

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 233.480 du 14 janvier 2016

A. 216.546/XIII-7381

En cause : **LONGUEVILLE** Pascal,
ayant élu domicile chez
Me David FESLER, avocat,
rue de France 8
6000 Charleroi,

contre :

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

Partie intervenante :

la Société anonyme
BRUSSEL SOUTH CHARLEROI AIRPORT,
ayant élu domicile chez
Me Marie VASTMANS et
Dominique VERMER, avocats,
avenue Tedesco 7
1160 Bruxelles.

LE PRESIDENT F.F. DE LA XIII^e CHAMBRE DES REFERES,

Vu la requête unique introduite le 23 juillet 2015 par Pascal LONGUEVILLE en ce qu'elle contient une demande de suspension de l'arrêté du Ministre wallon de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, pris le 19 mai 2015, qui déclare recevable les recours exercés contre l'arrêté du 16 décembre 2014 des fonctionnaires technique et délégué accordant à la société anonyme (S.A.) BRUSSEL SOUTH CHARLEROI AIRPORT le permis unique "visant à étendre l'aéroport de Charleroi (extension du terminal, agrandissement du parc de stationnement et construction d'un nouveau bâtiment technique) et modifier [des] accès routiers", modifie cet arrêté en y ajoutant certaines conditions et le confirme pour le surplus;

Vu la requête introduite le 18 août 2015 par laquelle la S.A. BRUSSEL SOUTH CHARLEROI AIRPORT demande à être reçue en qualité de partie intervenante;

Vu la note d'observations et le dossier administratif de la partie adverse;

Vu le rapport de M. DEBROUX, premier auditeur au Conseil d'Etat, rédigé sur la base de l'article 12 de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'Etat;

Vu l'ordonnance du 13 octobre 2015 fixant l'affaire à l'audience du 9 novembre 2015 à 14.30 heures;

Vu la notification de l'ordonnance de fixation et du rapport aux parties;

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

Entendu, en leurs observations, Me D. FESLER, avocat, comparaissant pour la partie requérante, Me G. GEORGE, loco Me P. MOËRYNCK, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et Me C. VAN AUDENHAEGE, loco Mes M. VASTMANS et D. VERMER, avocat, comparaissant pour la partie intervenante;

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

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

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

1. Le 11 avril 2014, la S.A. BRUSSEL SOUTH CHARLEROI AIRPORT (B.S.C.A.) introduit une demande de permis unique pour, en substance, étendre l'aérogare et agrandir le parc de stationnement.

2. Le 12 mai 2014, le demandeur est informé que le dossier est incomplet. Le 20 mai 2014, les compléments demandés sont déposés à la ville de Charleroi qui les adresse au fonctionnaire délégué le 28 mai 2014.

3. Le 17 juin 2014, les fonctionnaires délégué et technique accusent réception du dossier complet.

4. Le 26 juin 2014, la cellule risques d'accidents majeurs de la Région wallonne donne un avis favorable.

5. Le 26 juin 2014, la commission communale consultative d'aménagement du territoire et de mobilité (C.C.A.T.M.) de la ville de Fleurus donne un avis favorable unanime.

6. Des enquêtes publiques sont organisées sur les territoires des villes de Fleurus et de Charleroi du 7 juillet au 5 septembre 2014.

7. Le 7 juillet 2014, la province du Hainaut, Hainaut ingénierie technique, cellule cours d'eau donne un avis favorable assorti de diverses conditions.

8. Le 9 juillet 2014, la C.C.A.T.M. de la ville de Charleroi donne un avis favorable à conditions d'améliorer le traitement paysager du parking et la perception générale des toitures.

9. Le 10 juillet 2014, la société ELIA signale ne pas gérer d'installation à l'adresse de la demande.

10. Le 16 juillet 2014, la cellule bruit de la Région wallonne émet un avis favorable.

11. Le 16 juillet 2014, le district routier de Charleroi (Direction des routes et des bâtiments de la Région wallonne) considère que le permis peut être délivré aux conditions qu'il énumère.

12. Le 17 juillet 2014, le chef de bureau technique de la province du Hainaut, Hainaut ingénierie technique, signale l'absence de déclassement des voiries vicinales du domaine aéroportuaire et suggère de régler ce problème dans le cadre du dossier.

13. Le 17 juillet 2014, la cellule "mines" de la Région wallonne se dit incompétente pour émettre des avis réglementaires mais émet diverses recommandations relatives aux risques miniers.

14. Le 29 juillet 2014, l'agence wallonne de l'air et du climat (AWAC) émet un avis favorable conditionnel.

15. Le 31 juillet 2014, la société wallonne des eaux (S.W.D.E.) indique ne pas avoir de remarque particulière à formuler tout en demandant que toutes les

mesures soient prises pour éviter toute contamination de la nappe phréatique lors de l'exécution de travaux.

16. Le 5 août 2014, BELGOCONTROL indique ne pas avoir d'objections à émettre et formule diverses remarques à prendre en considération.

17. Le 25 août 2014, le conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD) indique quant à la qualité de l'étude d'incidences sur l'environnement (EIE) que celle-ci contient les éléments nécessaires à la prise de décision. Il émet un avis favorable sur l'opportunité environnementale du projet.

18. Le 25 septembre 2014, le collège communal de la ville de Fleurus décide de ne pas donner d'avis sur la demande de permis.

19. Le 3 décembre 2014, les fonctionnaires technique et délégué décident de proroger de 30 jours le délai de notification de la décision.

20. Le 16 décembre 2014, les fonctionnaires technique et délégué octroient le permis sollicité par la S.A. B.S.C.A. moyennant le respect des prescriptions légales et réglementaires et des conditions particulières d'exploitation qu'ils énumèrent aux pages 55 à 62.

Ce permis est notifié le même jour. Il est affiché par la ville de Fleurus du 23 décembre 2014 au 11 janvier 2015 et par la ville de Charleroi du 24 décembre 2014 au 15 janvier 2015.

21. Le 9 janvier 2015, le requérant introduit un recours auprès du Gouvernement wallon contre le permis du 16 décembre 2014.

22. Le 12 janvier 2015, Francis VERSTRAELEN introduit un recours auprès du Gouvernement wallon contre ce même permis.

23. Le 23 février 2015, l'agence wallonne de l'air et du climat indique qu'elle est incompétente pour se prononcer en matière de fixation de valeurs limites ou de normes d'émissions de polluants dans le cadre de la demande d'avis qui lui est adressée.

24. Le 25 février 2015, la cellule bruit de la Région wallonne émet un avis favorable.

25. Le 6 mars 2015, la direction des eaux souterraines de la Région wallonne émet un avis favorable.

26. Le 20 mars 2015, les fonctionnaires délégué et technique prolongent de 30 jours le délai de transmission de leur rapport de synthèse relatif aux recours exercés contre le permis du 16 décembre 2014.

27. Le 25 mars 2015, la société wallonne des aéroports (SOWAER) sollicite la désaffectation des anciens chemins et sentiers vicinaux sur le site de l'aéroport de Charleroi.

28. Le 21 avril 2015, les fonctionnaires délégué et technique transmettent leur rapport de synthèse relatif aux recours exercés contre le permis du 16 décembre 2014 au Ministre compétent.

29. Le 19 mai 2015, le Ministre adopte l'arrêté attaqué où les recours introduits sont déclarés recevables et le permis faisant l'objet du recours administratif est modifié et confirmé pour le surplus. Cet acte est notifié le 26 mai 2015;

Considérant que, par requête introduite le 18 août 2015, la S.A. BRUSSEL SOUTH CHARLEROI AIRPORT demande à intervenir; qu'il y a lieu d'accueillir cette requête;

Considérant que le requérant soutient que la condition d'urgence à statuer en référé est remplie;

Considérant qu'il fait valoir des nuisances sonores diurnes et nocturnes sur la base d'un extrait du rapport du professeur MOINY qu'il cite :

" Le niveau sonore maximum de 55 dB(A) à garantir dans les pièces de jour de l'habitation a été dépassé à de nombreuses reprises au cours de notre expertise, et notamment à 23 reprises le 31/08;

Le seuil de 45 dB(A) fixé pour les pièces de nuit (d'application dans le voisinage de l'aéroport de Liège-Bierset) a été dépassé de nombreuses fois au cours de l'expertise;

Les valeurs de LA90 particulièrement basses témoignent d'un environnement intérieur très calme en dehors des nuisances occasionnées par les mouvements d'avions";

qu'il relève l'absence de sanctions du dépassement des seuils limites en se référant à l'avis du CWEDD; qu'il fait valoir que le motif de l'acte attaqué selon lequel un arrêté a été pris le 29 janvier 2004 fixant le barème des amendes administratives par infraction et organisant leur constatation et leur poursuite ainsi que la perception de

ces amendes et les moyens de recours ouverts aux contrevenants éventuels est insuffisant; qu'il se base, pour contester ce motif, sur la brochure "10^{ème} anniversaire de la mise en place effective de l'ACNAW, BILAN" (pp. 14 à 16) dans laquelle on lit ce qui suit :

" L'arrêté du 29 janvier 2004 a fait l'objet d'une requête en annulation devant le Conseil d'Etat. Le recours déposé le 15 avril 2004 a eu pour effet de suspendre l'application de l'arrêté. La mise en place d'un mécanisme de sanctions requerrait également l'officialisation des réseaux de sonomètres affectés à l'enregistrement des dépassements. L'installation de ces réseaux a été finalisée en 2004. Leur officialisation n'est toutefois toujours pas effective à ce jour.

[...]

En l'espace de 10 ans, le dossier n'a toujours pas abouti à la mise en place effective de mesures destinées à sanctionner les contrevenants.

Certes, un cadre législatif est disponible (définition des seuils de bruit à ne pas dépasser) mais la procédure de sanction ainsi que l'officialisation des sonomètres affectés à ce contrôle ne sont toujours pas finalisées";

qu'il soutient que les nuisances causées par l'exploitation d'un aéroport ne sont pas conformes à une zone d'habitat si bien que la condition d'urgence peut être établie sur cette base;

Considérant qu'en ce qui concerne l'immédiateté du préjudice allégué, il souligne que l'absence de début d'exécution ne dément pas l'urgence; qu'il invoque à cet égard un avis de marché publié le 20 mai 2015 pour les travaux de construction du Terminal 2 et des extensions de "gates non schengen", ce qui démontre, à son sens, la volonté de la partie adverse d'exécuter le plus rapidement possible le permis;

Considérant qu'il signale aussi que le permis unique du 25 juillet 2005 autorisait la construction et l'exploitation d'une aérogare capable d'accueillir trois millions de passagers par an et relève que le nombre de passagers qui ont transité par cette aérogare s'élevait, en 2014, à 6.440.000 passagers et, en 2013, à 6.786.163; qu'il prétend que l'acte attaqué a pour effet de couvrir une situation irrégulière;

qu'il déplore que l'EIE se base sur une fréquentation de 9.000.000 de passagers, seuil que l'acte attaqué ne fixe d'ailleurs pas, et estime que l'objectif est d'atteindre 15.000.000 de passagers; qu'il constate que, malgré le dépassement du seuil fixé en 2005, l'aéroport a continué à fonctionner normalement; qu'il craint que les nuisances qu'il subit ne croissent encore; qu'il dénonce cette autorisation de croître sans limite et y voit une raison de considérer que l'urgence est établie;

Considérant qu'aux termes de l'article 17, § 1^{er}, alinéa 2, 1^o, des lois sur le Conseil d'Etat coordonnées le 12 janvier 1973, la suspension de l'exécution d'un acte administratif ne peut être ordonnée que s'il existe une urgence incompatible avec le traitement de l'affaire en annulation; que l'article 8, alinéa 1^{er}, 4^o, de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'Etat exige que la demande de suspension contienne "un exposé des faits qui, selon le requérant, justifient l'urgence de la suspension ou des mesures provisoires demandées";

Considérant que l'urgence ne peut résulter de la seule circonstance qu'une décision au fond interviendra dans un avenir plus ou moins lointain; qu'une certaine durée est en effet inhérente à la procédure en annulation et à l'exercice concret et complet des droits des parties;

Considérant que l'urgence ne peut être reconnue que lorsque le requérant établit que la mise en œuvre de l'acte attaqué cause des inconvénients d'une gravité suffisante pour que l'on ne puisse laisser ceux-ci se produire en attendant l'issue de la procédure au fond;

Considérant que, dans l'exposé des faits justifiant l'urgence que doit contenir sa demande de suspension, le requérant doit établir ces éléments in concreto; que cette démonstration de l'urgence ne peut se limiter à un exposé théorique, se cantonner à la seule évocation de précédents ou encore tenir en des considérations générales, mais qu'elle doit permettre d'apprécier les risques concrets que l'exécution immédiate de la décision attaquée pourrait entraîner; que le Conseil d'Etat ne peut avoir égard qu'aux éléments présentés dans la demande de suspension;

Considérant que pour démontrer les inconvénients imputés à l'exécution de l'acte attaqué, la requête fait référence à une étude du professeur MOINY qui a procédé à des mesures acoustiques à l'endroit de l'habitation du requérant; que cette étude est basée sur des mesures effectuées du 28 août 2012 au 3 septembre 2012, soit avant la délivrance du permis attaqué;

Considérant que, comme l'indique l'acte attaqué, les effets dénoncés ne consistent pas en des dépassements des limites imposées par les normes en vigueur (plan de développement à long terme (PDLT) et plan d'exposition au bruit (PEB)), mais découlent des limites ainsi fixées :

" Considérant que le préjudice invoqué par les riverains résulte, en réalité, de l'application des arrêtés du Gouvernement wallon déterminant les zones susvisées et fixant les mesures d'accompagnement relatives à chacune des zones d'exposition du bruit et non de la réalisation du présent projet" (acte attaqué, page 34/112);

Considérant, en outre, que, dans le premier moyen, le requérant se réfère à l'étude d'incidences sur l'environnement qui contient le passage suivant :

" L'augmentation du trafic aérien a été simulée avec le logiciel INM 7.0c, à l'horizon 2020 sans allongement de piste (situation de référence). Cette évolution correspond à un accroissement significatif du bruit aéroportuaire et un agrandissement des zones de bruit. Ces zones sont toutefois incluses dans le PDLT, excepté de très légers débordements de la zone A à proximité du seuil de piste 25. Ceux-ci s'expliquent par l'influence de la version du logiciel, par les hypothèses de calcul maximalistes, mais surtout par la différence de seuil de décollage de la piste 25 entre la situation de référence et le PDLT" (résumé non technique p. 27/93);

que le requérant en déduit qu'"il en découle que des débordements au PDLT existeront alors que cela n'est pas autorisé par la disposition précitée" et que "l'acte attaqué méconnaît les exigences de la loi du 18 juillet 1973";

Considérant que, dans le rapport du professeur MOINY, antérieur à l'acte attaqué, il est indiqué que "l'habitation concernée [c'est-à-dire celle du requérant] se trouve en zone C du plan de développement à long terme (PDLT) et en zone C' du plan d'exposition au bruit (PEB)";

Considérant que l'habitation du requérant ne se situe donc pas dans la zone où l'étude d'incidences sur l'environnement fait état de "débordements" au PDLT;

Considérant, en ce qui concerne l'absence dénoncée de sanctions, que l'acte attaqué n'a pas pour effet de dispenser l'autorité indépendante désignée de sanctionner les dépassements;

Considérant que le requérant n'établit pas de manière concrète et précise que l'acte attaqué est pour lui la source d'inconvénients suffisamment graves pour qu'on ne puisse les laisser se produire en attendant l'issue de la procédure au fond;

Considération qu'à défaut de cette preuve, il n'est pas nécessaire de déterminer le moment ou l'étendue de la mise en œuvre du permis;

Considérant qu'il n'est pas satisfait à la condition posée par l'article 17, § 1^{er}, alinéa 2, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Considérant qu'une des conditions prévues par la loi pour que soit ordonnée la suspension de l'exécution du permis attaqué n'est pas remplie; que la demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué doit être rejetée,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en intervention introduite par la S.A. BRUSSEL SOUTH CHARLEROI AIRPORT est accueillie.

Article 2.

La demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué est rejetée.

Article 3.

Les dépens sont réservés.

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

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

Le Greffier assumé,

Le Président f.f.,

C. BERTIN.

M. PAQUES.