

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.
LE PRÉSIDENT DE LA XIII^e CHAMBRE SIÉGEANT EN RÉFÉRÉ
A R R Ê T

n^o 237.994 du 25 avril 2017

A. 220.894/XIII-7855

En cause : **la Société anonyme**
 AERODROME DE NAMUR,
 ayant élu domicile chez
 M^e Christophe COEN, avocat,
 Mechelsesteenweg 210 A/10
 2018 Anvers,

contre :

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

Parties intervenantes :

1. **la Société coopérative à responsabilité limitée**
 EOLE-LIEN,
 ayant élu domicile chez
 M^{es} Benjamin REULIAUX et
 Alexandra de HULTS, avocats,
 chaussée de Louvain 431 F
 1380 Lasne,
2. **la Ville de Namur,**
 ayant élu domicile chez
 M^e Julien BOUILLARD, avocat,
 rue Jean-Baptiste Brabant 56
 5000 Namur.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 5 décembre 2016, la société anonyme (S.A.) AERODROME DE NAMUR demande, d'une part, la suspension de l'exécution du permis unique délivré le 28 septembre 2016 par le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal à la société coopérative à responsabilité limitée (S.C.R.L.) EOLE-LIEN, autorisant la construction et l'exploitation d'une éolienne d'une

puissance maximale de 2,97 MW, chemin d'Auvelais à Temploux, sur le territoire de la ville de Namur et d'autre part, l'annulation du même acte attaqué.

II. Procédure

Par des requêtes introduites, par la voie électronique, les 29 décembre 2016 et 12 janvier 2017, la S.C.R.L. EOLE-LIEN et la ville de Namur demandent à être reçues en qualité de parties intervenantes.

La note d'observations et le dossier administratif ont été déposés.

M. Jean-François NEURAY, premier auditeur chef de section au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'État.

Le rapport a été notifié aux parties.

Par une ordonnance du 20 février 2017, l'affaire a été fixée à l'audience du 13 mars 2017 à 10 heures.

Par une correspondance électronique du 9 mars 2017, l'affaire a été remise à l'audience du 22 mars 2017 à 11 heures.

M^{me} Simone GUFFENS, président de chambre, a exposé son rapport.

M^{es} Jean-Michel FOBE et Christophe COEN, avocats, comparaissant pour la partie requérante, M^e Natacha DIERCKX, loco M^e Pierre MOËRYNCK, avocat, comparaissant pour la partie adverse, M^e Benjamin REULIAUX, avocat, comparaissant pour la première partie intervenante, et M^e Julien BOUILLARD, avocat, comparaissant pour la seconde partie intervenante, ont été entendus en leurs observations.

M. Jean-François NEURAY, premier auditeur chef de section, a été entendu en son avis conforme.

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

1. La requérante, qui exploite l'aérodrome de Namur/Suarlée, expose que pendant la seconde guerre mondiale, les alliés ont choisi le plateau de Temploux pour y établir une base aérienne. Après la guerre, une école de vol-à-voile y est créée par quelques anciens pilotes développant ainsi un petit aérodrome civil sur ce site. En 1984, l'aérodrome appartenant à la province de Namur, a été privatisé.

Au plan de secteur, l'aérodrome figure pour l'essentiel en zone d'activités économiques mixtes et pour le reste en zone agricole. Les limites de cette zone d'activités n'englobent ainsi pas le périmètre de l'aérodrome.

2. Le 26 novembre 2015, la société coopérative EOLE-LIEN introduit une demande de permis unique pour la construction et l'exploitation d'une éolienne d'une puissance maximale de 2,97 mégawatts située chemin d'Auvelais à Temploux.

3. Au plan de secteur de Namur, la localisation de l'installation litigieuse figure en zone agricole.

La notice d'évaluation des incidences sur l'environnement jointe à la demande de permis évoque la question de la sécurité du trafic aérien comme suit (p. 68) :

" En ce qui concerne l'espace aérien, l'éolienne en projet se situe hors d'une zone de contraintes aériennes (zone E). Conformément à la circulaire ministérielle GDF-03 relative au balisage des obstacles aériens, aucun balisage de jour ou de nuit ne sera requis par les administrations compétentes si la hauteur totale de l'éolienne ne dépasse pas les 150 mètres. Notons toutefois que le projet se situe à la limite de la distance de garde à la piste de décollage et d'atterrissage de l'aérodrome de Temploux situé à environ 2.700 m à l'est".

4. Deux enquêtes publiques sont organisées. L'une, du 13 au 29 février 2016, sur le territoire de la ville de Namur, donne lieu à deux cents vingt-huit réclamations. L'autre, à Jemeppe-sur-Sambre du 15 février au 1^{er} mars de la même année, suscite trente-deux oppositions.

Plusieurs réclamations dénoncent, de manière argumentée, le problème de sécurité pour les aéronefs résultant de l'implantation de l'éolienne projetée. Ces réclamations émanent tant de la partie requérante que de pilotes fréquentant l'aérodrome ou y pratiquant des activités d'écologie.

L'une d'elles est adressée par un pilote et aussi contrôleur principal de la circulation aérienne à l'aéroport de Liège. Outre les problèmes de sécurité, celui-ci expose que le circuit d'approche en piste 06R (soit la première piste balisée) est déjà

modifié par rapport aux standards de façon à éviter un maximum le survol du village de Temploux et que "toute modification subséquente de l'approche en 6R constituerait une charge supplémentaire pour le pilote dans une phase critique du vol". Il ajoute aussi ce qui suit :

" [...] d'après mon analyse, une modification du circuit est impossible quoi qu'il en soit :

- rallonger l'étape de vent arrière pour éviter l'éolienne par l'ouest amènerait les avions sur les éoliennes situées au nord ouest en bord d'autoroute, mais augmenterait également la nuisance sonore pour les riverains du village de Temploux.
- raccourcir l'étape de vent arrière pour éviter l'éolienne par l'est serait inconcevable car cela amènerait à une approche trop courte. De plus, le passage près de l'éolienne se ferait à une altitude encore plus basse (dû à l'approche courte) et du côté opposé à la piste, où le pilote porte son regard".

Une autre réclamation émanant de l'A.S.B.L. BELGIAN ACROBATIC SCHOOL précise que "le placement de cette éolienne se trouve dans le circuit officiel suivi par les avions soit lors de leur décollage lorsque la piste 24 est en usage, ou lors de la mise en descente pour l'atterrissage lorsque la piste 06 est en usage".

5. Les diverses administrations consultées sont généralement favorables au projet sauf la commune de Jemeppe-sur-Sambre et la direction générale du transport aérien (D.G.T.A.) du Service public fédéral (SPF) mobilité et transports qui considère que l'installation gênerait l'évolution des avions aux abords de l'aérodrome de Temploux. Son avis est reproduit dans le cadre de l'examen du premier moyen.

6. Par décision du 30 mai 2016, les fonctionnaires technique et délégué refusent d'octroyer le permis sollicité.

7. Le 17 juin 2016, la société coopérative EOLE-LIEN introduit un recours contre ce refus.

8. La D.G.T.A., à nouveau consultée, maintient son opposition au projet (avis du 5 août 2016). Le projet de décision que les fonctionnaires technique et délégué adressent le 7 septembre 2016 au ministre s'inscrit dans le même sens.

9. Le 28 septembre 2016, le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal délivre le permis unique sollicité. Il s'agit de l'acte attaqué.

IV. Intervention

Les requêtes en intervention introduites par la S.C.R.L. EOLE-LIEN et la ville de Namur sont accueillies.

V. Premier moyen

V.1. Thèses des parties

A. La requête

Le moyen est pris de la violation des articles 1^{er}, 35 et 127, § 3, du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP), des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs et du principe suivant lequel toute décision de l'autorité doit reposer sur des motifs exacts, pertinents, cohérents et légalement admissibles, du devoir de minutie, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir.

La partie requérante soutient que les motifs du permis litigieux, lequel a été délivré en application de l'article 127, § 3, du CWATUP, sont inexacts ou inadéquats.

Notamment, elle affirme que la présence de l'éolienne à proximité de l'aérodrome aurait dû être exclue en raison d'impératifs de sécurité quand, aux termes de l'avis défavorable de la D.G.T.A. du 4 mars 2016, "le projet percerait la surface conique de l'aérodrome de Namur/Suarlée et couperait le circuit avions", risque rappelé dans l'avis du 5 août 2016 de la même administration ainsi que lors de l'enquête publique. Elle soutient que les considérations de l'acte attaqué, qui sous-estime ce risque, ne sont pas acceptables, la sécurité de l'exploitation étant compromise.

Elle conteste aussi l'affirmation de l'acte attaqué selon laquelle il ne faudrait pas tenir compte de la seconde piste, la plus proche de l'éolienne projetée, parce qu'elle n'aurait pas fait l'objet d'un permis. Elle estime cette affirmation non pertinente, la configuration des lieux et l'usage des pistes étant resté inchangé hormis le balisage des pistes imposé par la D.G.T.A..

Elle se réfère aussi à la circulaire GDF-03 du 12 juin 2006 de la même administration, comprenant les directives concernant le balisage d'obstacles pour l'aviation, et selon laquelle "lorsqu'en raison de l'édification d'une construction ou d'une station d'émission, la sécurité de la navigation aérienne ne peut plus être

garantie et que le risque lié au danger ne peut être ramené à un niveau acceptable, un avis négatif est rendu". Elle estime que l'acte attaqué qui se contente d'affirmer, de manière erronée et aussi contradictoire, que le circuit ne serait pas situé dans une zone de limitation d'obstacles au sens de la circulaire GDF-04 (3 novembre 2009) et que le problème peut être évité en adaptant la trajectoire de vol, ne répond pas aux arguments clairs et précis contenus dans l'avis de la D.G.T.A. du 5 août 2016.

La requérante ajoute que l'aérodrome de Temploux héberge une école de pilotage. À son estime, le risque de collision sera d'autant plus grand pour des pilotes inexpérimentés, notamment en raison des turbulences provoquées par la rotation des pales. Elle précise qu'à supposer que la solution consistant à modifier les circuits des avions fixés dans le permis d'environnement du 10 février 2004 soit juridiquement admissible, les couloirs aériens assignés à l'époque tiennent compte de la présence d'agglomérations et ne pourraient être revus sans difficulté. Elle fait aussi valoir que, dans son avis sur l'étude d'incidences sur le projet d'extension du parc éolien de Spy, le conseil wallon de l'environnement et du développement durable (CWEDD) a regretté l'absence de prise en compte de la proximité de l'aérodrome.

Elle estime qu'en tout état de cause, il appartenait à l'auteur de la décision de rencontrer, par des motifs exacts et précis, son opposition et celle de la D.G.T.A.

Elle ajoute encore qu'en fait, l'acte attaqué se base sur la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement qui renseigne, à tort, que l'éolienne se situerait dans une zone de catégorie E, alors que la D.G.T.A. la situe en zone de catégorie A, zone dans laquelle les obstacles à la navigation aérienne devraient être proscrits absolument.

Elle conclut que la dérogation au plan de secteur est justifiée erronément par des raisons d'impératifs techniques, et notamment par l'absence d'une zone de servitude aérienne. À son estime, la justification de la dérogation "est à tout le moins fautive, contradictoire au fond et dès lors non pertinente" et "il n'a au minimum pas suffisamment été tenu compte de la relation entre l'éolienne et le circuit avions et les procédures de vol en vigueur autour de l'aérodrome".

B. La note d'observations

La partie adverse répond que l'acte attaqué est adéquatement motivé sur la compatibilité du projet avec l'aérodrome de Namur et cite la motivation du permis répondant aux réserves de la D.G.T.A. relatives à la "surface conique" de l'aérodrome de Namur et au circuit des avions. S'agissant de la possibilité éventuelle

de modifier les trajectoires des avions, elle se réfère à l'avis de la D.G.T.A. qui n'avait pas exclu cette possibilité dans son avis du 5 août 2016. Elle soutient que l'ensemble de ces éléments révèle un examen minutieux de l'auteur de l'acte attaqué sur la question de la compatibilité du projet avec l'aérodrome.

Elle soutient que la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement évoque bien la question de la sécurité du trafic aérien et cite le passage y relatif.

Par ailleurs, elle estime que l'acte attaqué justifie adéquatement la nécessité de la dérogation au plan de secteur par les impératifs techniques suivants : potentiel venteux, distance aux habitations, absence de zone de servitude aérienne. Concernant l'absence de contrainte aérienne, elle reprend la motivation du permis litigieux et rappelle que suffit l'absence de contrainte importante et non l'absence de toute contrainte.

C. La requête en intervention de la S.C.R.L. EOLE-LIEN

S'agissant de la question de la sécurité aérienne, la première partie intervenante, qui cite à son tour la motivation de l'acte attaqué, relève que celle-ci montre que la partie adverse a considéré que la seconde piste était "inexistante d'un point de vue urbanistique et environnemental" et, donc, qu'il n'y avait pas lieu d'avoir égard à sa surface conique. Elle observe que l'acte attaqué rappelle qu'un aérodrome doit obtenir un permis unique, "outre un permis d'exploitation fédéral octroyé par la D.G.T.A.". Elle constate que la partie requérante ne conteste pas que la seconde piste ne dispose d'aucun permis d'urbanisme et d'environnement et semble contester seulement l'ajout de cette seconde piste, ce qui ressort pourtant, selon elle, de l'avenant à l'autorisation d'établissement que la D.G.T.A. a délivré le 11 mai 2012, ainsi que des "notices de l'aviation de JEPPESEN SANDERSON" (entreprise spécialisée dans les cartes et les systèmes de navigation aéronautiques) où cette seconde piste est citée dans la notice de 2013. Elle relève aussi que le permis d'environnement du 10 février 2004, dont fait état la partie requérante, est bien antérieure à l'implantation et à l'exploitation de cette seconde piste qui est dès lors irrégulière. Elle fait valoir enfin que la partie adverse se réfère à la pratique administrative en citant des exemples de permis de parcs éoliens délivrés malgré la présence d'ulmodromes voisins au motif de l'irrégularité de ces derniers. Elle conclut que ces différents éléments motivent adéquatement l'écart par rapport aux avis de la D.G.T.A..

S'agissant de l'absence de servitude aérienne, qui peut justifier la nécessité de déroger au plan de secteur, la première partie intervenante, qui se réfère

aux circulaires GDF-03 et GDF-04, maintient que l'éolienne autorisée par l'acte attaqué se trouve en dehors de tout plan de limitation d'obstacles, donc en zone de catégorie E.

En ce qui concerne l'impact de l'éolienne projetée sur le circuit, elle reprend la motivation de l'acte attaqué concernant les trajectoires du circuit à l'atterrissage et au décollage. Elle estime qu'il faut avoir égard au fait que le circuit n'est pas une "surface de limitation d'obstacles" au sens de la circulaire GDF-04, ce que rappelle l'acte attaqué, que ce circuit qui consiste en des procédures recommandées de décollage et d'atterrissage, n'a aucune force contraignante au sens de ladite circulaire et qu'il permet notamment de limiter les nuisances sonores produites par les avions en altitude, ce qui n'est pas de la compétence de la partie adverse, comme le confirme le permis d'environnement de 2004, précité. Par conséquent, selon elle, l'article 3bis du permis d'environnement cité par la requérante, ne pourrait être interprété comme conditionnant le permis d'environnement. Elle conclut que le circuit ne pourrait être imposé que par l'autorité fédérale, qu'en l'espèce, l'autorisation de la D.G.T.A. ne semble pas imposer, en tant que tel, le circuit avions dont il est question dans l'acte attaqué, et que, le cas échéant, comme le souligne l'acte attaqué, un avenant à l'autorisation pourra être sollicité auprès de l'administration fédérale, laquelle pourra prendre en considération les nuisances sonores produites par les avions en altitude.

Elle constate enfin que la décision du 11 mai 2012 précise seulement que les circuits avions doivent se faire à une certaine hauteur et au nord, et que le commandant de l'aérodrome peut donc même modifier le circuit tout en respectant ces conditions sans solliciter l'autorisation de la D.G.T.A..

Elle rappelle enfin que, selon l'acte attaqué, l'exploitation de l'aérodrome ne sera pas compromise et que, tout au plus, les éventuelles modifications de trajectoire ne concerneraient que la partie du circuit relative au "décollage". Selon elle, la partie adverse a pu valablement considérer, en opportunité, que les deux projets pouvaient cohabiter.

D. La requête en intervention de la ville de Namur

En ce qui concerne la prétendue incompatibilité du projet avec l'aérodrome, la seconde partie intervenante estime que "la partie adverse a [...] légalement justifié que la piste dont la surface conique serait contrariée par le projet ne doit pas être prise en compte au niveau urbanistique et environnemental" en l'absence de tout permis.

En ce qui concerne la situation du projet en zone de catégorie A ou E, elle soutient que, sur la base de la situation régulière de l'aérodrome qui ne comprend qu'une seule piste, la partie adverse a pu considérer que le projet se situait en zone de catégorie E. Elle rappelle que le fait qu'une autorisation de l'administration aéronautique couvrirait la seconde piste est sans incidence au niveau des polices administratives de l'urbanisme et de l'environnement, celles-ci étant totalement indépendantes.

En ce qui concerne les circuits d'atterrissage et de décollage, elle observe que si le permis du 10 février 2004 impose, à titre de condition, le respect du règlement de l'aérodrome, qui comprend ces circuits d'atterrissage, rien n'interdit toutefois que ce règlement soit "modifié ou adapté à l'évolution de la situation de l'aérodrome, notamment au regard des contraintes de la police administrative aéronautique". Selon elle, "dès lors que le projet litigieux a été autorisé, les autori[tés] aéronautiques seront en mesure de revoir et d'adapter leur autorisation, ce qui impliquerait alors une modification du règlement d'ordre intérieur que l'exploitant doit respecter".

V.2. Examen prima facie

A. La réglementation aéronautique applicable

L'aérodrome de Namur est soumis au respect notamment de la circulaire GDF-04 du 3 novembre 2009, ayant "pour objet de fixer les conditions techniques d'établissement et d'exploitation auxquelles doivent satisfaire les aérodromes civils pour lesquels aucun service de contrôle aérien n'est assuré et qui sont utilisés uniquement dans des conditions météorologiques permettant le vol à vue, sans préjudice des dispositions propres à chaque aérodrome, à l'exception des ulmodromes". Cette circulaire, qui trouve son fondement dans l'article 43, § 2 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, est destinée à assurer le respect des normes internationales contraignantes découlant de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée par la Belgique par la loi du 30 avril 1947, et, en particulier, de son annexe 14.

Sous le titre "5.3 Limitation et suppression des obstacles", la circulaire précise ce qui suit :

- " L'espace aérien autour d'un aérodrome doit être libre de tout obstacle qui peut être dangereux pour la circulation aérienne. La hauteur maximale et le lieu d'implantation des objets y sont déterminés à l'aide des surfaces de limitation d'obstacles et des règles de limitation d'obstacles.

5.3.1 Surfaces de limitation d'obstacles

[...]

5.3.1.4 Surface conique (CS)

Il est établi une surface conique, inclinée vers le haut et vers l'extérieur à partir du contour de la surface horizontale intérieure (voir figure 3a).

[...]

5.3.2 Dispositions en matière de limitation d'obstacles

[...]

5.3.2.3 Il convient dans la mesure du possible, d'éviter que de nouveaux objets ou la surélévation d'objets existants ne fassent saillie au-dessus de la surface conique ou de la surface horizontale intérieure, à moins que l'objet ne se trouve défilé par un objet inamovible existant ou à moins qu'il ne soit établi, à la suite d'une étude aéronautique, que cet objet ne compromettrait pas la sécurité de l'exploitation des aéronefs ou qu'il ne nuirait pas gravement à la régularité de cette exploitation".

La circulaire GDF-03 du 12 juin 2006 a, quant à elle, pour objet des "directives concernant le balisage d'obstacles pour l'aviation", à savoir des "directives suivies par la D.G.T.A. lorsqu'elle remet des avis concernant les permis de bâtir de constructions qui peuvent être gênantes pour la navigation aérienne". Ladite circulaire précise ce qui suit :

" Avis négatif :

Lorsqu'en raison de l'édification d'une construction ou d'une station d'émission, la sécurité de la navigation aérienne ne peut plus être garantie et que le risque lié au danger ne peut être ramené à un niveau acceptable, un avis négatif est rendu. En d'autres termes, la D.G.T.A. est d'avis qu'aucune construction ou station d'émission ne peut être érigée".

" Lors de la délivrance d'avis, la construction concernée doit être localisée vis-à-vis de l'espace utilisé par l'aérodrome au sol et au-dessus du sol.

3.1 Le territoire belge est divisé en différentes catégories, à savoir :

3.1.1 Catégorie A : comprend les parties du territoire situées à proximité des aérodromes et se trouvant sous les plans de limitation d'obstacles liés à ces terrains, les aires permanentes d'atterrissage et de décollage à l'usage des hélicoptères ainsi que les zones de dégagement associées à ceux-ci et les zones de contrôle.

[...]

3.1.5 Catégorie E : comprend la portion du territoire du Royaume non définie dans les catégories A, B, C ou D".

" Pour la catégorie A :

a) Par rapport aux plans de limitation d'obstacles

- Les nouvelles constructions qui perceraient les surfaces de limitation d'obstacles établies par les exploitants d'aéroports en vertu des dispositions

des chapitres 4 et 5 de l'Annexe 14 de l'OACI ou des circulaires GDF-02 et GDF-04, ne peuvent pas être autorisées et recevront un avis négatif.

[...]

b) Par rapport aux procédures de vol en vigueur ou à venir, décrites dans le Volume II du Document 8168 PANS-OPS de l'OACI

- Les nouvelles constructions qui seraient gênantes ou dangereuses pour les procédures actuelles : ne sont pas admises.

[...]

Dans la catégorie A, les hauteurs relatives réelles entre l'objet et les niveaux déterminés de pistes d'aérodromes sont dignes d'intérêt. Il ne peut donc pas être question dans la catégorie A d'application d'un «niveau moyen» des constructions comme niveau du sol dans cette zone.

[...]

Pour la catégorie E :

a) Tout objet ou portion d'objet situé dans une zone reprise dans la catégorie E dont la hauteur au-dessus du niveau du sol est égale ou supérieure à 150 m est considéré comme un obstacle et doit être pourvu de signalisation en conformité avec les dispositions du chapitre 6 ou 7".

Sur la base de ces circulaires, la D.G.T.A. a, dans son avis donné le 5 août 2016 dans le cadre du recours, confirmé son avis défavorable du 1^{er} mars 2016 dans les termes suivants :

" Comme indiqué dans l'avis du 1^{er} Mars 2016, la D.G.T.A. remet un avis négatif pour les raisons suivantes :

- L'éolienne en projet percerait la surface conique de l'aérodrome de Namur/Suarlée (EBNM);
- L'éolienne couperait le «circuit d'aérodrome avions».

La D.G.T.A. ne peut prendre position ou remettre un avis (point de vue aéronautique) que sur la base des termes de l'autorisation d'établissement en vigueur (impliquant les deux pistes) qu'elle a délivrée à l'aérodrome.

Concernant les arguments avancés par le demandeur, sous toutes réserves, je vous transmets les remarques suivantes de la D.G.T.A. :

Point 2.1.1 Piste de l'aérodrome non couverte par un permis unique ou d'environnement

En vertu de l'Arrêté royal de 1954, l'autorisation d'établissement d'un aérodrome est délivrée par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou son délégué qui fixe également les conditions techniques d'utilisation des aérodromes (les aspects de sécurité aérienne sont du ressort de l'autorité fédérale) alors que la délivrance d'un permis unique ou d'un permis d'environnement (permis d'exploiter) relève d'une matière régionale qui n'est pas de la compétence de la D.G.T.A. L'autorisation d'établissement délivrée par la D.G.T.A. n'est pas soumise à l'obtention préalable d'un permis d'environnement.

De manière générale, l'avis délivré par la D.G.T.A. dans le cadre de nouveaux obstacles est basé sur les aspects relatifs à la sécurité aérienne.

Comme c'est le cas pour plusieurs aérodromes, la D.G.T.A. a commencé à régulariser les pistes à l'usage des planeurs ces dernières années, et en ce qui concerne l'aérodrome de Namur, la régularisation a été faite en date du 11 mai 2012.

En ce qui concerne la modification des dimensions de la piste avion reprise dans l'autorisation du 11 mai 2012, à savoir une piste raccourcie d'1 m (à une longueur de 695 m) et une largeur de piste agrandie de 4 m (à une largeur de 31 m), celles-ci font suite à la réception du plan de mesurage réalisé par un géomètre expert comme demandé dans l'édition 5 de la circulaire GDF-04 du 3 novembre 2009. Quant aux caractéristiques physiques des pistes (06R et 24L), excepté les numéros d'identification des pistes (06R et 24L à la place de 06 et 24), celles-ci n'ont pas été modifiées depuis l'octroi du permis d'environnement de 2004.

Quant à l'augmentation du nombre de vols, elle ne devrait pas être influencée par la régularisation de la piste planeur étant donné que l'utilisation simultanée des pistes n'est pas autorisée comme repris au point 3.12 de l'avenant à l'autorisation d'établissement délivré en date du 11 mai 2012.

Point 2.1.2 Utilisation d'ULM non couverte par le permis d'environnement

L'aérodrome étant de classe 2 (autorisation de l'exploitant requise au préalable d'une utilisation par un pilote), l'exploitant a la possibilité de choisir les utilisateurs de son aérodrome et donc de refuser l'accès aux pilotes d'ULM en vue de respecter les termes des exigences propres à son aérodrome.

Point 2.1.3 Avis de la D.G.T.A.

Le circuit avion n'a pas été modifié par la régularisation de la piste planeurs, par contre, si l'éolienne est implantée, le circuit avion devra être modifié et ne permettra plus nécessairement d'éviter au mieux et à une certaine altitude le survol des agglomérations voisines de l'aérodrome, ce qui ne sera probablement pas acceptable par l'administration régionale.

En ce qui concerne le circuit (trajectoire théorique que doivent emprunter les avions évoluant aux abords d'un aérodrome) et l'argumentation indiquant que «dans les conditions les plus défavorables, prévoit que [sic], dans l'étape de base, l'avion passera à 164 mètres (1594' QNH) au-dessus du sommet des pales de l'éolienne...», cela n'est pas correct. En effet, la hauteur à laquelle évoluent les avions en montée ou en descente dépend des caractéristiques des avions ainsi que des conditions météorologiques du moment. En outre, les hauteurs minimales reprises dans la réglementation aérienne (SERA 5005 f 2) ne sont pas applicables pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, ce qui est le cas lorsque les avions évoluent dans le circuit.

La D.G.T.A. fait remarquer que la présence d'une éolienne à proximité directe du circuit peut entraîner différents risques, notamment :

- un risque de collision (présence d'un obstacle et obstacle peu visible au décollage suite à l'attitude de l'avion dans cette phase);
- un risque de perte de contrôle des aéronefs (suite aux turbulences de sillage);
- un risque de stress supplémentaire (perte de repère situationnel et de suivi des paramètres de vol de l'avion dans une phase de vol critique comme le sont l'atterrissage et le décollage).

Point 2.1.4 Conclusion et incidence sur la décision sur recours

Les deux pistes étant agréées et établies en vertu de l'Arrêté royal de 1954, les prescriptions qui reprennent les surfaces de limitation d'obstacles et dans le cas présent, la surface conique sont applicables. Comme décrit au point 5.3.2.3 de la circulaire GDF-04, le demandeur a la possibilité de réaliser une étude

aéronautique qui démontre que cet objet ne compromettrait pas la sécurité de l'exploitation des aéronefs ou qu'il ne nuirait pas gravement à la régularité de l'exploitation de l'aérodrome. L'étude est soumise pour analyse à la D.G.T.A. qui se prononce sur la validité des termes et des conclusions de l'étude.

Les coordonnées Lambert de l'éolienne refusée du projet sont :

	X :	Y :
Tl :	175483.0	131460.0

La zone d'implantation se trouve dans une région de catégorie A.

Le contenu complet de cet avis doit être transmis au maître d'oeuvre et le demandeur est prié d'informer la Direction générale Transport aérien par écrit de la suite donnée à son avis.

Nous attirons votre attention sur le fait que si les remarques reprises ci-dessus n'étaient pas prises en compte, la Direction générale Transport aérien déclinerait toute responsabilité en cas de problèmes éventuels. Nous nous réservons par ailleurs le droit de faire respecter ces prescriptions par toute voie de droit. Nous restons à votre disposition pour toute information complémentaire.

[...]"

B. La régularité de la seconde piste

Une des questions posées par l'examen du moyen consiste à savoir si la seconde piste utilisée par l'aérodrome est régulière.

Sur ce point, l'acte attaqué est motivé comme suit :

- " Considérant que le demandeur de permis a tenu compte de l'aérodrome dans la détermination de l'implantation de l'éolienne proposée, outre le projet de ligne électrique au plan de secteur passant à 170 mètres à l'Ouest du projet; que l'auteur de la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement considère que le projet ne doit pas être considéré comme étant incompatible avec l'aérodrome et les deux activités peuvent parfaitement coexister;

Considérant que la Direction Générale des Transports Aériens (D.G.T.A.) a remis un avis préalable favorable, en date du 9 octobre 2014; qu'il est joint à la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement; que cet avis se base sur la situation régulière de l'aérodrome de Namur/Suarlée; que cet avis se base sur une configuration proche (mais différente) du projet soumis à notice d'évaluation des incidences sur l'environnement et à demande de permis;

Considérant qu'en cours d'instruction, en date du 4 mars 2016, la D.G.T.A. a cependant remis un avis défavorable; que la D.G.T.A. précise que le projet percerait la surface conique de l'aérodrome de Namur/Suarlée et couperait le circuit avions; que, sur recours, la D.G.T.A. a remis un nouvel avis défavorable, confirmant le précédent avis;

Considérant que la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement fait état du fait que l'éolienne en projet se trouve à plus de 2.700 mètres de l'aérodrome; que l'aérodrome de Namur/Suarlée a deux pistes et que chaque piste a sa propre surface conique; que l'extrémité de chaque surface conique s'étend jusqu'à 2.700 mètres du bord de chaque piste (cf. plans des surfaces de limitation d'obstacles constituant l'annexe 9 du recours de EOLE-LIEN); que l'éolienne se

trouverait à 2.782 mètres de l'extrémité en béton la plus proche de la première piste et à 2.720 mètres de la seconde;

Considérant que la surface conique dont il est question, dans les avis de la D.G.T.A. en cours d'instruction, est, en réalité, uniquement celle de la seconde piste; que cette surface ne pourrait être percée que par les pales de l'éolienne projetée, en position non verticale;

Considérant que cette seconde piste a été construite en 2012 sans avoir fait l'objet d'un permis d'urbanisme, d'un permis d'environnement ou d'un permis unique; que les Fonctionnaires technique et délégué, dans leur rapport de synthèse, le précisent également;

Considérant que, préalablement à l'aménagement de la seconde piste, un permis d'urbanisme aurait pourtant dû être octroyé; qu'il s'agit, en effet, de mettre en œuvre une piste en herbe pour avions, dont les extrémités sont formés par des seuils en béton incorporés au sol; que ces seuils sont destinés à rester en place; qu'à défaut de permis d'urbanisme, leur maintien est irrégulier;

Considérant que, pour le surplus, la seconde piste est en partie en zone d'activité économique mixte et en partie en zone agricole; qu'un seuil en béton se trouve en zone d'activité économique mixte et un autre en zone agricole; qu'en outre, une activité récréative de plein air ne peut en principe être autorisée que pour une durée limitée, conformément à l'article 87 du CWATUPE;

Considérant qu'un permis d'environnement aurait également dû être octroyé, préalablement à l'utilisation de cette seconde piste; que l'exploitation de la première piste a été autorisée par un permis d'environnement daté du 8 décembre 2003 [? : lire 10 février 2004]; que la seconde piste, aménagée en 2012, est destinée aux planeurs (cf. notice JEPPESEN et Règlement de l'aérodrome, constituant l'annexe 6 du recours de EOLE-LIEN) qui doivent être tirés, au décollage, par d'autres aéronefs; que cette seconde piste est de nature à aggraver les nuisances ou inconvénients pour l'environnement, notamment par l'introduction de vibrations, de chaleur et/ou de bruit dans le sol et/ou l'air; que l'exploitation de la seconde piste aurait donc dû être couverte par un permis d'environnement, conformément à l'article 10, § 1^{er}, 2^o, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement; qu'à défaut, sa situation est irrégulière;

Considérant donc que cette seconde piste est inexistante d'un point de vue urbanistique et environnemental; que les avis de la D.G.T.A. ne portent pas sur le respect de la réglementation urbanistique et environnementale mais uniquement sur la réglementation aéronautique; que l'avenant à l'autorisation de la D.G.T.A. d'établissement de l'aérodrome datant du 11 mai 2012 ne peut suffire à conférer un caractère régulier à l'exploitation de cette seconde piste; que les avis de la D.G.T.A., remis en cours d'instruction, doivent être écartés en ce qui concerne la surface conique de la seconde piste; que celle-ci ne peut en aucun cas justifier un refus de délivrance du permis d'urbanisme relatif à l'éolienne projetée;

Considérant que la pratique administrative et la jurisprudence du Conseil d'Etat vont dans ce sens; que le Ministre wallon de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité a octroyé un parc éolien [sic] proche de l'ulmodrome d'Avernas-le-Bauduin, après avoir considéré que la partie de la piste située en Flandre n'était pas couverte par un permis d'environnement «régional»; que le ministre a considéré que, dans ces circonstances, l'ulmodrome ne pouvait «en aucun cas être constitutif d'un motif de refus de délivrance des autorisations relatives au parc éolien projeté»; que, par un arrêt du 22 janvier 2015, n° 229.961, le Conseil d'Etat a conclu que cette décision était régulière; que, dans une autre affaire similaire, le Ministre a octroyé un permis unique pour un parc éolien proche de l'ulmodrome de Liernu, après avoir rappelé que le permis unique relatif

à l'implantation et l'exploitation de l'ulmodrome avait été refusé, de sorte que l'exploitation est irrégulière;

Considérant que, dans le présent cas d'espèce, même si un nouveau permis unique vient à autoriser l'implantation et l'exploitation de la seconde piste, son exploitation ne serait toutefois pas compromise; que l'impact sur la surface conique de la seconde piste est minime du fait que la surface conique ne serait percée qu'à sa limite extérieure et que seules les pales de l'éolienne projetée perceraient cette surface; que les conditions techniques d'établissement et d'exploitation des aérodromes civils n'interdisent pas, à proprement parler, que de nouveaux objets fassent saillie au-dessus de la surface conique, mais précisent qu'il «convient dans la mesure du possible d[e les] éviter»; qu'elles imposent en outre que les objets existants ne soient supprimés que «dans la mesure du possible» (5.3.2.3. et 5.3.2.4., circulaire GDF-04); que l'exploitation de la seconde piste, et encore plus de l'aérodrome, ne serait donc pas compromise en cas d'obtention des autorisations requises et qu'une cohabitation est envisageable; que la seconde piste pourrait également être déplacée au besoin".

Au regard de cette motivation, il y a lieu de faire les observations suivantes.

L'aérodrome de Namur/Suarlée existe depuis 1947 et abritait au départ essentiellement des activités de vol-à-voile. Jusqu'en 1983, cet aérodrome appartenait à la province de Namur, laquelle l'a vendu à une société privée devenue la S.A. AERODROME DE NAMUR. Il semble que, jusqu'alors, l'intercommunale Bureau économique de la province de Namur, dont fait partie la ville de Namur, ait été étroitement associée au développement de l'aéroport.

Il apparaît des différents orthophotoplans que l'aire d'atterrissage et de décollage de l'aérodrome est depuis l'origine herbeuse. Si l'orthophotoplan de 1971 ne permet pas de distinguer une ou deux pistes, ces deux pistes apparaissent à partir des plans photographiques numériques communaux 1994-2000 repris sur le site de la direction générale de l'aménagement du territoire, du logement, du patrimoine et de l'énergie (DGO4), la seconde piste, la plus éloignée des bâtiments et non encore balisée, étant réservée à l'usage du vol-à-voile. La réalité de cette seconde piste réservée aux planeurs est aussi attestée par les cartes "JEPPESEN" (cartes de vol à vue utilisées par les pilotes) du 30 mars 1994, où la piste est symbolisée par la figure de deux avions, ainsi que par une photographie aérienne déposée par la partie requérante.

S'agissant d'une piste herbeuse, elle n'était en toute hypothèse pas soumise à permis de bâtir au moment de sa "création". En effet, s'il devait être considéré qu'il s'agit d'une activité récréative et qu'à ce titre, dans la mesure où elle se développe en partie en zone agricole, un permis d'urbanisme était requis, encore faudrait-il observer que celui-ci n'a été exigé qu'à partir de l'entrée en vigueur du décret du 27 novembre 1997 adoptant le nouveau CWATUP, soit le 1^{er} mars 1998, c'est-à-dire postérieurement à la "création" de cette seconde piste. La circonstance

que ladite piste a fait l'objet d'un balisage en 2012 ne peut modifier cette analyse, ce balisage étant imposé par la D.G.T.A. afin de mettre en conformité la piste existante avec les prescriptions fédérales et internationales. Outre la question de la nécessité d'un permis d'urbanisme pour un tel balisage, laquelle n'est pas démontrée, il faut souligner que celle-ci ne pourrait remettre en cause la légalité de la piste telle que démontrée ci-avant.

L'activité de l'aérodrome est par ailleurs autorisée par un permis d'environnement délivré par le collège des bourgmestre et échevins le 10 février 2004 pour "le maintien en activité de l'exploitation d'un aérodrome et d'un hélicoptère de tourisme". Ce permis est destiné à couvrir des activités et installations existantes nouvellement classées, notamment celles d'aérodromes et hélicoptères de tourisme (rubrique n° 92.61.08, classe 2). Soutenir que ce permis d'environnement ne couvrirait pas la seconde piste, qui fait pourtant partie intégrante de l'aérodrome tel qu'il a été soumis à demande de permis, revient à nier la réalité de son exploitation, laquelle était connue et attestée par différents documents joints à la demande de permis d'environnement, et, notamment, par les cartes JEPPESEN du 30 mars 1994 précitées. Au surplus, soutenir, comme le fait l'auteur de l'acte attaqué, que les nuisances seraient aggravées par l'utilisation de cette seconde piste révèle un examen peu approfondi de l'avis de la D.G.T.A. qui soulignait, outre l'existence préalable de celle-ci, le fait que les deux pistes ne pouvaient être utilisées en même temps et qu'il n'y avait donc pas, du fait du balisage imposé, une augmentation de l'activité de l'aéroport.

Il en résulte que l'auteur de l'acte attaqué commet une erreur de fait et de droit quand il affirme qu'il n'y a pas lieu de tenir compte de cette seconde piste dans l'appréciation de la compatibilité du projet autorisé avec les activités de l'aérodrome. Il en résulte aussi que, contrairement à ce que les parties adverse et intervenantes soutiennent, l'éolienne en projet se situe dans la zone A définie par la circulaire GDF-03 du 12 juin 2006 précitée, à savoir qu'elle perce la surface conique de l'aérodrome de Namur/Suarlée. Par ailleurs, affirmer que, même si tel est le cas, les objets en saillie dans cette surface conique ne doivent être supprimés que dans la mesure du possible, pour en déduire que l'éolienne est compatible avec l'aérodrome, revient à ne retenir que certains extraits de la circulaire GDF-04 en omettant le passage selon lequel il doit dans ce cas être "établi, à la suite d'une étude aéronautique, que cet objet ne compromettrait pas la sécurité de l'exploitation des aéronefs ou qu'il ne nuirait pas gravement à la régularité de cette exploitation". Une telle étude est inexistante. Enfin, affirmer que la seconde piste pourrait au besoin être déplacée revient à remettre en cause l'exploitation de l'aérodrome pourtant autorisée par le permis d'environnement du 10 février 2004.

C. Le circuit des avions au décollage et à l'atterrissage

Indépendamment de la question de la régularité de la seconde piste, se pose celle du circuit des avions au décollage et à l'atterrissage qui serait remis en cause par le projet autorisé.

La circulaire GDF-04, précitée, qui a pour objet de fixer les conditions techniques d'établissement et d'exploitation auxquelles doit satisfaire un aéroport tel que celui de Namur, définit le circuit des avions comme suit :

" Circuit :

Les procédures recommandées de décollage et d'atterrissage qui se composent normalement de «up-wind», «cross-wind», «down-wind», «base-leg» et «final»".

Ce circuit, qu'il n'appartient pas l'autorité régionale de modifier, est défini par la D.G.T.A. en concertation avec l'exploitant de l'aéroport, et doit répondre à certains critères. À cet égard, l'aéroport dispose d'une autorisation fédérale, délivrée le 19 mars 1984, à la suite de laquelle la piste réservée aux avions a dû être balisée, ainsi que d'un avenant, délivré le 11 mai 2012, à la suite duquel la seconde piste réservée au vol à voile a dû être à son tour balisée. Ces deux autorisations ont été délivrées sur la base d'un circuit pré-défini.

Sur la question du circuit des avions, l'acte attaqué est motivé comme suit :

" Considérant que la D.G.T.A. considère que le circuit des avions de l'aéroport serait également coupé par l'éolienne projetée; que le circuit reprend les trajectoires théoriques «recommandées de décollage et d'atterrissage» (circulaire GDF-04); que la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement et l'avis préalable n'évoquent aucun risque; que l'aéroport n'est ouvert qu'à partir de 9 h jusqu'au coucher du soleil (cf. avenant à l'autorisation de la D.G.T.A. d'établissement de l'aéroport, daté du 11 mai 2012 et règlement de l'aéroport, constituant l'annexe 6 du recours de EOLE-LIEN);

Considérant que lorsque les avions atterrissent suivant le circuit, ils atteignent la hauteur de l'éolienne, à savoir 150 mètres AGL (1100 ft QNH), que bien après être passés au-dessus de l'implantation projetée de l'éolienne; qu'il est en effet prévu qu'ils n'atteignent 150 mètres AGL qu'au-dessus de Temploux, avant d'entamer la descente finale (voy. notice JEPPESEN et règlement de l'aéroport, constituant l'annexe 6 du recours de EOLE-LIEN);

Considérant que le circuit, le cas échéant uniquement pour le décollage, peut être modifié, tout en prenant en considération les éventuelles autres contraintes, notamment en termes sonores; qu'un certain nombre de zones non urbanisées sont encore présentes à proximité du circuit;

Considérant, à nouveau, que l'exploitation de l'aéroport ne sera donc pas compromise par l'implantation de l'éolienne projetée; que, tout au plus, les trajectoires aériennes devraient être modifiées mais pas rendues impossibles;

Considérant qu'aucun balisage n'est requis pour les objets présents au-dessus ou au-deçà du circuit (circulaire GDF-03); qu'en effet le circuit n'est pas une zone de limitation d'obstacles au sens de la circulaire GDF-04; que la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement ne préconise pas de balisage; que, pour rappel, le circuit ne pourrait être utilisé que de jour;

Considérant que le Fonctionnaire délégué précise, dans son rapport de synthèse, que BELGOCONTROL a remis un avis défavorable et qu'il existe «un buffer de protection de 5 kilomètres»; qu'il doit s'agir d'une erreur matérielle car l'avis de la D.G.T.A. du 1^{er} mars 2016 ne précise nullement ces deux éléments et que le repérage cartographique repris dans les développements du Fonctionnaire délégué ne concerne nullement le projet".

Il y a lieu de rappeler que le permis d'environnement délivré le 10 février 2004 se fonde notamment sur l'avis favorable du fonctionnaire technique, qu'il reproduit. Cet avis souligne "les mesures prises par l'exploitant en vue de limiter au mieux les nuisances sonores éventuelles" et, notamment, l'"imposition aux pilotes de suivre des circuits de décollage et d'atterrissage définis", qui "évitent au mieux les agglomérations voisines de l'aérodrome sous une certaine altitude". L'avis relève aussi que la D.G.A.T.L.P. - direction de Namur n'a émis aucune remarque quant à d'éventuelles infractions sur le plan urbanistique. L'article 3bis du permis d'environnement dispose que l'autorisation est "soumise au respect des conditions suivantes", étant, notamment, que "l'exploitant est tenu au strict respect des dispositions reprises au règlement d'aérodrome du 5 octobre 2003", à savoir, notamment, le respect des circuits de décollage et d'atterrissage.

Si un circuit d'avions peut, dans une certaine mesure, être modifié si les circonstances l'imposent, c'est nécessairement en accord avec la D.G.T.A. En l'espèce, cette administration n'a fait aucune proposition en ce sens. Il ne pourrait être admis que l'exploitant de l'aérodrome soit contraint de modifier ce circuit antérieurement autorisé, moyennant l'intervention de l'autorité fédérale, du seul fait de l'acte attaqué. Au reste, face à cet avis négatif et à certaines réclamations mettant en exergue l'impossibilité de modifier ce circuit, l'auteur de l'acte attaqué n'évalue de toute façon pas sérieusement la possibilité de circuits alternatifs.

L'autorisation litigieuse revient ainsi à remettre en cause la sécurité aérienne de l'aéroport, tant en ce qui concerne la première piste, dont la régularité n'est pas contestable, que la seconde piste, et aussi, par voie de conséquence, le permis d'environnement du 10 février 2004 qui impose à l'exploitant de l'aérodrome de respecter le règlement d'ordre intérieur de l'aérodrome, qui impose des circuits de décollage et d'atterrissage à respecter, lesquels ont motivé l'avis favorable du fonctionnaire technique. L'attitude de la partie adverse revient en effet à mettre en péril l'activité de l'aérodrome puisqu'il est loin d'être certain que, compte tenu de l'urbanisation des environs de l'aéroport, d'autres circuits puissent être mis en œuvre avec l'accord de la D.G.T.A. Au demeurant, l'État belge a lui-même introduit un

recours en annulation et en suspension contre le permis litigieux (A. 220.945/XIII-7861).

L'auteur de l'acte attaqué ne s'est pas non plus préoccupé de l'existence d'écoles de pilotage présentes sur le site de l'aéroport alors que, l'installation projetée venant se situer à deux mille sept cents mètres de l'aérodrome et précisément en-dessous du circuit, la plus grande prudence s'imposait dans l'instruction de l'affaire. Il appartenait à l'autorité délivrante d'envisager des alternatives moins risquées, à plus forte raison quand la demande a été rejetée, en première instance, par les fonctionnaires technique et délégué et s'est heurtée à l'opposition répétée de l'administration fédérale du transport aérien.

En ce qui concerne la question particulière de la sécurité du trafic aérien et en ce qu'il invoque l'erreur manifeste d'appréciation, le moyen est sérieux.

VI. La condition de l'urgence

VI.1. Thèses des parties

A. La requête

La requérante fait valoir que le type d'installation en cause peut être érigé en quelques mois, l'entame de la production d'électricité étant prévue en octobre 2017.

Elle rappelle que l'éolienne présentera un obstacle dans la phase d'approche de l'aérodrome de Temploux, risque que les documents d'évaluation des incidences ne permettent pas de lever avec certitude. Le danger serait d'autant plus grand que l'aérodrome sert à la formation d'élèves pilotes.

Au surplus, elle souligne que l'exploitation de l'aérodrome constitue la seule activité de la société requérante et la présence de l'installation litigieuse risquerait de la compromettre.

B. La note d'observations et les requêtes en intervention

Après avoir rappelé l'enseignement général de la jurisprudence sur la notion d'urgence et l'intention des auteurs de la réforme de janvier 2014 de s'aligner sur l'appréciation de cette notion par le juge judiciaire, il est fait observer que le permis attaqué ne sera exécutoire que lorsque le fonctionnaire technique aura

confirmé la constitution d'une sûreté, condition qui n'était pas réalisée au moment du dépôt de la note d'observations.

La requérante n'avancerait pas de données tangibles susceptibles de démentir les motifs. En réalité, le risque proviendrait de sa propre attitude, consistant à exploiter une seconde piste sans autorisation. Si l'exploitation de l'aérodrome a été régularisée par décision de l'autorité fédérale du 11 mai 2012, il n'en reste pas moins qu'elle doit toujours être autorisée dans le cadre des polices régionales de l'environnement et de l'urbanisme. Au surplus, la présence de l'éolienne, à la limite de sécurité de deux mille sept cents mètres du cône de la piste, n'empêcherait pas une régularisation.

Outre qu'en principe, un préjudice d'ordre matériel est aisément réparable, la demanderesse n'apporterait aucun élément qui tendrait à prouver que l'installation litigieuse pourrait compromettre la rentabilité de l'aérodrome.

VI.2. Examen

L'examen du moyen a révélé que, non seulement le projet autorisé perce la surface conique de la seconde piste de l'aérodrome, mais aussi qu'il se trouve précisément dans l'axe vertical du circuit des avions au décollage et à l'atterrissage, ce qui a justifié un avis négatif de la D.G.T.A. sur ces deux aspects. Dès lors, indépendamment de la question de la régularité de la seconde piste qui, après un examen *prima facie*, paraît établie, il reste que l'éolienne en projet mettrait en cause la sécurité aérienne, qui est une question d'ordre public, et ce d'autant plus compte tenu de la présence d'écoles de pilotage sur le site de l'aérodrome.

La première partie intervenante ne dément pas l'affirmation de la requérante selon laquelle l'éolienne autorisée devrait être érigée pour l'automne 2017, en sorte que l'urgence en tant que condition de recevabilité est établie. Quant à la constitution de la sûreté, qui peut intervenir à tout moment et dont la requérante ne doit pas être tenue informée, son absence au jour de la clôture des débats ne suffit pas à faire obstacle à l'accueil de la demande de suspension.

**PAR CES MOTIFS,
LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :**

Article 1^{er}.

Les requêtes en intervention introduites par la S.C.R.L. EOLE-LIEN et la ville de Namur sont accueillies.

Article 2.

Est suspendue l'exécution du permis unique délivré le 28 septembre 2016 par le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal à la S.C.R.L. EOLE-LIEN, autorisant la construction et l'exploitation d'une éolienne, chemin d'Auvelais à Temploux, sur le territoire de la ville de Namur.

Article 3.

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre siégeant en référé, le vingt-cinq avril deux mille dix-sept par :

Simone GUFFENS,	président de chambre,
Vanessa WIAME,	greffier.

Le Greffier,

Le Président,

Vanessa WIAME.

Simone GUFFENS.