptée et qu'elle a été tenue en violation des dispositions réglementaires applicables. La partie requérante y voit une violation du principe de bonne administration et du droit d'être entendu, d'autant plus qu'elle avait demandé depuis des années à être associée à la prise de décision dans ce dossier.

63. La partie adverse soutient que la partie requérante a été valablement convoquée à la réunion de concertation du 13 janvier 2004. L'avis d'enquête publique, dont le modèle serait conforme au prescrit de l'annexe IV de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991, aurait indiqué la date et l'heure de la réunion de concertation et aurait invité la population à y participer. L'avis d'enquête publique aurait également fait mention de ce que "les réclamants devront indiquer neuf délégués qui les représenteront lors de la réunion de

concertation", conformément à l'article 46, alinéa 1^{er}, 2^o, et alinéa 2, de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991.

Il serait par ailleurs inexact d'affirmer qu'aucun représentant des autorités flamandes concernées n'a assisté à cette réunion. Le procès-verbal de celle-ci, qui figure en annexe 3 du rapport d'étude d'incidences, mentionne en effet la présence du bourgmestre de Riemst.

C'est donc à tort que la partie requérante soutiendrait qu'elle n'a été, ni convoquée, ni représentée à la réunion de concertation du 13 janvier 2004.

Quant à la réunion du 27 janvier 2006, il s'agirait d'une réunion informelle du comité de concertation pour l'environnement de l'aéroport de Liège-Bierset. Ce comité se réunirait tous les six mois pour examiner les mesures prises par la Région wallonne, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores provoquées par l'aéroport de Bierset. Ce comité aurait tenu deux réunions, une le 16 décembre 2005 et une autre le 27 janvier 2006. Par ailleurs, à la suite d'une demande en ce sens de certaines communes de la Région flamande, il a été convenu que la composition de ce comité de concertation serait de manière informelle, étendue à des représentants de ces communes (Riemst, Tongres, Heers et Bilzen) ainsi qu'à un représentant de la Région flamande pour l'environnement. Il ne serait par ailleurs pas établi que la réunion de ce comité en date du 27 janvier 2006, qui n'avait donc pas pour objet l'allongement de la piste de l'aéroport mais bien un échange de vues sur les mesures mises en œuvre par la Région wallonne, notamment pour contrer les nuisances sonores, ait eu une influence sur le processus décisionnel de délivrance du permis d'urbanisme attaqué. La violation alléguée du principe de bonne administration ne pourrait dès lors pas être retenue.

Le reproche tiré de la violation du droit d'être entendu serait tout aussi peu fondé. Le dossier complet de la demande de permis d'urbanisme ainsi que l'étude d'incidences ont été communiqués à la partie requérante et celle-ci a pu disposer d'un délai de plus de cinq mois pour examiner le dossier et faire valoir ses observations. La partie requérante a donc bien été impliquée dans le processus décisionnel.

64. La partie requérante, dans son mémoire en réplique et dans son dernier mémoire, renvoie à son argumentation relative au troisième moyen, contenue dans la requête en annulation.

Elle ajoute que, même si la deuxième réunion de concertation du 27 janvier 2006 n'était qu'une réunion informelle, l'acte attaqué violerait à tout le moins le principe de minutie en fondant la prise de décision sur une réunion de concertation qui s'est tenue en dehors du prescrit réglementaire et qui devrait, de ce fait, être considérée comme nulle et non

avenue. La partie adverse ne peut non plus être suivie lorsqu'elle fait valoir que cette réunion n'a pu exercer aucune influence dans le processus décisionnel.

65. La partie adverse, dans son dernier mémoire, rappelle à nouveau que la décision attaquée ne se fonde pas sur la réunion du comité de concertation du 27 janvier 2006, lequel a par ailleurs une existence légale autonome, puisqu'il a été institué par un arrêté du Gouvernement wallon du 8 novembre 2000 portant création du comité de concertation pour l'environnement de Liège-Bierset.

Appréciation

66. Ainsi qu'il résulte de l'examen du deuxième moyen, c'est bien 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 qui est applicable au cas d'espèce.

La partie requérante peut donc se prévaloir de la violation de l'une ou l'autre des dispositions de cet arrêté dans la mesure où elle se prévaut d'une violation qui aurait été perpétrée à l'égard de l'une ou l'autre prérogative qui lui serait reconnue en propre par ces dispositions.

67.1. Les articles 45 et 46 de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991, dont la partie requérante invoque la violation, sont relatifs à la tenue d'une réunion de concertation, postérieurement au déroulement de l'enquête publique, et disposent comme suit :

" Art. 45. Lorsque le nombre de réclamants dépasse vingt-cinq, l'administration communale organise une réunion de concertation.

[...].

Les avis visés à l'article 41, alinéa 1^{er}, indiquent la date, l'heure et le lieu de la réunion.

Art. 46. Peuvent prendre part à la réunion, les membres des trois groupes suivants :

[...];

2° les représentants ou les experts des réclamants;

[...].

Chacun des groupes visés à l'alinéa 1^{er} ne peut comporter plus de neuf personnes".

67.2. À cet égard, l'avis d'enquête publique affiché par l'administration communale de Grâce-Hollogne mentionnait les dates de l'enquête publique, à savoir du 24 novembre 2003 au 23 décembre 2003, ainsi que la date de la réunion de concertation, fixée au 13 janvier 2004. Il a ainsi été satisfait aux exigences de l'article 45 de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991.

Grâce à cet affichage, la partie requérante a en effet eu la possibilité de faire valoir son point de vue en temps utile et de se présenter à la réunion de concertation du 13 janvier 2004 en tant que l'un des représentants des réclamants. La partie requérante ne précise à cet égard pas en vertu de quelle disposition de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991 elle aurait dû être invitée personnellement à la réunion de concertation du 13 janvier 2004. Elle ne pouvait en tout état de cause pas ignorer qu'une telle réunion de concertation allait avoir lieu, dès lors qu'elle avait été informée de l'existence de l'enquête publique par un courrier de la province du Limbourg du 17 décembre 2003.

Dans la mesure où les développements du moyen visent cette fois l'absence de participation à cette réunion de concertation du 13 janvier 2004 de représentants d'autres autorités flamandes, le moyen manque en tout état de cause en fait. Il ressort en effet, tant de l'exposé des faits que des pièces du dossier administratif, d'une part, que diverses communes de la Région flamande et que la province de Limbourg ont pu participer à l'enquête publique et, d'autre part, que le bourgmestre de la commune de Riemst a participé à la réunion de concertation organisée le 13 janvier 2004 et ce, en tant que l'un des représentants du groupe des réclamants.

La partie requérante reste, en tout état de cause, en défaut d'exposer en quoi son intérêt propre à invoquer cet aspect du moyen se distinguerait de celui qu'ont pu invoquer ces mêmes autorités dans le cadre de la procédure, tant administrative que contentieuse, d'obtention du permis d'urbanisme attaqué.

Sous ce premier aspect, le troisième moyen n'est, en conséquence, pas fondé.

67.3. Quant à la réunion du 27 janvier 2006 dont fait état la partie requérante, il ne s'agissait pas d'une réunion de concertation au sens de la réglementation sur l'évaluation des incidences, puisqu'elle n'a pas été précédée d'une convocation de la population et que la composition du comité de concertation qui s'est réuni ce jour n'est pas celle prévue par l'article 46 de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991, mais bien celle fixée, de manière permanente, par un arrêté du Gouvernement wallon du 8 novembre 2000 portant création du comité de concertation pour l'environnement de Liège-Bierset. La réunion de ce comité en date du 27 janvier 2006 étant sans aucun rapport avec le processus décisionnel de délivrance du permis d'urbanisme attaqué, il ne peut, en soi, être fait reproche à la partie adverse de s'être abstenue de viser cette réunion dans la motivation formelle du permis attaqué. Il n'est, en tout état de cause, aucunement établi, au regard du dossier administratif, ni que les débats qui ont eu lieu lors de cette réunion informelle auraient effectivement porté sur l'allongement de la piste de l'aéroport de Liège-Bierset, ni qu'ils auraient effectivement pu avoir une quelconque influence sur le contenu de la décision attaquée.

Sous ce deuxième aspect, le troisième moyen n'est pas non plus fondé.

67.4. Enfin, et contrairement à ce qu'affirme la partie requérante, son point de vue a, en tout état de cause, bien été pris en considération au cours de la procédure qui a conduit à l'adoption de l'acte attaqué. Le 20 octobre 2005, la partie adverse a, en effet, communiqué à la requérante le dossier visé à l'article 37 de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991 et l'a invitée à communiquer ses remarques et observations éventuelles dans un délai de nonante jours. Un courrier de rappel a par ailleurs été adressé le 3 février 2006. Par un courrier du 6 avril 2006, c'est-à-dire cinq mois et demi plus tard, la partie requérante a fait connaître ses objections à la partie adverse. L'acte attaqué répond à ces objections, qui ont donc bien été prises en considération.

Sous ce troisième aspect, le troisième moyen n'est pas non plus fondé.

68. Le troisième moyen doit, en conséquence, être rejeté.

D. Quatrième moyen

Thèse des parties

69. Le quatrième moyen est pris de la violation de l'article 53.4. (lu en combinaison avec 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, de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, des principes généraux de bonne administration et, particulièrement, du principe de motivation (matérielle), du droit d'être entendu et des principes de minutie et du raisonnable, ainsi que de l'excès de pouvoir.

70.1. Ce moyen est subdivisé en trois branches.

70.2. Dans une première branche, la partie requérante invoque tant la violation de l'article 53.4. de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991, aux termes duquel "le rapport d'incidences sur l'environnement comporte : (...) les observations éventuelles des communes et provinces voisines, régions et États voisins", que de l'article 39 du même arrêté en application duquel, lorsqu'une région voisine en fait la demande, l'autorité compétente est tenue de lui transmettre le dossier visé à l'article 37 de cet arrêté. En l'espèce, la communication prescrite par l'article 39 n'aurait pas été effectuée, de sorte que la requérante n'aurait pas été en mesure de faire valoir ses observations en temps utile.

Dans une lettre de son ministre de l'Environnement du 6 avril 2006, la partie requérante a fait valoir qu'il lui était impossible de prendre attitude sur le contenu de l'étude d'incidences parce que celle-ci ne contenait aucune description ni appréciation des nuisances sonores pouvant être perçues sur le territoire de la Région flamande. Cette observation, pourtant pertinente, ne serait pas mentionnée dans le rapport d'incidences.

L'acte attaqué ne motiverait par ailleurs pas pourquoi l'article 53.4. de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991 n'a pas été respecté.

70.3. Dans une seconde branche, la partie requérante invoque la violation de l'obligation de motivation formelle en ce que l'acte attaqué ne contiendrait pas de réponse satisfaisante aux objections exprimées dans la lettre du ministre flamand de l'Environnement du 6 avril 2006.

70.4. Dans une troisième branche, la partie requérante fait valoir que tout acte administratif doit être précédé d'un examen approfondi, d'autant plus lorsque cet acte doit être fondé, comme en l'espèce, sur un rapport d'incidences. L'acte attaqué méconnaîtrait cette exigence en ce qu'il qualifie les effets environnementaux du projet sur le territoire de la Région flamande d'inexistants, ou à tout le moins de non notables, sans que ces incidences n'aient fait l'objet d'un examen effectif.

Selon la partie requérante, la motivation par laquelle l'acte attaqué réfute les remarques contenues dans la lettre du ministre flamand de l'Environnement du 6 avril 2006 est critiquable sous les aspects suivants :

- les études acoustiques limitées, réalisées en 2001 et 2002, sur lesquelles se fonde l'acte attaqué, n'auraient plus été d'actualité en 2006, lorsque l'acte attaqué a été adopté;
- la méthode de simulation ne serait pas expliquée, spécialement en ce qui concerne son étalonnage; compte tenu du caractère limité des données de base (études acoustiques de 2001 et 2002), il ne pourrait être conclu avec une certitude suffisante, d'une part, qu'il est opportun de prolonger la piste principale vers le Nord-Ouest, et, d'autre part, que cela n'aura pas de conséquences sur les émissions sonores du trafic aérien au-dessus du territoire de la Région flamande;
- serait également critiquable, l'affirmation contenue dans l'acte attaqué, selon laquelle l'allongement de la piste principale (23 L) n'aurait pas d'incidence sur les nuisances sonores perçues sur le territoire de la Région flamande parce que le territoire flamand se trouverait du côté des atterrissages alors que l'allongement de la piste est prévu en direction des décollages; en réalité, selon la requérante, la piste 23 L serait utilisée, en fonction de la direction du vent, également pour les décollages, ce qui causerait davantage de nuisances;

à cet égard, il ressortirait des études acoustiques réalisées par les services de la partie requérante, et annexées à son recours, que les nuisances sonores provoquées au-dessus de la Région flamande par les avions à l'atterrissage sont substantielles;

- l'acte attaqué ne tiendrait pas compte des études acoustiques réalisées par le service AMINAL de la Région flamande en 2000 et 2002; cette circonstance affecterait la crédibilité des conclusions sur lesquelles se fonde l'acte attaqué, en ce qui concerne les nuisances acoustiques résultant de l'allongement de la piste;
- le plan de l'exposition au bruit de l'aéroport de Liège-Bierset, tel que délimité par l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 avril 2002, ne serait pas une référence valable, dès lors qu'on ignorerait sur quelles bases ce plan a été établi et qu'il ne concernerait de toute manière que la Région wallonne; il serait par ailleurs surprenant que cet arrêté de 2002 puisse prendre en considération les nuisances découlant de l'allongement de la piste, alors que le rapport d'incidences relatif à cet allongement n'a été déposé que deux ans plus tard;
- le même raisonnement vaudrait en ce qui concerne l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 relatif aux seuils de bruit maximum à ne pas dépasser par les aéronefs; l'arrêté serait incompréhensible en ce qu'il affirme, d'une part, que les niveaux de bruit moyen enregistrés en Région flamande seront toujours inférieurs à 55 dB(A)Lden, et, d'autre part, que le niveau maximum de bruit égal ou supérieur à 77 dB(A)Lmax, imposé par la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, sera lui aussi respecté; il ressortirait pourtant des mesures AMINAL effectuées en 2000 et 2002 que le seuil maximal de 77 dB(A) sera dépassé;
- l'acte attaqué se bornerait à reprendre à son compte l'affirmation contenue dans l'étude d'incidences selon laquelle la diminution du nombre de petits et moyens porteurs serait compensée par une faible augmentation du nombre de gros porteurs, ce qui induirait "un effet bénéfique sur les niveaux globaux Ldn et Lden"; l'acte attaqué reprendrait cette affirmation à son compte sans aucunement en examiner ni discuter le bien-fondé; il serait pourtant évident que la multiplication par trois du transport de marchandises escompté pour 2010, même avec des avions plus grands mais moins nombreux, n'entraînera pas de diminution des nuisances sonores globales.

La motivation critiquée ci-dessus aurait conduit la partie adverse à deux conclusions erronées, à savoir que l'accord de coopération ne devait pas être respecté et que le projet n'avait aucune incidence négative, à tout le moins notable, quant au bruit perçu au-dessus du territoire de la Région flamande.

En toute hypothèse, il serait étonnant qu'en 2006, une décision puisse être prise sur la base de données datant de 2001 et 2002 et sur la base d'un rapport d'incidences déposé en 2004. Ce rapport ne tiendrait pas compte des développements ultérieurs, tant en ce qui concerne les faits pertinents pour la suite de la procédure qu'en ce qui concerne les développements scientifiques en matière de nuisances acoustiques à proximité des aéroports.

71.1. Dans son mémoire en réponse, la partie adverse soutient, à titre principal, que la partie requérante n'a pas d'intérêt au quatrième moyen. Les habitants des communes flamandes voisines du projet auraient formulé, dans le cadre de l'enquête publique, des critiques identiques à celles formulées ultérieurement par la partie requérante dans sa lettre du 6 avril 2006. Les critiques émises par les réclamants de ces communes seraient reprises dans le rapport d'incidences dressé le 4 mars 2004 par le fonctionnaire délégué en application de l'article 53 de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991, de sorte qu'il aurait bien été tenu compte de la position qui a été défendue par la partie requérante en 2006.

En outre, l'acte attaqué rencontrerait bien, dans ses pages 9 et 10, les arguments avancés par la partie requérante.

Par conséquent, sauf à démontrer – ce que la partie requérante ne ferait pas –, que le non-respect des dispositions invoquées lui a causé un préjudice, la partie requérante ne justifierait pas d'un intérêt au moyen.

71.2. À titre subsidiaire, la partie adverse fait valoir ce qui suit :

- en ce qui concerne la première branche (violation de l'article 53.4. de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991), la partie adverse souligne qu'au moment du dépôt du rapport d'incidences, le 4 mars 2004, la partie requérante n'avait formulé aucune observation dont le rapport d'incidences aurait pu faire état. L'article 39 de l'arrêté du 31 octobre 1991 n'obligeait par ailleurs nullement la partie adverse à remanier le rapport d'incidences postérieurement à la lettre du ministre flamand de l'Environnement du 6 avril 2006, pas plus qu'il n'obligeait la partie adverse à reprendre la procédure *ab initio*. Enfin, l'acte attaqué répondrait aux critiques relatives à l'étude d'incidences que le ministre flamand de l'Environnement a formulées dans sa lettre du 6 avril 2006, comme l'admettrait d'ailleurs la partie requérante. La première branche ne serait donc pas fondée;
- en réponse aux deuxième et troisième branches du moyen, la partie adverse réfute chacune des critiques formulées par la partie requérante et conclut à l'absence de fondement du quatrième moyen en chacune de ses branches.

72. En ce qui concerne son intérêt au quatrième moyen, la partie requérante fait valoir, dans son mémoire en réplique et dans son dernier mémoire, que les dispositions dont

elle invoque la violation lui conférant des droits propres, indépendamment de la question de savoir si des communes ou habitants de la Région flamande ont ou non fait valoir des observations pendant l'enquête publique.

Quant au bien-fondé du quatrième moyen, la partie requérante souligne que, déjà dans ses lettres des 3 mai 2002 et 23 décembre 2003, elle a demandé de recevoir communication de l'ensemble du dossier, y compris l'étude d'incidences. L'article 39 de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991 aurait obligé la partie adverse à lui transmettre le dossier complet dès que ces demandes furent formulées. Ce serait l'abstention de la partie adverse de donner suite à ces demandes qui aurait mis la partie requérante dans l'impossibilité de faire valoir ses observations en temps utile. L'argument de la partie adverse selon lequel les courriers des 3 mai 2002 et 23 décembre 2003 ne contenaient aucune plainte ne peut non plus être retenu. C'est précisément parce que la partie adverse n'a pas respecté le prescrit de l'article 39 de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991 que la partie requérante n'a pas pu faire valoir ses observations en temps utile.

La partie requérante renvoie par ailleurs à la requête en annulation, dans laquelle elle a exposé que la réponse apportée par l'acte attaqué à la lettre du ministre flamand de l'Environnement du 6 avril 2006 ne repose pas sur des motifs satisfaisants.

Le quatrième moyen serait, en conséquence, fondé.

Appréciation

73. L'exception d'irrecevabilité soulevée à l'égard du quatrième moyen est prise de ce que des habitants des communes flamandes limitrophes ont formulé, pendant l'enquête publique, des observations identiques à celles qui ont été formulées ultérieurement par la partie requérante.

À cet égard, il y a lieu d'observer, qu'en application de l'article 39, alinéa 2, 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, le dossier relatif à un projet qui est de nature à avoir des incidences notables sur l'environnement d'une région ou d'une province ou d'une commune voisine est transmis au président de l'Exécutif concerné ou auxdites provinces ou communes lorsque l'une de ces autorités en fait la demande.

Par ailleurs, en vertu de l'article 53, 4. , du même arrêté, le rapport d'incidences sur l'environnement, qui doit être établi par l'administration compétente dans les trente jours

du procès-verbal de la réunion de concertation, doit, notamment, comporter les observations éventuelles des régions, provinces et communes voisines.

Contrairement à ce que fait valoir la partie adverse, il y a donc lieu de considérer que les articles 39 et 53, 4. , de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991, précité, confèrent à la partie requérante des prérogatives propres et que la partie requérante justifie bien d'un intérêt au moyen, mais seulement dans la mesure où elle invoque une violation de ses prérogatives propres.

74.1. S'agissant du bien-fondé de la première branche, le rapport d'incidences déposé le 4 mars 2004 par le fonctionnaire délégué de la D.G.A.T.L.P. ne pouvait, par la force des choses, pas contenir les observations éventuelles de la partie requérante. Ces observations n'ont en effet été formulées par celle-ci que par courrier du 6 avril 2006, à la suite des courriers qui lui ont été adressés par la partie adverse les 20 octobre 2005, 27 janvier 2006 et 3 février 2006. La partie requérante a par ailleurs fait valoir ses observations sur l'étude d'incidences dans une lettre adressée à la partie adverse le 6 avril 2006 et la partie adverse a effectivement tenu compte des observations de la partie requérante puisqu'elle répond à celles-ci dans l'acte attaqué.

En tout état de cause, il ressort tant du dossier administratif que de l'exposé des faits que les griefs qui ont été finalement formulés par la partie requérante dans son courrier du 6 avril 2006 recoupent ceux qui avaient été formulés, au cours de l'enquête publique et lors de la réunion de concertation du 13 janvier 2004, par les habitants et par les représentants de diverses communes situées en Région flamande et dont il a bien été fait état dans le rapport d'incidences sur l'environnement. Le but poursuivi par l'article 53.4. de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991 a donc bien été atteint, fût-ce de manière indirecte.

La première branche du quatrième moyen n'est, en conséquence, pas fondée.

74.2.1. En ce qui concerne la deuxième branche du moyen, prise en substance de la violation de l'obligation de motivation matérielle et formelle des actes administratifs, en ce qu'il n'aurait pas été répondu de manière satisfaisante dans l'acte attaqué aux objections exprimées dans le courrier de la partie requérante du 6 avril 2006, il y a lieu d'observer que la motivation qui figure dans l'acte attaqué fait état, pour les diverses raisons qui sont mentionnées dans l'acte, de ce qu'il ressort de l'étude d'incidences que le projet d'allongement de la piste de l'aéroport de Liège-Bierset n'est pas de nature à avoir une incidence notable sur l'environnement sonore en Région flamande. Une telle motivation n'apparaît pas déraisonnable dès lors qu'il ressort à l'évidence tant du dossier administratif que de l'exposé des faits que l'impact sonore de l'allongement de la piste de l'aéroport de Liège-Bierset ne concerne tout au plus que les habitants de quelques communes situées dans la province du

Limbourg et qui n'apparaissent ni dans le plan d'exposition au bruit (PEB) ni dans le plan de développement à long terme de l'aéroport de Liège-Bierset. L'aspect limité des nuisances sonores s'agissant du territoire de la Région flamande a par ailleurs été expressément reconnu par la partie requérante. En effet, cette dernière, dans un courrier envoyé le 23 mars 2005 dans le cadre de la procédure d'octroi d'un permis d'exploiter pour l'aéroport de Liège-Bierset, a expressément indiqué de ce qu'elle se souciait de la perturbation du sommeil des habitants de quelques communes avoisinantes du Sud-Limbourg, géographiquement situées sous la route d'atterrissage dominante et, accidentellement, sous la route de décollage utilisée. S'agissant par ailleurs de ces communes, il ressort de toute évidence du dossier administratif et de l'exposé des faits que tant les habitants de ces communes que les représentants de celles-ci ont pu valablement participer à l'enquête publique et à la réunion de concertation du 13 janvier 2004.

74.2.2. La deuxième branche du quatrième moyen n'est, en conséquence, pas fondée.

74.3.1. La troisième branche du quatrième moyen, prise, en substance, de la violation de l'obligation de motivation matérielle et formelle des actes administratifs ainsi que la violation de divers principes généraux de bonne administration, en ce que les incidences sonores imputables à l'allongement de la piste de l'aéroport de Liège-Bierset n'auraient pas fait l'objet d'un examen effectif pour ce qui concerne le territoire de la Région flamande et en ce qu'il n'aurait pas été répondu de manière adéquate dans l'acte attaqué aux remarques contenues dans le courrier de la partie requérante du 6 avril 2006 quant à l'impact sonore du projet envisagé, appelle les considérations suivantes.

74.3.2. Dans la mesure où la partie requérante invoque l'absence de réponse adéquate à son courrier du 6 avril 2006, il y a lieu de rappeler que la partie requérante, après avoir relevé que l'étude d'incidences ne comporte aucune analyse relative aux éventuels effets sonores de l'allongement de la piste de l'aéroport de Bierset pour ce qui concerne la Région flamande, s'est estimée dans l'impossibilité de porter une appréciation sur cette étude incomplète et en a conclu que la seule réparation possible consisterait à reprendre la procédure de demande de permis d'urbanisme *ab initio*.

Compte tenu des remarques ainsi formellement exprimées par la partie requérante, il n'apparaît pas que la partie adverse aurait violé l'une ou l'autre des dispositions de droit visées à l'appui de cette troisième branche en relevant dans l'acte attaqué qu'il ressort de l'étude d'incidences que le projet d'allongement de la piste principale de l'aéroport n'est pas de nature à avoir une incidence notable sur l'environnement sonore en Région flamande, que l'allongement de la piste est prévu dans le sens des décollages, alors que la Région flamande est située dans la direction opposée, que la Région flamande est située en dehors du plan

d'exposition au bruit (PEB) et du plan de développement à long terme de Liège-Bierset, qu'il s'ensuit que les niveaux de bruit enregistrés dans les communes situées en Région flamande seront inférieurs à ceux admis pour les différentes zones de ces plans, dont la zone D (D'), et qu'il peut, en conséquence, être conclu à l'absence d'incidence négative sur l'environnement sonore en Région flamande.

Il s'ensuit que la troisième branche du quatrième moyen n'est pas fondée en ce qu'elle met spécifiquement en cause une éventuelle violation des prérogatives propres de la Région flamande, particulièrement en ce qui concerne la motivation de l'acte attaqué à ce sujet.

74.3.3. Dans la mesure où la partie requérante invoque l'absence de pertinence de la méthode suivie et des critères retenus dans l'étude d'incidences, et repris à son compte par la partie adverse dans la motivation de l'acte attaqué, pour évaluer l'impact sonore susceptible de résulter de l'allongement de la piste de l'aéroport de Liège-Bierset sur les communes avoisinantes de cet aéroport, il convient d'observer que la partie requérante ne met plus ici en cause une quelconque violation des prérogatives qui lui sont propres en sa qualité de Région voisine du projet envisagé, mais fait au contraire valoir des griefs qui sont propres aux communes situées en Région flamande et aux habitants de ces quelques communes directement concernés par les conséquences sonores susceptibles de résulter à leur égard de l'allongement de la piste principale de l'aéroport de Liège-Bierset. Or, tant les représentants de ces communes que les habitants concernés ont pu, ainsi qu'ils résultent de l'exposé des faits et du dossier administratif, faire dûment valoir leurs griefs à cet égard, notamment au cours de l'enquête publique et lors de la réunion de concertation du 13 janvier 2004.

En ce que ses prérogatives propres ne sont ici plus en cause, la partie requérante n'a pas d'intérêt à cet aspect de la troisième branche du quatrième moyen.

74.3.4. La troisième branche du quatrième moyen n'est donc pas fondée.

74.4. Il résulte de ce qui précède que le quatrième moyen ne peut être retenu en aucune de ses branches.

D É C I D E :

Article 1^{er}.

La requête est rejetée.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 475 euros, sont mis à charge de la partie requérante.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la Ve chambre, le trois décembre deux mille quinze, par :

Roger STEVENS,
Pierre LIÉNARDY,
Jacques JAUMOTTE,
assistés de :
Gregory DELANNAY,

président du Conseil d'État,
président de chambre,
président de chambre,

greffier.

Le Greffier,

Le Président du Conseil d'État,

Gregory DELANNAY.

Roger STEVENS.