

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n^o 241.877 du 21 juin 2018

A. 220.894/XIII-7855

En cause :

**la Société anonyme
AÉRODROME DE NAMUR,**
ayant élu domicile chez
M^e Christophe COEN, avocat,
Mechelsesteenweg 210 A bte 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.) AÉRODROME 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 pour 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.

Un arrêt n° 237.994 du 25 avril 2017 a accueilli les requêtes en intervention introduites par la S.C.R.L. EOLE-LIEN et la ville de Namur, suspendu l'exécution de l'acte attaqué et réservé les dépens. Il a été notifié aux parties.

Une demande de poursuite de la procédure a été introduite le 3 mai 2017 par la partie adverse, le 17 mai par la première partie intervenante et le 18 mai par la seconde partie intervenante.

Les mémoires en réponse, en réplique et en intervention de la seconde partie intervenante ont été régulièrement échangés.

M. Jean-François NEURAY, premier auditeur chef de section au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

Les parties ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 3 mai 2018, l'affaire a été fixée à l'audience du 31 mai 2018 à 09.30 heures.

M. Michel PÂQUES, conseiller d'État, a exposé son rapport.

M^{es} Christophe COEN et Jean-Michel FOBE, avocats, comparaissant pour la partie requérante, M^{es} Natacha DIERCKX et Julien LAURENT, loco M^e Pierre MOËRYNCK, avocats, comparaissant pour la partie adverse, M^e Benjamin REULIAUX, avocat, comparaissant pour la première partie intervenante et M^e Sophie BAUDOUIN, loco 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 au Conseil d'État, 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 S.A. AÉRODROME DE NAMUR, partie 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 à responsabilité limitée (S.C.R.L.) 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 qui est 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 S.C.R.L. 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. Le premier moyen

IV.1. Thèses des parties

A. La requête

La partie requérante prend un premier moyen 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 observe que le permis litigieux a été délivré en dérogation au plan de secteur. Elle critique l'application faite de l'article 127, § 3, du CWATUP et dénonce des motifs inexacts ou inadéquats.

Elle prétend d'abord que la référence que fait la disposition citée à la notion de paysage doit s'entendre au sens de la Convention européenne du paysage, adoptée à Florence le 20 octobre 2000 et entrée en vigueur le 1^{er} mars 2004, où il est notamment tenu compte de l'intervention humaine comme facteur de formation des paysages. À son sens, les motifs de l'autorisation contestée ne tiennent pas compte de la dimension historique de l'aérodrome de Temploux, rappelée dans l'exposé des faits.

Ensuite, 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.

À ce sujet, elle fait valoir les éléments suivants :

- (i) les considérations de l'acte attaqué, qui sous-estime ce risque, ne sont pas acceptables, la sécurité de l'exploitation étant compromise;
- (ii) 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 que cette piste n'aurait pas fait l'objet d'un permis est contestable; elle estime cette affirmation non pertinente, la configuration des lieux et l'usage des pistes étant restés inchangés hormis le balisage des pistes imposé par la D.G.T.A.;
- (iii) la circulaire GDF-03 du 12 juin 2006 de la même administration, comprenant les directives concernant le balisage d'obstacles pour l'aviation, prévoit que "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";
- (iv) l'acte attaqué 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;
- (v) cette affirmation ne répond pas aux arguments clairs et précis contenus dans l'avis de la D.G.T.A. du 5 août 2016;
- (vi) les circuits sont des routes théoriques qui ne sont pas toujours exactement suivies en pratique, comme le révèle l'avis de la D.G.T.A.; or, 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 de l'éolienne et le stress supplémentaire lié à cet obstacle;
- (vii) les circuits des avions sont fixés dans le permis d'environnement du 10 février 2004; l'exploitant y est tenu; ils font partie des conditions d'exploitation de l'aérodrome; celui-ci ne peut donc être exploité si les circuits sont modifiés; une adaptation du permis d'environnement serait requise "et il n'est pas du tout certain qu'elle serait accordée"; l'acte attaqué méconnaît donc les conditions d'exploitation de l'aérodrome; 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;

- (viii) 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;
- (ix) 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.;
- (x) la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement renseigne, à tort, que l'éolienne se situerait dans une zone de catégorie E (sans contraintes aériennes), alors que la D.G.T.A. la situe en zone de catégorie A, zone dans laquelle les nouvelles constructions qui perceraient les surfaces de limitation d'obstacles ne peuvent pas être autorisées;
- (xi) l'acte contient une contradiction en affirmant que l'éolienne ne se situe pas dans une zone de limitations tout en reconnaissant qu'un problème se pose et que les circuits doivent être adaptés.

Elle conclut que la dérogation au plan de secteur est justifiée erronément. 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. Le mémoire en réponse

Dans le mémoire en réponse, la partie adverse fait valoir les éléments suivants :

- (i) l'acte attaqué est adéquatement motivé sur la compatibilité du projet avec l'aérodrome de Namur; elle donne en citation des extraits de la motivation du permis où son auteur répond aux réserves de la D.G.T.A.
 - relatives à la "surface conique" de l'aérodrome de Namur; elle soutient que seule la surface conique de la seconde piste serait percée, mais que celle-ci n'a pas fait l'objet de permis régulier si bien qu'il ne faut pas la prendre en compte;
 - relatives au circuit des avions; elle soutient que le circuit peut être modifié et que l'exploitation de l'aéroport ne sera donc pas compromise;

- (ii) en ce qui concerne le caractère irrégulier de la seconde piste au regard de l'absence de permis d'environnement :
- l'acte attaqué précise que celle-ci aurait dû faire l'objet d'un permis d'environnement conformément à l'article 10, § 1^{er}, 2^o, du décret du 11 mars 1999, parce que les planeurs qui l'utilisent doivent être tirés au décollage par d'autres aéronefs et qu'elle est donc de nature à aggraver les nuisances et inconvénients pour l'environnement;
 - un tel permis n'a pas été délivré;
 - la seconde piste n'est pas autorisée par le permis d'environnement du 10 février 2004 et plusieurs éléments le démontrent :
 - a. la carte JEPPESEN (entreprise spécialisée dans les cartes et les systèmes de navigation aéronautiques) du 30 mars 1994 où n'est figurée qu'une piste;
 - b. à ce sujet, l'arrêt de suspension n° 237.994 ne peut être suivi quand il juge que la seconde piste y est figurée par les dessins de deux planeurs qui ne sont destinés qu'à représenter l'activité de la première piste;
 - c. le règlement de l'aérodrome annexé à cette carte JEPPESEN du 30 mars 1994 mentionne que "l'utilisation simultanée de la piste d'avion et planeur est interdite" (l'article "la" est souligné par la partie adverse);
 - d. le permis du 10 février 2004 reproduit un avis favorable de l'administration de l'aménagement du territoire qui précise l'affectation de l'aérodrome au plan de secteur et vise uniquement la zone d'activité économique mixte alors que la seconde piste est en partie en zone agricole;
 - e. l'avenant "à l'autorité" de l'aérodrome, du 11 mai 2012, précise que la piste 06L/24R est ajoutée;
 - f. la carte JEPPESEN du 30 août 2013 représente deux pistes;
 - g. le plan annexé à une autorisation de la députation permanente du 3 avril 2003 ne mentionne que la présence d'une seule piste;
- (iii) en ce qui concerne le caractère irrégulier de la seconde piste au regard de l'absence de permis d'urbanisme :
- les justifications sont données à ce sujet dans l'acte attaqué et confirmées par le dossier;
 - les seuils de béton ont été réalisés en 2012 et requéraient un permis d'urbanisme;
 - le respect des conditions de l'article 35 et de l'article 452/31 du CWATUP doivent apparaître dans le permis;

- (iv) l'auteur de l'acte attaqué a valablement pu se fonder sur la seule situation régulière de l'aérodrome;
- (v) s'agissant des circuits des avions,
 - l'auteur de l'acte attaqué a noté qu'à l'atterrissage, les avions ne passent sous les 150 m que bien après l'éolienne et qu'au décollage, la D.G.T.A. a précisé dans son avis du 5 août 2016 que le circuit devra être modifié si l'éolienne est implantée;
 - l'auteur de l'acte attaqué estime que la modification du circuit est possible en prenant en considération les autres contraintes en termes sonores si bien que l'exploitation de l'aérodrome ne serait pas compromise;
 - ce faisant, l'auteur de l'acte attaqué ne remet pas en cause le règlement de l'aérodrome, et ne modifie pas les circuits à respecter, ce qu'il ne pourrait faire s'agissant de la compétence des autorités fédérales;
- (vi) en ce qui concerne la notice, celle-ci évoque bien la question de la sécurité du trafic aérien; le passage y relatif est cité; l'avis du CWEDD évoqué par la partie requérante n'est pas relatif au projet autorisé et ne peut donc être pris en considération;
- (vii) 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 substantielle, elle reprend la motivation du permis litigieux qui vise notamment la situation de l'éolienne en zone "E (hors d'une zone de contraintes aériennes)"; elle estime qu'il est jugé que l'absence de contrainte importante suffit et que l'absence de toute contrainte n'est pas exigée.

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 antérieur 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 des 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. Le mémoire en intervention de la ville de Namur

Dans son mémoire en intervention, la ville de Namur fait valoir les éléments suivants :

- (i) en ce qui concerne la nécessité d'user du mécanisme dérogatoire, la motivation de l'acte attaqué est claire, précise et suffisante, et justifie légalement l'application du mécanisme dérogatoire;
- (ii) en ce qui concerne la condition de recomposition et/ou restructuration et/ou respect des lignes de force du paysage, il ressort de la motivation que la partie adverse a adéquatement appréhendé et motivé l'application du mécanisme dérogatoire, notamment en sa dimension de respect du paysage; les motifs donnés relèvent de l'appréciation discrétionnaire de l'autorité administrative sans constituer une erreur manifeste d'appréciation;
- (iii) en ce qui concerne la prétendue altération par le projet d'éléments patrimoniaux d'intérêt paysager, la partie requérante reste silencieuse sur les éléments précis qui auraient été altérés ou qu'il aurait fallu préserver et, quoi qu'il en soit, la partie adverse a justifié sa position sur cet aspect; cette motivation relative à l'aspect paysager et patrimonial est suffisante, adéquate et ne peut sérieusement être remise en question;
- (iv) contrairement à ce que le Conseil d'État a jugé en référé, l'acte litigieux est adéquatement motivé sur la question de la comptabilité du projet avec l'aérodrome; la lecture de la motivation en convainc :
 - 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 dans la mesure où aucun permis ne couvre la situation;
 - sur la question de la nécessité d'un permis d'urbanisme, il n'est pas contesté par les parties requérantes que la seconde piste a été aménagée en 2012 par des seuils en béton incorporés au sol destinés à rester en place; à ce titre, un permis d'urbanisme était nécessaire en application de l'article 84 du CWATUP; cette infraction ne pouvait faire obstacle à la délivrance d'un

permis, comme l'a, à juste titre, considéré la partie adverse; elle se réfère à l'arrêt du 22 janvier 2015, DEJONGHE, n° 229.961, visé par l'auteur de l'acte attaqué;

- sur la question de la nécessité d'un permis d'environnement, les observations effectuées *prima facie* par le Conseil d'État sont discutables :
 - a. le fait que deux aéroplanes soient représentés sur la Carte JEPPESEN ne symbolise en rien le fait qu'il y aurait deux pistes (les symboles sont d'ailleurs sur la même ligne et non sur deux lignes parallèles);
 - b. aucun document généralement quelconque ne reprend l'existence de cette seconde piste, au contraire : le plan du permis d'environnement mentionne une seule piste (au singulier), la réglementation de l'aérodrome mentionne l'utilisation d'une seule piste et les documents de la D.G.T.A. évoquent l'ajout d'une piste en 2012;
- il ressort de ces faits concordants et précis que la Région wallonne a légalement considéré que la seconde piste n'était pas couverte par un permis d'environnement;
- les conditions d'exploitation ont donc été modifiées irrégulièrement, sans permis;
- l'exploitation de cette piste est de nature à aggraver les nuisances et inconvénients de l'activité (article 10, § 1^{er}, 2^o, du décret du 1 mars 1999 relatif au permis d'environnement);
- cette piste est donc en infraction;

(v) en ce qui concerne la situation du projet en zone de catégorie A ou E,

- la partie adverse a estimé, dans l'acte litigieux, que "[l]e circuit n'est pas en zone de limitation d'obstacles au sens de la circulaire GDF-04";
- la circulaire GDF-03 du 12 juin 2006 précise à propos des catégories que :
 - " 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" (accentué par la partie intervenante);
- la circulaire GDF-04 du 3 novembre 2011 précise à propos des plans de limitation d'obstacles ce qui suit :
 - " 5.3. Limitation et suppression des obstacles
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 de surface de limitation d'obstacles et des règles de limitation d'obstacles.
5.3.1. La surface de limitation d'obstacles
Les surfaces de limitation d'obstacles autour d'un aérodrome se composent de surfaces d'approche et de montée au décollage, de surfaces de

- transition, d'une surface horizontale intérieure et d'une surface conique, dont les caractéristiques sont décrites ci-après";
- sur la base de la situation régulière de l'aérodrome (une seule piste), la partie adverse a adéquatement pu considérer que le projet se situait en zone de catégorie E, car il ne transperçait pas la surface conique de l'aérodrome telle que définie dans la circulaire;
 - le fait qu'une autorisation des autorités aéronautiques couvrirait la deuxième piste est sans incidence au niveau des polices administratives de l'urbanisme et de l'environnement, celles-ci étant totalement indépendantes;
 - c'est à juste titre que la partie adverse n'en a pas tenu compte;
- (vi) en ce qui concerne les circuits d'atterrissage et de décollage, certes, 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 cependant 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; dès lors que le projet litigieux a été autorisé, les autorités 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; dans ce contexte, la partie adverse a légalement pu octroyer le permis litigieux, en toute connaissance de cause et sans violer ni le permis du 10 février 2004, ni l'indépendance des polices administratives.

E. Le mémoire en réplique

Dans le mémoire en réplique, la partie requérante fait valoir les éléments suivants :

- (i) compte tenu de la présence ancienne de l'aérodrome, l'auteur de la décision en cause aurait dû appréhender les installations comme un élément historique du paysage de Temploux; au lieu de cela, l'intégration paysagère de l'éolienne a été totalement négligée par l'autorité régionale;
- (ii) l'existence de la "seconde" piste remonte à nombre d'années, comme en attestent les pièces n^{os} 14 et 15 jointes au mémoire en réplique; en témoigne aussi que le vol à voile est pratiqué à Temploux depuis des temps reculés et ne requiert que des pistes herbeuses; elle serait en tout cas plus ancienne que l'entrée en vigueur du décret modificatif du 27 novembre 1997 qui a soumis à permis d'urbanisme l'utilisation des terres agricoles à des fins récréatives;
- (iii) quant aux "bordures en béton", il ne s'agit en réalité que de balises non ancrées au sol et pouvant être aisément déplacées; à son sens, elles ne sont, par conséquent, pas soumises à permis d'urbanisme;

- (iv) les pales de l'éolienne perceront la surface conique à l'approche de l'aérodrome, ainsi que l'affirme la D.G.T.A.

F. Le dernier mémoire de la partie adverse

Dans son dernier mémoire, la partie adverse fait valoir les éléments suivants :

- (i) la motivation de l'acte attaqué en ce qui concerne la sécurité aérienne ne porte pas uniquement sur le caractère irrégulier de la seconde piste. En effet, l'acte attaqué
- justifie l'admissibilité du projet litigieux au regard de la surface conique de la première piste (page 21),
 - précise que même si la seconde piste devait être autorisée, son exploitation ne serait pas compromise par le projet litigieux (voy. les pages 22 et 23 de l'acte attaqué) et
 - motive la compatibilité du projet litigieux avec l'aérodrome en ce qui concerne les circuits des avions;
- (ii) en ce qui concerne la surface conique de la première piste, l'acte attaqué contient des précisions; la surface conique de la première piste est représentée à la pièce 9 du recours administratif du bénéficiaire de permis ainsi qu'aux pages 9 et 10 de ce recours; les pales de l'éolienne projetée n'interfèrent pas avec la surface conique de la première piste puisque "l'extrémité d'une pale de 61 mètres passera à 2721 mètres du seuil de la piste";
- (iii) en ce qui concerne l'avis de la D.G.T.A. du 9 octobre 2014, comme le précise l'acte attaqué, "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" (page 21); cet avis ne porte pas sur le champ éolien de Spy; en effet, les coordonnées LAMBERT (X : 175355.0 - Y : 130970,0) mentionnées dans l'avis de la D.G.T.A. du 9 octobre 2014, annexé à la notice d'évaluation des incidences, ne correspondent pas aux données LAMBERT des éoliennes du parc de Spy;
- (iv) en ce qui concerne le caractère irrégulier de la seconde piste, la partie adverse réitère les observations déjà formulées dans les précédents écrits de procédure.

G. Le dernier mémoire de la première partie intervenante S.C.R.L. EOLE-LIEN

Dans son dernier mémoire, la partie intervenante fait valoir ce qui suit :

- (i) les pales de l'éolienne ne perceront pas la surface conique de la première piste; les pales perceront uniquement la surface conique de la seconde piste, qui se situe "à 2.720 mètres" de l'éolienne; l'avis de la D.G.T.A., qui ne fait référence qu'à une seule surface conique, n'est donc pas suffisamment précis; la partie adverse a donc pu s'en écarter moyennant motivation;
- (ii) aucune erreur manifeste d'appréciation n'est établie en ce qui concerne des alternatives moins risquées;
- (iii) la partie adverse peut considérer, dans l'exercice du pouvoir d'appréciation dont elle dispose, qu'il n'y a pas lieu d'avoir égard à l'impact du projet sur une piste, si elle est utilisée en violation des mêmes dispositions urbanistiques et environnementales;
- (iv) le collège communal de Namur a entrepris des démarches en vue d'établir les infractions;
- (v) dans ce cadre, le fonctionnaire technique estime que le permis d'environnement de 2004 n'autorise "l'usage que d'une seule piste" et, en effet, ce permis ne fait référence qu'à une piste et c'est aussi ce qu'il ressort des notices JEPPESEN de l'époque; c'est encore ce qu'il ressort de la vue aérienne de l'aérodrome en 2006-2007, obtenue à partir du logiciel WalOnMap qu'elle produit; des traces au sol sont laissées par le passage des avions uniquement sur la première piste et non à l'endroit présumé de la seconde piste ; aucune pièce ne confirme que cette seconde piste existait déjà en 2004 et que le permis d'environnement couvre également les nuisances qu'elle génère;
- (vi) quant au volet urbanistique, le fonctionnaire délégué, consulté, précise que la "création" de la piste n'a été ni autorisée, ni régularisée et que les travaux lui "paraissent *a priori* régularisables"; il confirme donc qu'un permis d'urbanisme était et est requis; si l'enlèvement des seuils en béton n'empêche pas l'exploitation de la piste, ce dont il est permis de douter puisque leur présence est une exigence de la D.G.T.A. selon la requérante et que ces seuils sont notamment les points de départ de l'établissement de la surface conique de chaque piste, cette exploitation resterait belle et bien infractionnelle vu l'absence

de permis d'environnement; la régularité de la première piste n'est pas contestée; l'éolienne ne coupe pas sa surface conique;

(vii) le circuit n'est pas une surface où les obstacles sont interdits au sens de la circulaire GDF-04; malgré cela, l'acte attaqué relève que "le cas échéant" le circuit "peut être modifié", si l'aérodrome l'estime nécessaire; "en effet, il ne peut être déterminé, sur la base des procédures anti-bruit du Règlement de l'aérodrome, si l'altitude théorique recommandée des avions, décollant de la piste 24L2, est inférieure ou plus élevée que le sommet de l'éolienne projetée" et "seule l'altitude à atteindre (après l'éolienne) est précisée dans ce Règlement de l'aérodrome"; le plan du circuit n'est pas joint à l'autorisation de la D.G.T.A.; cette dernière n'a donc pas validé de trajectoire précise; un avenant à l'autorisation de la D.G.T.A. n'est donc pas requis si le circuit doit être modifié.

H. Le dernier mémoire de la partie intervenante ville de Namur

Dans son dernier mémoire, la seconde partie intervenante estime qu'il n'est pas établi, d'une part, qu'il n'y aurait pas d'infraction et, d'autre part, que l'autorité administrative ne serait pas prudente et cohérente lorsque son examen de la demande de permis prend en considération la situation administrative de l'aérodrome. Elle fait valoir ce qui suit :

- (i) la partie adverse a fait preuve de prudence dans son analyse de la situation, sans que la problématique de l'interférence du projet sur l'activité de l'aérodrome ne soit négligée, au contraire;
- (ii) au niveau urbanistique, les seuils en béton incorporés aux sols sont indiscutablement constitutifs d'un acte nécessitant un permis d'urbanisme;
- (iii) le fait que l'infraction a été découverte lors de l'instruction de la demande du permis litigieux n'énervé en rien l'existence de celle-ci;
- (iv) le permis d'environnement du 10 février 2004 prévoit l'exploitation d'une seule piste; nécessairement, l'activité autorisée a été modifiée de manière telle qu'elle aggrave les nuisances sur l'environnement;
- (v) si la partie adverse a estimé qu'il était plus cohérent de prendre en considération, pour statuer, la situation en droit, telle qu'autorisée, plutôt que de dresser procès-verbal, il ne relève pas de la compétence du Conseil d'État de s'immiscer dans cette appréciation, sauf erreur manifeste qui n'est pas démontrée;

- (vi) l'acte litigieux précise qu'aucun couloir aérien autorisé par la D.G.T.A. ne doit être modifié. Il n'y a donc aucun excès de compétence.

I. Le dernier mémoire de la partie requérante

Dans son dernier mémoire, la partie requérante fait valoir ce qui suit :

- (i) il n'a pas été tenu compte de la composante paysagère que constitue l'aéroport qu'elle exploite;
- (ii) le balisage ne peut remettre en cause la légalité de la seconde piste qui a toujours existé;
- (iii) le permis d'environnement ne fixe pas le nombre des pistes;
- (iv) les éléments fournis par la partie adverse n'établissent pas l'illégalité de la seconde piste; jusqu'en 2012, les planeurs n'atterrissaient pas sur des pistes mais sur des zones indiquées dans les manuels d'aéroports qui n'étaient pas balisées; en 2012, la réglementation a changé et exigé le balisage des zones d'atterrissage et de décollage; les deux planeurs figurés sur la carte JEPPESEN de 1994 font référence à une telle zone non balisée;
- (v) il n'est pas établi que la seconde piste était en infraction urbanistique et environnementale;
- (vi) l'éolienne se trouve en zone A;
- (vii) un tel obstacle dans un circuit d'approche met la sécurité des usagers en péril;
- (viii) le circuit de l'aérodrome est repris dans l'AIP (Aeronautical Information Publication) de l'aérodrome publié par BELGOCONTROL et dans le manuel de l'aérodrome; ce circuit est obligatoire; le respect du règlement d'aérodrome est rendu obligatoire par le permis d'environnement du 10 février 2004;
- (ix) le circuit de l'aérodrome sera coupé par l'éolienne et il appartenait à l'autorité d'envisager des alternatives moins risquées; la partie adverse ne démontre pas qu'elle l'a fait.

Après le dépôt du dernier mémoire de la partie requérante, la première partie intervenante a écrit au Conseil d'État afin de porter à sa connaissance que la partie requérante a introduit une demande de permis unique pour réaliser certaines installations et que, dans le dossier de demande de ce permis, la partie requérante reconnaît qu'une seule piste est autorisée.

À l'audience, la partie adverse dépose le permis unique en question, délivré par les fonctionnaires technique et délégué, le 28 mai 2018, dont l'article 1^{er} autorise la partie requérante "à étendre les activités de l'aérodrome de Temploux par l'ajout d'un hall d'assemblage, l'extension de l'installation de ravitaillement en carburant des avions, la mise en œuvre d'un revêtement en dur sur une des pistes, l'extension des activités de l'aérodrome (accueil de drones, d'ULM, simulateur de vol) et la rénovation de toitures de hangars existants" et refuse "l'extension des activités de l'aérodrome aux ULMs".

À l'audience, la partie requérante demande l'écartement de la lettre de la première partie intervenante. Subsidiairement, elle souligne n'avoir jamais soutenu que la deuxième piste requérait un permis. Elle se réfère à la page 25 du permis du 28 mai 2018 et met en évidence le motif suivant :

" Considérant que la piste planeur s'implante partiellement en zone agricole; qu'il ressort de l'arrêt n° 237.994 du Conseil d'État du 25 avril 2017 que cette piste est régulière (la piste existe de longue date (au moins 1994) et au moment de sa mise en service, aucun permis d'urbanisme n'était requis)".

À l'audience encore, la partie adverse et la première partie intervenante demandent une remise de l'affaire afin de pouvoir tirer toutes les conséquences de la délivrance du permis du 28 mai 2018.

IV.2. Examen

- (i) L'aérodrome de Temploux ne fait pas l'objet de mesures de protection particulières au titre de la police du patrimoine. L'impact paysager du projet est discuté dans l'acte attaqué et le dossier ne révèle pas d'erreur manifeste à ce sujet.
- (ii) L'auteur de l'acte attaqué prétend tenir compte des arguments invoqués tirés de la sécurité de l'utilisation de l'aérodrome de Temploux et de la nécessité de ne pas compromettre son exploitation.

À ce sujet, l'acte attaqué est motivé comme suit aux pages 21 à 23 :

" [...]

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 (DGTA) 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 DGTA a cependant remis un avis défavorable; que la DGTA précise que le projet percerait la surface conique de l'aérodrome de Namur/Suarlée et couperait le circuit avions; que, sur recours, la DGTA 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 DGTA 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; 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 DGTA 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 DGTA 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 DGTA, 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'État 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'aérodrome 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'aérodrome 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'État 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'aérodrome de Liernu, après avoir rappelé que le permis unique relatif à l'implantation et l'exploitation de l'aérodrome 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;

Considérant, quant au balisage, que la notice d'évaluation d'incidences sur l'environnement qui se base sur la situation régulière de l'aérodrome de Namur/Suarlée, précise que l'éolienne est située en zone de catégorie E (hors d'une zone de contraintes aériennes); que lorsque le sommet de l'éolienne (bout de pale en position verticale haute) n'a pas une hauteur supérieure à 150 mètres AGL, comme en l'espèce, aucun balisage n'est requis;

Considérant que la DGTA considère que le circuit des avions de l'aérodrome 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'aérodrome n'est ouvert qu'à partir de 9h jusqu'au coucher du soleil (cf. avenant à l'autorisation de la DGTA

d'établissement de l'aérodrome, daté du 11 mai 2012 et règlement de l'aérodrome, 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'aérodrome, 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'aérodrome 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 DGTA 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;

[...]".

- (iii) Il est incontesté que la surface conique de la piste n° 2, destinée principalement aux planeurs et actuellement désignée 06L et 24R, serait percée par les pales de l'éolienne en projet. Il n'est pas établi, en revanche, que la surface conique de la piste n° 1, principalement destinée aux avions et actuellement désignée 06R et 24L, sera percée par le projet.
- (iv) Pour écarter l'argument pris du percement de la surface conique de la piste n° 2, l'auteur de l'acte attaqué décide que celle-ci est irrégulière au regard du droit régional et qu'il n'y a pas lieu d'en tenir compte.

L'auteur de l'acte attaqué n'établit cependant pas de manière convaincante que la piste n° 2 est illégalement créée ou exploitée.

D'abord, il ressort notamment des avis de la D.G.T.A. que la piste n° 2 existait avant 2012 et qu'en 2012 n'a eu lieu que sa "régularisation" au regard du droit aérien. La partie adverse invoque la carte JEPPESEN de 1994, mais elle reste en défaut d'en fournir la légende, si bien qu'il n'est pas exclu que, comme le suggère la partie requérante dans le dernier mémoire, les deux planeurs figurés

sur cette carte au nord de la seule piste qui y est représentée désignent la large zone où atterrissaient et décollaient déjà des planeurs.

Ensuite, la nécessité d'un permis d'urbanisme pour la piste n° 2, retenue par l'auteur de l'acte attaqué, n'est démontrée ni historiquement, ni actuellement, s'agissant d'utiliser un espace herbeux pour faire rouler, décoller ou atterrir des engins et planeurs. Aucune disposition du Code imposant un tel permis pour ce genre d'activité n'est invoquée. Si les blocs de balisage posés en 2012 peuvent éventuellement être visés à l'article 84, § 1^{er}, du CWATUP et soumis à un permis d'urbanisme, le défaut d'un tel permis pour ces blocs ne crée pas de situation infractionnelle par défaut de permis d'urbanisme pour le reste de la piste.

Enfin, quant à la nécessité d'un permis d'environnement, d'une part, il n'a pas été démontré de manière certaine que le permis d'environnement délivré en 2004 pour "le maintien en activité de l'exploitation d'un aérodrome et d'un hélicoptère de tourisme" ne couvre pas la piste n° 2; d'autre part, au regard de l'article 10, § 1^{er}, alinéa 2, 2^o, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, il n'est pas clair non plus que la continuation de l'utilisation de la piste n° 2 constitue "la transformation ou l'extension d'un établissement existant" soumise à un tel permis pourvu, en outre, qu'elle soit "de nature à aggraver directement ou indirectement les dangers, nuisances ou inconvénients".

Le permis unique, délivré le 28 mai 2018 à la partie requérante, ne remet pas en cause ces conclusions. Il n'y a pas lieu de reporter l'affaire à une audience ultérieure.

Il s'ensuit que l'auteur de l'acte attaqué ne justifie pas suffisamment son affirmation que "cette seconde piste est inexistante d'un point de vue urbanistique et environnemental" (page 22/52).

- (v) L'auteur de l'acte attaqué fait quand même l'hypothèse qu'un permis unique serait délivré pour l'implantation et l'exploitation de la seconde piste. Dans ce cas, il minimise l'incidence du percement de la surface conique, avéré, sur la sécurité aérienne dont il reconnaît pourtant l'importance. Il omet de considérer que la circulaire GDF-04 à laquelle il se réfère n'admet, au point 5.3.2.3. visé dans l'acte, certains obstacles qu'à des conditions précises :

" 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".

En l'espèce, l'auteur de l'acte attaqué est prêt à admettre l'obstacle sans aucune réserve quant à l'étude aéronautique d'une telle option, ce qui rend le motif incohérent par rapport à la circulaire visée et révèle une prise en considération insuffisante de la sécurité.

(vi) L'auteur de l'acte attaqué admet aussi, au moins au décollage, un conflit avec le circuit prescrit à l'exploitant de l'aérodrome en ce qui concerne la piste n° 1. Il prévoit alors que ce circuit devrait être modifié. Il ne justifie cependant pas sa compétence d'imposer, dans de telles circonstances, des modifications aux conditions d'exercice de l'activité d'un tiers. Il reste en outre en défaut de s'assurer que la modification du circuit serait effectivement compatible avec les autres contraintes qu'il évoque. Il ne tient pas compte, enfin, de ce que l'aérodrome est utilisé par une école de pilotage et que cette circonstance rend plus délicat le renforcement des contraintes de circuit, alors spécialement qu'au cours de l'enquête, la faisabilité de la modification avait été mise en doute dans une opinion rapportée ci-dessus.

Le premier moyen est fondé.

V. Le deuxième moyen

V.1. Thèse de la partie requérante

A. La requête

La partie requérante prend un deuxième moyen de la violation des articles 2 et 4 de la directive 2011/92/UE, du Parlement européen et du Conseil, du 13 décembre 2011, "concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement", des articles 10 et 11 de la Constitution, 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, des articles D.29-5, D.29-13, § 1^{er}, D.62, D.66, § 2, et R.56 du Code de l'environnement, de l'article 10, § 1^{er}, 2^o, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, du devoir de minutie, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir.

Elle note, comme l'admet l'auteur de l'acte attaqué, que l'éolienne en cause viendrait en extension de l'actuel parc éolien de Spy suivant les prévisions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 février 2014 "portant conditions sectorielles relatives aux parcs d'éoliennes d'une puissance totale supérieure ou égale à 0,5 MW, modifiant 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 et modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées", dont l'article 2, 1^o, définit "l'extension" dans les termes qui suivent :

" [...] tout parc d'éoliennes implanté à proximité d'un parc existant, de telle sorte que la distance entre le centre des mâts des éoliennes les plus proches, appartenant respectivement à chacun de ces groupes nouveaux et existant, est inférieure ou égale à 14 fois le diamètre de giratoire moyen des éoliennes".

En une première branche, elle fait valoir les éléments suivants :

- l'évaluation de l'impact cumulé des éoliennes effectuée en novembre 2015 est faussée par l'évolution du nombre des engins quand deux unités supplémentaires ont été autorisées ensuite à Spy, pour atteindre un total de six en incluant celle qui est en litige;
- il résulte de réclamations formées aux enquêtes publiques et de certains avis recueillis à l'instruction qu'il subsistait, à l'époque, une incertitude sur le nombre total des mâts (quatre ou six);
- la notice d'évaluation produite à l'appui de la demande portant sur l'éolienne de Temploux est manifestement insuffisante dans l'appréciation globale des incidences des installations.

En une deuxième branche, elle fait valoir les éléments suivants :

- dans l'instruction administrative, l'éolienne de Temploux a été traitée par erreur comme une installation de classe 2 isolée quand, dans la réalité des choses et du propre aveu de l'auteur de l'acte, il s'est agi de l'extension d'une installation de classe 1, en sorte qu'elle devrait elle-même s'y rattacher;
- en admettant que le projet litigieux ne soit pas soumis d'office à étude d'incidences, ce qu'elle conteste, il appartenait à l'auteur de l'acte de justifier, *in casu*, les raisons de l'en dispenser;
- en réalité, et comme l'a déploré le Conseil wallon de l'environnement et du développement durable dès 2011, les incidences du parc éolien de Spy n'ont jamais été évaluées dans leur ensemble, au lieu de quoi le nombre des appareils a été progressivement augmenté, en limitant chaque fois l'examen aux demandes nouvelles;

- le "saucissonnage" d'un projet ne peut avoir pour but d'éluder des formalités substantielles telle la réalisation d'une étude d'incidences qui aurait pu, en l'occurrence, mettre en avant le risque pour la navigation aérienne;
- l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 février 2014, précité, aurait dû lui-même faire l'objet d'une évaluation des incidences au titre de la directive "plans et programmes" comme, du reste, la "cartographie positive des zones de développement éolien" adoptée en 2013.

En une troisième branche, elle invoque la violation des articles 10 et 11 de la Constitution dans les termes suivants :

- " Le principe constitutionnel d'égalité est également violé si une EIE ne doit pas être établie lorsque cette obligation d'une EIE n'est pas imposée lorsque l'éolienne supplémentaire est une unité technique indépendante en termes d'exploitant et de raccordement électrique.

La protection des justiciables en matière d'environnement serait alors différente selon que le parc d'éoliennes soit exploité par un ou plusieurs exploitants.

Dans un cas il faudrait établir une EIE et appliquer la procédure d'instruction de la demande pour les établissements de classe 1. Dans l'autre cas il ne faudrait pas établir une EIE et appliquer la procédure d'instruction de la demande pour les établissements de classe 2. Comme en l'espèce l'évaluation d'incidence environnementale est considérablement limitée et la participation du public est fort réduite contrairement aux procédures pour des établissements de classe 1.

Au vu des objectifs des directives EIE, il n'y a aucun motif raisonnable pour expliquer ce traitement discriminatoire. Les obligations EIE doivent être interprétées en conformité avec les objectifs de cette réglementation".

B. Le mémoire en réplique

Dans le mémoire en réplique, il est ajouté ce qui suit aux arguments contenus dans la première branche du moyen formulé dans la requête en annulation :

- " [...]

La partie adverse et la partie intervenante la Ville de Namur déclarent tout simplement sans réfuter le fait que les avis donnés concernaient quatre et non six éoliennes, alors qu'il est clair que dans la décision attaquée il est tenu compte des incidences de six éoliennes et non quatre" (sic).

Quant à la deuxième branche, la partie requérante considère que le décret de la Région wallonne du 11 mars 1999 doit être lu en concordance avec les articles 2 et 4 de la directive 2011/92/UE. S'il s'agit bien, en l'espèce, d'une unité technique indépendante, il n'en reste pas moins qu'elle vient, *de facto*, s'ajouter aux éoliennes de Spy et qu'elle aurait dû être soumise au même régime au regard de ses incidences sur l'environnement. En cas de doute, une question préjudicielle devrait être posée à la Cour de justice de l'Union européenne. En ordre subsidiaire, la partie

requérante persiste à penser que les motifs de la décision en cause sont insuffisants au regard des exigences de l'article R.56 du Code de l'environnement.

Quant à la troisième branche, la partie requérante réitère son grief sur la rupture d'égalité qu'il y aurait entre les installations de classes 1 et 2 et demande qu'une question préjudicielle soit posée à la Cour constitutionnelle, sans en préciser pour autant les termes.

C. Le dernier mémoire de la partie requérante

Dans son dernier mémoire, la partie requérante fait valoir qu'un avis n'est pas le même quand il s'agit d'une unité technique de six et non quatre éoliennes et que l'évaluation des incidences doit être globale. La notice ne contient pas d'avis sur l'effet cumulé de l'incidence de ces deux éoliennes, notamment sur le milieu biologique et les effets hydrographiques et sonores. Il en va de même de la décision attaquée.

Quant à la deuxième branche, elle fait valoir que l'impact cumulé des six éoliennes n'a pas été étudié.

Quant à la troisième branche, elle maintient ses arguments.

V.2. Examen

Sur la première branche

L'installation litigieuse relève, en principe, de la deuxième classe pour avoir une puissance inférieure au seuil réglementaire de trois mégawatts/heure.

Les documents d'évaluation et, à leur suite, l'acte attaqué font bien état de la présence de six éoliennes pour en évaluer l'impact globalement. Dans la requête, la partie requérante se borne à affirmer que l'évaluation est insuffisante, sans le démontrer. Il en est ainsi, à plus forte raison, lorsque la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement est un document élaboré, œuvre d'un bureau d'étude spécialisé, ce qui n'était pas obligatoire. Les éléments fournis dans le dernier mémoire sont tardifs et partant irrecevables.

Sur la deuxième branche

La question de l'intérêt au grief est posée étant donné que le projet a fait l'objet d'une notice rédigée par un bureau d'étude agréé et que, dans la réalité des

choses, elle se présente plus comme une étude d'incidences que comme une simple notice, le document ayant été, du reste, soumis à enquête. Sur le bien-fondé du grief, le fait que l'impact cumulé des six éoliennes devait être apprécié et l'a d'ailleurs été conformément aux règles présidant à l'évaluation des incidences sur l'environnement n'implique pas nécessairement que le projet litigieux, séparé des cinq autres engins par une autoroute et n'ayant pas le même exploitant, présente une interdépendance technique avec les cinq autres engins au sens de la police des installations classées.

Si la partie requérante suggère de poser une question préjudicielle dans le mémoire en réplique, elle n'en propose cependant pas de texte. Elle ne laisse pas clairement apercevoir sur quoi la question pourrait porter étant donné que le droit européen ne distingue pas l'étude d'incidences de la notice d'évaluation, qui sont des concepts particuliers du droit wallon. Ce qui importe, au regard des prévisions de la directive 2011/92/UE et des exigences de la Cour de justice, c'est que l'ensemble des éoliennes ait fait l'objet d'une évaluation globale, ce qui fut le cas.

Sur la troisième branche

La différence entre les installations de classes 1 et 2 est *a priori* objective et la requérante ne la remet pas fondamentalement en cause.

Le moyen n'est fondé en aucune de ses branches.

VI. Le troisième moyen

VI.1. Thèse de la partie requérante

A. La requête

La partie requérante prend un troisième moyen de la violation 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.

Elle fait valoir ce qui suit :

" [...] Les conditions sectorielles, prévues au AGw 13/2/14, sont d'application sur un parc éolien, indépendamment du fait que les éoliennes sont exploitées ou non par le même exploitant. L'art. 2, 1^o AGw 13/2/14 ne prévoit en effet pas de conditions d'exploitation.

Les prescriptions doivent dès lors être appliquées pour la totalité.

La décision attaquée ne précise aucunement de quelle manière ceci serait réalisable étant donné qu'il est question de deux exploitants séparés dont les sites sont séparés par des axes routiers importants.

Il est fort probable qu'une exploitation en conformité avec les conditions sectorielles ne soit pas possible dans cette configuration ou, à tout le moins, il n'y a aucune certitude quant à ce.

S'il devait être déterminé qu'il est impossible de respecter dans ce cas les obligations de l'AGw 13/2/2014, le permis pour l'extension du parc aurait dû être refusé.

Une administration prudente et diligente aurait dû y consacrer l'attention suffisante et aurait dû motiver sa décision sur ce point en plus de détails. À défaut, un contrôle et une évaluation par la requérante est impossible".

B. Le mémoire en réplique

Dans le mémoire en réplique, la partie requérante reproduit l'argumentaire de sa requête et y ajoute ce qui suit :

" La partie adverse soutient que la requérante ne démontre pas qu'il serait impossible de respecter les conditions sectorielles. Toutefois elle ne démontre pas que les deux exploitants ont l'obligation ensemble de déterminer l'accessibilité, les prescriptions de sécurité, les personnes compétentes, les mesures portant sur le site en entier, l'information des tiers, les (auto-)contrôles et aussi ceux portant sur la totalité des installations etc., pour les six éoliennes".

C. Le dernier mémoire de la partie requérante.

Dans son dernier mémoire, la partie requérante juge inconcevable que le demandeur n'ait pas conclu d'accord avec l'exploitant des autres éoliennes de la même unité technique et que l'auteur de l'acte attaqué ne se soit pas enquis des dispositions prises par le demandeur pour assumer son obligation de résultat. Cette vérification relève du principe de bonne administration.

VI.2. Examen

Pour qu'un moyen de droit soit reçu au contentieux de l'excès de pouvoir, il doit indiquer de manière suffisamment claire la règle qui aurait été transgressée ainsi que la manière dont, de l'estime du requérant, cette règle aurait été méconnue par l'auteur de l'acte attaqué.

Partant, il appartient à la partie requérante d'établir ou, du moins, d'avancer des éléments donnant à penser que l'application des conditions sectorielles à l'installation litigieuse serait impossible quand rien ne permet de l'affirmer *a priori* et qu'il s'agit d'une obligation de résultat pesant sur l'exploitant. Qu'il y en ait

plusieurs ne les dispense pas de les respecter, conjointement ou chacun en ce qui le concerne, comme l'indique d'ailleurs la partie requérante à l'appui de son grief.

Le moyen ne peut être retenu.

VII. L'indemnité de procédure

La partie requérante demande une indemnité de procédure d'un montant de 700 euros pour la procédure en suspension et d'un montant de 700 euros pour la procédure en annulation.

L'article 67 de l'arrêté du Régent déterminant la procédure devant la section du contentieux administratif du Conseil d'État dispose comme suit :

" § 2. Le montant de base, minimum ou maximum visé au paragraphe 1^{er} est majoré d'une somme correspondant à 20 pourcents de ce montant si le recours en annulation est assorti d'une demande de suspension ou de mesures provisoires, ou si la demande de suspension ou de mesure provisoire est introduite sous le bénéfice de l'extrême urgence et est accompagnée d'un recours en annulation".

Il y a lieu de lui accorder le montant de base ainsi majoré à la charge de la partie adverse.

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

Article 1^{er}.

Est annulé le 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 pour 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.

Article 2.

Une indemnité de procédure de 840 euros est accordée à la partie requérante, à la charge de la partie adverse.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 700 euros, sont également mis à la charge de la partie adverse à concurrence de 400 euros et à la charge des parties intervenantes à concurrence de 150 euros chacune.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le vingt-et-un juin deux mille dix-huit par :

Simone GUFFENS,
Michel PÂQUES,
Anne-Françoise BOLLY,
Xavier DUPONT,

président de chambre,
conseiller d'État,
conseiller d'État,
greffier.

Le Greffier,

Le Président,

Xavier DUPONT.

Simone GUFFENS.