

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 247.287 du 11 mars 2020

A. 216.546/XIII-7.381

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

contre :

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

Partie intervenante :

**la Société anonyme BRUSSELS SOUTH
CHARLEROI AIRPORT**,
ayant élu domicile chez
M^{es} Marie VASTMANS et
Dominique VERMER, avocats,
avenue Tedesco 7
1160 Bruxelles.

I. Objet de la requête

1. Par une requête unique introduite le 23 juillet 2015, Pascal Longueville demande l'annulation de l'arrêté du 19 mai 2015 du Ministre de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire qui déclare recevables les recours exercés contre l'arrêté du 16 décembre 2014 des fonctionnaires technique et délégué accordant le permis unique « visant à étendre l'aéroport de Charleroi (extension du terminal, agrandissement du parc de stationnement et construction d'un nouveau bâtiment technique) et modifier [des] accès routiers », qui modifie cet arrêté en y ajoutant certaines conditions et qui le confirme pour le surplus.

II. Procédure

2. Par la même requête du 23 juillet 2015, la partie requérante a également demandé la suspension de l'exécution de l'acte attaqué.

Par une requête introduite le 18 août 2015, la société anonyme (S.A.) BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT (B.S.C.A) a demandé à être reçue en qualité de partie intervenante.

L'arrêt n° 233.480 du 14 janvier 2016 a accueilli la requête en intervention introduite par la S.A. BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT et rejeté la demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué. Il a été notifié aux parties.

Une demande de poursuite de la procédure a été introduite le 29 janvier 2016 par la partie requérante.

Le dossier administratif a été déposé.

Les mémoires en réponse, en réplique et en intervention ont été régulièrement échangés.

M. Pol Debroux, premier auditeur 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 septembre 2019, l'affaire a été fixée à l'audience du 17 octobre 2019 à 9 heures 30.

M^{me} Colette Debroux, président de chambre, a exposé son rapport.

M^e David Fesler, avocat, comparaissant pour la partie requérante, M^e Charlotte Mathieu, *loco* M^e Pierre Moërynck, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et M^e Dominique Vermer, avocat, comparaissant pour la partie intervenante, ont été entendus en leurs observations.

M. Pol Debroux, premier auditeur, 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 utiles à l'examen de la cause

3. Les faits utiles à l'examen de la cause sont exposés dans l'arrêt précité n° 233.480 du 14 janvier 2016.

IV. Premier moyen

IV.1. Thèse de la partie requérante

4. Le requérant prend un premier moyen de la violation de l'article 1bis, § 2, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs et du principe de motivation.

Il fait grief à l'acte attaqué d'admettre de légers dépassements des limites de bruit du Plan de développement à long terme (P.D.L.T.) dans la zone A alors que l'article 1bis, § 2, alinéa 1^{er}, de la loi du 18 juillet 1973 précitée ne prévoit pas de dérogation possible, de sorte que le permis n'est pas adéquatement motivé. Il reproche à l'étude d'incidences sur l'environnement (E.I.E.) de se baser sur une prévision de 9 millions de passagers alors que le permis attaqué indique expressément qu'il ne s'agit pas d'une limite en soi, de sorte qu'on peut raisonnablement s'attendre à des dépassements plus importants des seuils fixés si le nombre de passagers dépasse les 9 millions.

Il cite un extrait de l'acte attaqué, qui énonce qu'« avec la version 6.0 c, les courbes de bruits avec 164 mouvements de catégorie C sont très nettement comprises à l'intérieur du PDLT » et rappelle le passage suivant de sa réclamation, auquel, à son estime, la partie adverse n'a pas répondu :

« L'auteur de l'EIE ainsi que l'auteur de l'acte justifient des écueils de dépassement de zones du PDLT par cette version du programme, par opposition à une ancienne version 6.0c (NDLR : vie[i]lle de plus de 10 ans), prétendant que la nouvelle version INM 7.0c accentue les limites de zones de bruit exprimés par rapport à l'ancienne.

Or, chaque nouvelle version apporte des modifications du logiciel, des solutions aux bugs rencontrés et des améliorations de la base de données. Pas moins de 7 nouvelles versions du programme par la FAA ont corrigé la version INM 6.0c à laquelle l'auteur de l'EIE fait référence quand il parle de zones de bruit étendues lors des simulations par la version 7.0c, par rapport à la 6.0c. Cependant, cette vieille version du programme INM est incapable de simuler précisément les

niveaux de bruit de l'avion le plus fréquent sur Charleroi, à savoir le B737-800, pour le simple motif que cet avion ne fait pas partie de la base de données du l'INM 6.0c.

De plus, cette version ne simule pas assez bien l'atténuation latérale de la propagation des bruits avions, cette propriété ne fut intégrée qu'à partir de la version suivante (voir site FAA).

La version 7.0c utilisée dans le cadre de cette EIE intègre les caractéristiques du B737-800, permet le calcul précis des atténuations en latéral et se révèle compatible avec les dernières méthodes de calculs harmonisées au niveau de l'OACI et de la CEAC (documents de référence en la matière sont le doc 9911 de l'OACI et le doc 29 de la CEAC, 3e édition), ce qui n'est pas le cas de la version 6.0c.

En l'état actuel des connaissances, la version INM 7.0c est donc un des meilleurs outils disponibles, et par conséquent, les limites de zones "accrues" ne sont pas le résultat d'une surévaluation du bruit par cette version 7.0c. Les courbes de bruit ainsi simulées représentent ni plus ni moins la meilleure simulation possible des bruits attendus par le projet.

Les conclusions tirées par l'auteur de l'EIE ainsi que la motivation de l'acte à propos de la version du logiciel exploité lors de l'EIE (page 47 du PU/2013/0024) sont totalement erronées dans le sens où c'est plutôt la version 6.0c qui sous-estime les bruits des aéronefs susceptibles de fréquenter l'aéroport de Charleroi, et non la version 7.0c qui les surestime.

Le plaignant avait pourtant attiré l'attention de l'Administration sur le risque d'interprétation erronée que pouvait traduire une augmentation des zones de bruit simulées par INM 7.0c par rapport à la version 6.0C. L'auteur de l'acte devait être d'autant plus attentif à ce propos que l'ACNAW avait attiré à de multiples reprises l'attention des autorités sur les dangers de l'utilisation de la version 6.0c. L'ACNAW recommande en effet la toute dernière version pour des motifs liés à la base de données ainsi qu'à la correction des imperfections des versions précédentes (voir à ce sujet les avis ACNAW INIT/2007/1 & INIT2012/2 - chacun d'eux ayant été rappelé lors des rapports d'activité 2008 et 2012 de l'ACNAW) ».

5. En réplique, à propos de l'intérêt au moyen contesté par les parties adverse et intervenante au motif qu'il n'habite pas dans la zone A, seule concernée par les dépassements litigieux, le requérant fait valoir qu'à suivre ce raisonnement, personne ne disposerait d'un intérêt à contester le dépassement des normes en cette zone, ce qui ôterait toute utilité d'y prévoir une limite de bruit, que, le P.D.L.T. étant un tout, chaque personne impactée par l'exploitation de l'aéroport dispose d'un droit à en dénoncer la violation, que des travaux parlementaires démontrent que l'objectif de la partie adverse est de limiter le développement des aéroports wallons, que, s'il habite en zone C, il reste que, pour ses activités quotidiennes, il circule dans l'ensemble de la zone couverte par le P.D.L.T. et que rien ne permet d'exclure qu'à long terme, des débordements touchent la zone C.

6. Sur le fond, le requérant observe que les parties adverse et intervenante ne contestent pas que les simulations du logiciel 7.0c ont indiqué des débordements en zone A et qu'elles admettent que le P.D.L.T. fixe des obligations

de résultat. Il conteste les explications avancées selon lesquelles les débordements litigieux s'expliquent par l'influence du nouveau logiciel mais aussi et surtout par la différence de seuil de décollage de la piste 25 entre la situation de référence et le P.D.L.T., dès lors que seules les critiques du logiciel 7.0c et les « prétendues hypothèses maximalistes » figurent dans la motivation de l'acte attaqué.

Il constate que rien ne vient contredire les qualités du logiciel 7.0c qu'il a vantées et que, si l'auteur de l'étude d'incidences est parti du principe que la version 7.0c accentuerait la propagation latérale du bruit par rapport à la version 6.0c, il n'est pas déraisonnable de concéder l'inverse, à savoir que la version 6.0c « atténuerait la propagation latérale du bruit et que la version 7.0c, plus récente, aurait corrigé cela ».

Il dénonce le fait que la partie adverse mette en avant une étude CEDIA pour attester du caractère plus fidèle de la version 6.0c du logiciel, à un double titre, d'une part, parce que le programme 6.0c ne comprend pas l'avion B737-800 dans sa base de données et, d'autre part, en ce qu'il n'a pas été procédé à une vérification des résultats de cette étude. Il ajoute que c'est à l'auteur de l'acte de démontrer que le logiciel 7.0c est critiquable, et non au requérant de prouver le contraire.

Enfin, en ce qui concerne la prétendue confusion entre les situations existante et projetée, il renvoie à l'acte attaqué pour conclure que c'est plutôt la partie adverse qui crée la confusion par une rédaction alambiquée de l'acte, en se référant à la situation existante pour démontrer le respect des limites du P.D.L.T. en situation projetée.

7. Dans son dernier mémoire, à propos de la recevabilité du moyen, le requérant répète que, riverain de l'aéroport, il a intérêt à voir respecter le P.D.L.T., qui constitue une limite et une contrainte pour le développement de l'aéroport, dans son intégralité et non uniquement dans la zone où il réside.

Quant au fond, il réitère sa critique contre la prise en compte d'une capacité de 9 millions de passagers, ce qui n'est pas sérieux au regard des derniers projets et permis octroyés pour l'aéroport. Il conteste qu'on puisse, sur ce point, se fonder sur une description du projet telle que présentée dans l'étude d'incidences, alors que celle-ci faisait précisément l'objet de critiques formulées par le requérant, quant à « la "préférence" accordée aux résultats de la simulation réalisée par le CEDIA ». Il considère que la motivation de l'acte attaqué quant au choix fait par la partie adverse à cet égard, n'est pas adéquate, notamment, compte tenu des recommandations formulées par l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW) au sujet de l'utilisation de la version

la plus récente du logiciel et que les « options maximalistes retenues » dont fait état l'auditeur-rapporteur pour estimer le contraire, sont critiquables.

IV.2. Examen

8. Sur la recevabilité du moyen, le rapport du professeur Moïny, antérieur à l'acte attaqué et auquel le requérant fait référence dans ses écrits, indique que « l'habitation concernée [c'est-à-dire celle du requérant] se trouve en zone C du plan de développement à long terme (P.D.L.T.) et en zone C' du plan d'exposition au bruit (PEB) ». L'habitation du requérant ne se situe donc pas dans la zone où l'étude d'incidences sur l'environnement fait état de « débordements » au P.D.L.T.

La justification d'établir des zones, dont la zone A *non aedificandi*, est de moduler les interventions de la Région wallonne en fonction du bruit que subissent les différentes zones. Contrairement à ce qu'avance le requérant, ni le fait que personne n'est censé habiter dans une zone non habitable et ne serait donc, selon la thèse des parties adverse et intervenante, recevable à dénoncer un dépassement des limites de bruit constaté dans cette zone, ni la circonstance que le P.D.L.T. est un tout s'appliquant à différentes zones, pour lesquelles des limites de bruit sont fixées et couvrant un même territoire où résident des personnes impactées par l'exploitation de l'aéroport, n'implique que le requérant devrait se voir reconnaître un intérêt à soulever un grief qu'il ne subit pas. Par ailleurs, le requérant ne se prévaut pas d'un intérêt au moyen suffisamment individualisé et personnel pour qu'il soit admis, en se bornant à faire état de ses diverses activités qui l'amènent à circuler quotidiennement dans l'ensemble des zones du plan. Enfin, en tant que la capacité d'accueil de l'aéroport pourrait atteindre 14 millions de passagers et que, partant, des débordements, tels que dénoncés pour la zone A, puissent aussi, à long terme, figurer en zone C, l'intérêt ainsi vanté est purement hypothétique.

Le premier moyen est irrecevable, à défaut d'intérêt.

V. Deuxième moyen

V.1. Thèse de la partie requérante

9. Le requérant prend un deuxième moyen de la violation de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs et du principe de motivation adéquate des actes administratifs, en ce que l'acte attaqué n'est pas adéquatement motivé au regard des nombreux arguments développés dans son recours administratif du 9 janvier 2015.

D'une manière générale, il fait valoir que la motivation de l'acte attaqué ne lui permet pas de comprendre, même de manière implicite, pour quelles raisons « l'autorité a décidé de mettre de côté son dossier de remarques ». De manière plus spécifique, il développe les griefs suivants.

10. À propos de « l'utilisation du logiciel INM de la Federal Aviation Administration », il rappelle qu'il a reproché à la décision initiale et à l'étude d'incidences sur l'environnement de considérer que « la nouvelle version INM 7.0c accentue les limites de zones de bruit exprimées par rapport à l'ancienne », alors qu'à son estime, les versions postérieures au logiciel 6.0c constituent des améliorations pour l'ancien logiciel. Il considère que l'acte ne répond pas à cette problématique.

11. À propos de la « capacité possible de l'aérogare », il revient sur le fait que le permis accordé autorise une exploitation de l'aérogare pour une capacité projetée de 9 millions de passagers mais qui n'est pas une limite en soi, de sorte qu'il permet implicitement une fréquentation potentielle plus importante, pouvant aller jusqu'à 14 millions de passagers, pour laquelle aucune évaluation des incidences n'a été réalisée et « dans des proportions que l'autorité n'a pas vérifiées ». Il considère qu'il n'a pas été répondu à cet argument.

12. « Quant aux nuisances sonores », il rappelle divers extraits de son recours relatifs aux arguments qui, à son estime, n'ont pas reçu de réponse :

- le permis a été accordé malgré des avis du Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD) relevant le silence de l'étude d'incidences sur l'impact des émissions des avions sur la qualité de l'air, malgré un avis de la cellule bruit ne tenant compte que de l'impact sonore de l'installation technique mais non des bruits et nuisances aéroportuaires et sur la base d'un avis de l'Agence wallonne de l'air et du climat (AWAC) n'ayant pas non plus pris en considération l'impact des émissions des avions;
- l'autorité prétend que l'aéroport est fermé de 23 heures à 7 heures, alors qu'il ouvre dès 6 heures 30, que des décollages de nuit, bien que non autorisés, sont une réalité, que les atterrissages ne répondent pas à la « réelle formule légale de quota de bruit maximum par mouvement » et que, d'ailleurs, l'existence d'un quota de bruit par mouvement ne permet pas d'empêcher les nuisances en période de nuit;
- l'autorité considère que l'année 2011, avec une moyenne de 112 mouvements commerciaux par jour, reflète la situation existante, alors qu'il y en a eu 125 en

2013 et que les dépassements sonométriques autorisés qui pouvaient être de +6 dB avant le 1^{er} janvier 2014 ne peuvent plus être que de +3 dB;

- l'autorité estime que les hypothèses de l'étude d'incidences sont maximalistes, notamment pour les 4 vols de catégories D (vols transatlantiques) de B737-300 et de A330 avec 15 pourcents de vols inversés (quoique l'étude d'incidences tient même compte de 20 pourcents), alors que l'ACNAW relève 11,4 % en 2011 et 11,3 % en 2012 de vols inversés, que ces pourcentages ont pour effet de réduire le nombre de décollages subis, ce qui est tout sauf maximaliste. Par ailleurs, les avions pris en compte dans l'étude d'incidences sont les B767-300 (et non le B737-300) et A330 (et non le A320) et de plus, le P.D.L.T. prévoit 28 vols de B767-300 et 24 vols de A330, ce qui, à nouveau, est contradictoire avec une approche maximaliste. Il reproche aussi à l'étude d'incidences de ne pas prendre en compte les 3,9 pourcents de vols de catégorie D en période nuit, pourtant « compatible avec une optique maximaliste puisque les vols de nuit sont pénalisés de 10 dB dans la formule du calcul du L_{den} ».

Il ajoute que dès l'enquête publique, il avait signalé l'erreur, déterminante dans l'évaluation des nuisances sonores, commise dans l'étude d'incidences au sujet des seuils de bruit, soit dans l'interprétation des critères de l'article 1bis de la loi du 18 juillet 1973 précitée, notamment en ce que le tableau 20 du chapitre 4.1 est erroné parce que la tolérance pour le seuil à ne pas dépasser (55/45 dB(A)) est de 10 (max 3dB) par 24 heures et non de 10 par période de jour pour les pièces de jour et 10 par période nocturne pour les pièces de nuit, en ce que le tableau 17 du même chapitre qui concerne les bruits extérieurs, est erroné pour la même raison, que ces erreurs ont eu une répercussion sur les tableaux 18, 20, 23, 24 du chapitre 4.1. précité pour lesquels l'étude d'incidences évalue erronément les cadastres acoustiques en prenant en compte 10 dépassements par période de jour et 10 par période nocturne, erreur qui aurait dû être corrigée par un complément d'études, *quod non*, et qu'enfin, une autre erreur a été commise par l'auteur de l'étude d'incidences qui a « codé » les relevés des niveaux de bruit à l'intérieur des habitations en fonction de la vitesse du vent extérieur, alors que cette opération de codage est pertinente pour mesurer les niveaux de bruit L_{den} ou L_{Amax} extérieurs mais pas à propos des mesures intérieures.

13. Il rappelle les extraits pertinents de son recours quant à « l'impact du projet sur la santé », pour dénoncer la motivation de l'acte attaqué selon laquelle « en ce qui concerne l'impact des activités sur la santé humaine, [...] lors de récentes études, il a été reconnu que l'exposition au bruit peut provoquer des effets négatifs sur la santé humaine; [...] ceux-ci ont pour particularité d'être "non-spécifiques" car pouvant avoir d'autres causes que le bruit; [...] dès lors, la corrélation entre les

nuisances sonores mesurables et les effets sur la santé est difficile à établir; [...] en outre, les réactions sont variables d'une personne à l'autre ».

Il juge cette motivation inacceptable en raison de l'imprécision du renvoi à « des études récentes » sans les identifier alors que de la littérature récente et pertinente indique le contraire, et de son incomplétude, l'autorité s'y limitant à l'« aspect bruit », alors que l'article 1, 20°, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement donne de la « pollution », susceptible d'affecter la santé, une définition bien plus large. Il relève d'ailleurs que le CWEDD déplore l'absence, dans l'étude d'incidences, du modèle de dispersion des polluants dans l'air lors des décollages, étude pourtant réalisée lors du projet d'allongement de la piste.

14. À propos de la « pollution atmosphérique », il observe que des réclamations font état de craintes de riverains, que l'acte n'impose aucune condition et que son auteur n'a pas statué sur la base d'un avis circonstancié sur ce point puisque l'AWAC s'est déclarée incompétente, que l'auteur de l'étude d'incidences était toutefois en possession du modèle de dispersion des polluants dans l'air qu'il n'a pourtant pas joint à l'étude, ce qui l'étonne car le permis d'exploitation de 2005 était, quant à lui, motivé sur la base de l'avis de la cellule air et d'une étude d'incidences ayant évalué l'aspect « qualité de l'air », et que l'AWAC avait quand même relevé une nécessaire corrélation entre l'accueil d'un plus grand nombre de passagers et une augmentation du trafic aérien, et donc de la pollution, y compris atmosphérique. Il considère qu'un complément d'étude d'incidences était nécessaire.

15. En ce qui concerne les « nuisances olfactives », il rappelle les craintes exprimées à propos des odeurs de kérosène. Il cite un extrait d'une publication du Conseil supérieur de la santé de 2011 qui rapporte des cas de riverains incommodés, notamment à proximité des aéroports de Bruxelles et Ostende, ce que l'auteur de l'acte ne pouvait ignorer, et considère que la décision attaquée est motivée de manière « trop simpliste » quant à ce.

16. Sur les « heures d'ouverture de l'aéroport », il répète que, contrairement à ce qu'indique l'acte attaqué, l'aéroport est autorisé par le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, à ouvrir ses portes dès 6 heures 30 et non 7 heures, et qu'il en avait fait l'observation sans que l'autorité y prête attention.

17. Par ailleurs, à propos de l'exposition des habitations avoisinantes au bruit, il cite des extraits des pages 25 et 34 de l'acte attaqué, faisant état de l'existence d'un trafic aérien depuis 2005, de l'absence d'aggravation significative du problème s'il existe, de l'obligation de respecter le P.E.B., objet d'une révision

triennale pour le mettre en conformité avec la réalité, ainsi que des arrêtés qui fixent les mesures d'accompagnement pour les riverains, et relevant que le préjudice invoqué par ceux-ci procède plus de la détermination des différentes zones du P.E.B. et des mesures d'accompagnement en résultant, plutôt que de la réalisation du projet. Il juge une telle motivation insuffisante, inexacte et non pertinente, pour les raisons suivantes :

- les critiques des riverains portaient sur des problèmes d'isolation mais elles étaient aussi exprimées en termes d'obligation de résultat;
- le motif relatif à l'absence d'aggravation de la situation est démenti par l'étude d'incidences sur l'environnement qui fait notamment état d'un « accroissement significatif du bruit aéroportuaire » et d'une « détérioration progressive du contexte sonore environnant »;
- le motif qui considère que le préjudice invoqué relève des mesures d'accompagnement est inexact, celui-ci se rapportant aux « nuisances excessives provoquées de par le trafic aérien »;
- l'existence d'une prescription légale imposant une obligation de résultat ne dispense pas l'autorité d'examiner *in concreto* si la mise en œuvre de cette obligation est effective ou efficace.

18. Le requérant fait encore valoir que l'acte attaqué n'impose aucune condition permettant de limiter les nuisances sonores, que la partie adverse s'est prononcée sans avis circonstancié en matière de bruit puisque la cellule bruit s'est - de manière incompréhensible - déclarée incompétente, que c'est à tort que l'acte attaqué mentionne que cela relève des compétences de l'ACNAW, dont la mission ne consiste qu'en « un examen *in concreto* des nuisances d'un projet à court, moyen et long terme », et qu'un des motifs de l'acte attaqué est faux, résultant d'une mauvaise lecture d'un document du CEDIA. Sur ce point, il expose, d'une part, que, pour que les courbes de bruit soient pratiquement tangentes aux limites du P.D.L.T., « ce document signale une simulation pour un maximum de 202 mouvements avec plus 20 % de vols inversés, soit 242,4 mouvements et non 424,2 mouvements » et que, d'autre part, le document CEDIA n'est pas un élément de l'études d'incidences ni n'émane d'une source impartiale, « le CEDIA [étant] le conseiller technique du Gouvernement wallon qui fut impliqué directement dans l'élaboration des PDLT/PEB ».

19. En réplique, quant à l'utilisation du logiciel 7.0c, le requérant réitère ses arguments et considère que la partie adverse n'y répond pas dûment, ce qui ne

l'étonne pas puisque l'acte attaqué est totalement muet sur ses critiques émises à l'encontre de la méthodologie utilisée. Il conteste qu'il en soit question aux pages 32 et 35 de l'acte attaqué, comme le soutient la partie intervenante, ces extraits n'abordant pas le sujet.

À propos de la capacité de l'aérogare, il observe que les parties adverse et intervenante ont une vision différente de la portée de l'acte attaqué, l'une soulignant la limite de la capacité du site à 9 millions de passagers et l'autre indiquant qu'une telle limitation « ne fait pas partie » de l'acte attaqué, conteste que son grief soit fondé sur de pures spéculations et souligne son bien-fondé en rappelant des déclarations du directeur général et de l'administrateur délégué faites à ce sujet devant le Parlement wallon.

Quant aux nuisances sonores, il conteste la pertinence des réponses des parties adverse et intervenante et rappelle certains de ses arguments, notamment à propos du caractère « réellement maximaliste » prétendu des hypothèses évoquées, des contradictions relevées dans l'étude d'incidences ou encore des valeurs peu vraisemblables décelées au regard des hypothèses du P.D.L.T. Il précise à nouveau que le souci qu'il dénonce consiste en une erreur d'interprétation, dans les tableaux 17 et 20, du critère bruit issu de l'article 1bis, § 5, de la loi du 18 juillet 1973 précitée.

En ce qui concerne l'impact du projet sur la santé, il souligne qu'il convenait d'y être particulièrement attentif et estime que recopier une motivation presque identique à celle du permis unique de 2005, sans l'adapter si ce n'est en ôtant la référence à l'étude du professeur Bradley « afin, sans doute, d'assurer un caractère plus contemporain à la motivation », constitue la preuve d'une absence flagrante de prise en compte de sa réclamation et donc d'une motivation inappropriée.

Concernant la pollution atmosphérique, il soutient qu'à partir du moment où l'acte attaqué est indirectement fondé sur le document intitulé « modèle de dispersion des polluants atmosphériques », et quand bien même aucune norme n'en impose la production, il devait être mis à disposition lors de l'enquête publique et, en tout cas, être porté à la connaissance des destinataires de l'acte au plus tard au moment de la notification.

Sur les nuisances olfactives, il conteste le caractère vague du grief ou la non-pertinence de la documentation à laquelle il se réfère et visant un autre aéroport. Il considère que « même en cas d'absence de normes ou de guides spécifiques en

vigueur, l'autorité doit montrer qu'elle a apprécié les nuisances en question », *quod non* en l'espèce.

Quant aux heures d'ouverture, il fait grief à l'acte attaqué de reprendre en réalité une ancienne formulation du décret du 23 juin 1994 précité, le texte applicable indiquant bien que l'exploitation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud est autorisée entre 6 heures 30 et 23 heures, tout en prévoyant, entre 6 heures 30 et 7 heures et entre 22 et 23 heures, un quota de bruit maximum autorisé par mouvement.

Enfin, sur l'erreur de codage, il fait valoir que l'auteur de l'étude d'incidences écarte les mesures intérieures du 9 avril 22 heures jusqu'au 10 avril 22 heures, sous prétexte de valeurs du vent extérieur non conformes avec la série de normes ISO 1996, alors qu'aucune disposition de la loi du 18 juillet 1973 précitée, via la norme ISO 140-5 ne permet d'écarter des mesures intérieures au regard des valeurs du vent extérieur.

20. En substance, dans son dernier mémoire, le requérant donne encore les précisions suivantes :

- à propos de la capacité potentielle de l'aérogare, son argumentation consiste surtout à dénoncer l'absence de prise en considération des nuisances à moyen et long terme;
- à propos des nuisances sonores, le renvoi à un extrait de son recours administratif tend à appuyer l'argument selon lequel la cellule bruit n'a fourni aucun avis circonstancié sur les nuisances sonores ou la qualité de l'étude d'incidences mais non à illustrer un grief spécifique à l'encontre du CWEDD ou de l'AWAC; il est inexact de prétendre, sur les nuisances nocturnes, que la motivation de l'acte attaqué est suffisante au motif que cette question est réglée par divers lois et règlements qui, selon l'acte attaqué, sont applicables et appliqués, alors qu'il a prouvé l'inefficacité des quotas de bruit par mouvement dont question dans le décret du 23 juin 1994 précité; retenir des données de 2011 au motif que « pour fixer la situation existante, des comparaisons ont été faites avec l'EIE réalisée par ATS dans le cadre de l'allongement de la piste » n'est pas pertinent, d'une part, parce que cette justification ne ressort pas de l'acte attaqué et que, d'autre part, la situation présentée comme actuelle dans une étude d'incidences doit être conforme à la situation actuelle du projet et non à une situation antérieure, réalisée dans un contexte différent; la diminution du seuil de tolérance au 1^{er} janvier 2014 de 6 dB à 3 dB fût-elle signalée dans l'étude d'incidences, il n'est toutefois pas établi que son auteur ait vérifié si les relevés dépassent ou non

les nouveaux seuils et, si l'étude spécifie que « la grande majorité des dépassements est compris entre 0 et 3 dBA », il est permis d'en déduire que tous les autres relevés dépassent le seuil 3 dB admissible; ni le fait que le ministre ait pris en compte, comme avions de catégorie D, le B 737-300 et l'A330 et qu'il arrive à la même conclusion que l'auteur de l'étude d'incidences, notamment en ce qui concerne le pourcentage de vols inversés, ni le fait que « le nombre prévisionnel d'avions de catégorie D est tiré d'hypothèses de la révision 2014 du PEB » ne résultent de l'acte attaqué; enfin, quant aux erreurs relatives aux seuils de bruit dans l'étude d'incidences, il conteste que les mesures réalisées par ATS établissent que le seuil de 10 dépassements par 24 heures ne serait pas dépassé notamment pour le point LD9 qui concerne son habitation, alors que les données alimentant le tableau 20, « indiquent bien que le nombre de dépassement[s] affiche plus de 10 occurrences par 24 heures, à savoir 12 dépassements la dernière période de 24 heures »;

- à propos des incidences du projet sur la santé et la pollution atmosphérique, les considérations figurant dans un document justifiant que l'AWAC se soit déclarée incompétente ne figurent pas dans l'acte et la circonstance que « l'E.I.E. se soit penchée sur la qualité de l'air en ce qui concerne le dioxyde d'azote, les particules fines, l'ozone et le dioxyde de [soufre] en se référant à une étude de l'ISSeP » ne peut pallier l'absence d'un avis circonstancié sur le volet pollution engendrée par les avions;
- à propos des nuisances olfactives, le fait que les effets sanitaires des odeurs soient incertains ne justifie pas qu'il ne soit pas répondu à ses arguments sur ce point, au contraire, et si des mesures peuvent être prises, tel « l'encouragement à utiliser des avions modernes », une telle condition n'est pas expressément imposée.

V.2. Examen

21. Le deuxième moyen n'invoque que la violation des dispositions et principes relatifs à la motivation formelle et adéquate des actes administratifs. Il mentionne de nombreux éléments, restés sans réponse selon le requérant, établissant en conséquence que le principe de motivation formelle des actes administratifs aurait, en l'espèce, été méconnu.

Pour satisfaire aux exigences des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 précitée, tout acte administratif à portée individuelle doit faire l'objet d'une motivation formelle, laquelle consiste en l'indication, dans l'acte, des considérations de droit et de fait servant de fondement à la décision. Cette motivation doit permettre

aux intéressés de comprendre les raisons fondant la décision et de vérifier qu'elle a été précédée d'un examen des circonstances de l'espèce.

L'autorité ne doit pas, en règle, répondre à toutes les objections qui ont été émises au cours de la procédure qui a conduit à l'élaboration d'un permis unique. Il faut, mais il suffit, que les motifs de l'acte attaqué rencontrent au moins globalement les réclamations et indiquent les raisons de droit et de fait qui ont conduit l'autorité à se prononcer, le degré de précision de la réponse étant fonction de celui de la réclamation. Autrement dit, lorsqu'au cours de l'enquête publique, des observations précises, dont l'exactitude et la pertinence sont corroborées par le dossier, ont été formulées, une autorisation ne peut être considérée comme adéquatement motivée que si elle permet de comprendre les raisons pour lesquelles l'autorité passe outre, au moins partiellement, à ces observations. Dans le cadre de son contrôle de légalité de la motivation de l'acte administratif, le juge de l'excès de pouvoir doit pouvoir comprendre, à la lecture de la décision, pourquoi les objections précises exprimées n'ont pas été suivies et vérifier que celle-ci a été prise en connaissance de cause. Par ailleurs, le contrôle du Conseil d'État ne peut conduire à ce qu'il substitue son appréciation en opportunité à celle qui a été portée par l'autorité chargée de la délivrance du permis.

22. Dans son recours administratif, à propos du logiciel INM, le requérant faisait en substance grief à l'auteur de l'étude d'incidences et à la décision de première instance d'admettre des « écueils de dépassement de zones du PDLT », en prétendant, à tort, que la nouvelle version INM 7.0c surévalue le bruit, alors que chaque nouvelle version consiste en des améliorations par rapport à l'ancienne version INM 6.0c qui, notamment, est incapable de simuler précisément les niveaux de bruit de l'avion le plus fréquent à Charleroi.

En ce qui concerne la problématique de la situation acoustique actuelle et projetée du bruit du trafic aérien, l'acte attaqué contient notamment les motifs suivants :

« [...]

Considérant que la situation acoustique actuelle de l'environnement de l'aéroport de CHARLEROI a été établie dans le cadre de l'étude d'incidences par deux méthodes distinctes et complémentaires, d'une part la réalisation d'un grand nombre de campagnes de mesures de bruit effectuées à partir des stations fixes existantes (système DIAPASON comprenant 16 points de mesure fixes et de 14 autres points), et d'autre part, l'utilisation d'un logiciel de simulation (les mesures sur le terrain ne permettant pas de couvrir toute la zone soumise à l'impact de l'aéroport);

Considérant qu'une modélisation acoustique du bruit du trafic aérien de la situation existante a également été effectuée dans le cadre de l'étude d'incidences; que cette simulation est réalisée au moyen du logiciel IMN, sur [la]

base du trafic réel pour une piste d'une longueur de 2.550 m et suivant le schéma d'exploitation de l'année 2011 (112 mouvements journaliers) répartis comme suit :

- 96,13 mouvements de Boeing 737-800;
- 5,12 mouvements de B737-700;
- 0,7 mouvement de B737-400;
- 7,5 mouvements d'Airbus A320;
- le reste des mouvements correspond à de petits avions, ces mouvements étant marginaux par rapport aux gros porteurs (1 mouvement pour 110);

Considérant que les bruits rampants (bruit au sol) ont été intégrés dans le modèle de simulation;

Considérant que par rapport aux zones de bruit définies par le Gouvernement wallon, on constate que les courbes isophoniques calculées en situation existante sont :

1. inclus[s]es complètement dans les zones du PDLT;
2. comprises dans les zones du PEB, excepté[s] de légers débordements en partie latérale à l'Ouest de l'aéroport; que ces dépassements sont minimes; qu'ils sont dus principalement à la nouvelle version du logiciel utilisé qui accentue la propagation latérale du bruit des avions par rapport aux versions antérieures mais également aux hypothèses maximalistes qui ont été choisies;

Considérant qu'une modélisation acoustique du bruit du trafic aérien de la situation prévue a également été effectuée dans le cadre de l'étude d'incidences, à savoir la piste actuelle de 2.550 m et les hypothèses de trafic à l'horizon 2020 (168 mouvements journaliers répartis comme suit :

- 143 mouvements de Boeing 737-800;
- 11 mouvements de B737-700;
- 10 mouvements d'Airbus A320 et afin d'envisager une situation maximaliste l'ajout d'avions de catégories D (B737-300 (2 mouvements) et Airbus A330 (2 mouvements)) et 15 % de vols inversés;

Considérant que l'ajout d'avions de catégories D ne modifie que très légèrement l'impact sonore dans l'axe des pistes et en latéral, les courbes sont pratiquement équivalentes;

Considérant que les courbes de résultats sont inscrites dans le PDLT mais que latéralement, les courbes s'élargissent; que cet élargissement est dû à l'influence de la version 7.0c du logiciel; qu'avec la version 6.0c, les courbes de bruits avec 164 mouvements d'avions de catégorie C sont très nettement comprises à l'intérieur du PDLT; qu'il faut 424,2 [lire : 242,4] mouvements pour que les courbes de bruit soient pratiquement tangentes aux limites du PDLT;

Considérant, en conclusion, qu'étant donné les hypothèses maximalistes choisies et [...] la version du logiciel utilisé, l'auteur de l'étude d'incidences considère que les courbes de bruit en situation de référence sont inscrites dans l'enveloppe du PDLT;

Considérant qu'un allongement de la piste pourrait être favorable à l'intégration des zones de bruit dans l'enveloppe du PDLT; qu'en effet dans ce cas de figure, les nouvelles révisions du PEB coïncideraient mieux avec celles du PDLT; que les riverains concernés pourraient alors bénéficier des mesures d'accompagnement prévues par la législation;

Considérant que les trajectoires des avions ont été définies; que celles-ci répondent avant tout à des impératifs de sécurité (évitement des obstacles tels que des antennes, des cheminées, ...) et à des contraintes techniques (rayons de courbure suffisant, éviter les manœuvres trop rapprochées, position des balises de

radioguidage) mais contribuent également dans une moindre mesure, à limiter l'étendue des zones influencées par le bruit » (pages 35 et 36).

Il résulte des extraits ci-avant reproduits que si l'acte attaqué ne répond pas expressément au grief tiré d'une erreur alléguée quant à l'interprétation des résultats révélés par la simulation opérée au moyen du logiciel 7.0c, il permet néanmoins au requérant et au Conseil d'État de comprendre pourquoi l'objection n'a pas été retenue, soit pourquoi, au rebours de ce que le requérant affirme à cet égard, l'auteur de l'étude d'incidences, suivi en cela par la partie adverse, considère qu'il n'y aura pas de débordement en situation projetée de référence, non seulement eu égard à la version du logiciel utilisé, qui est bien la version la plus récente 7.0c, mais aussi au regard du caractère minime des dépassements constatés avec ce logiciel et des hypothèses maximalistes choisies. Pour le surplus, contrairement à ce que semble soutenir le requérant, les résultats obtenus avec le logiciel 7.0c ne sont pas écartés par la partie adverse mais interprétés à la lumière notamment de résultats obtenus avec le logiciel 6.0c.

23. En ce qui concerne la capacité possible de l'aérogare, le requérant considère que l'acte attaqué ne répond pas à l'argument de son recours qui faisait valoir en substance que l'étude d'incidences n'a évalué les nuisances sonores, exprimées en L_{den} , que pour un trafic aérien permettant un maximum de 9 millions de passagers par an alors que, ce chiffre n'étant pas considéré comme une limite en soi, les prévisions à long terme font plutôt état d'une exploitation potentielle évaluée à 14 millions de passagers.

L'acte attaqué contient notamment la motivation suivante :

« [...]

Considérant que l'objet de la demande porte sur l'aménagement des infrastructures suivantes :

1. réaménagement des accès au site et aux parkings;
2. agrandissement du terminal existant de l'aéroport afin de permettre l'accueil de 9 millions de passagers annuellement selon la catégorie C (suivant les standards de confort de l'Association Internationale du Transport Aérien);
3. extension des parcs de stationnement au Sud et des installations y relatives;

Considérant que le projet d'extension est motivé par le fait que l'aéroport a connu depuis son inauguration en 2008 et la construction du nouveau terminal, une augmentation du nombre de passagers de plus de 200 %, ce qui rend les installations actuelles trop petites et inappropriées pour l'accueil des passagers suivant les conditions de confort définies par l'IATA (International Air Transport Association);

Considérant que l'IATA définit cinq niveaux de qualité de service, depuis le niveau A excellent jusqu'au niveau E; que le niveau F non répertorié est le niveau inacceptable (attentes longues, blocages de circulation, mauvais niveau de confort); que l'IATA recommande le niveau C comme objectif minimal;

Considérant que dans la situation actuelle, le niveau de confort pour 6 millions de passager au sein de l'aéroport varie entre D et E alors que l'aérogare était classée en catégorie C à son ouverture; qu'il faut en conclure que la capacité aéroportuaire tend à devenir insuffisante par rapport au développement de ces dernières années;

Considérant que le but du présent projet est d'atteindre au minimum le niveau C (bon niveau) recommandé par l'IATA en tenant compte des prévisions de trafic et de développement estimés à l'horizon 2020, à 9 millions de passagers;

Considérant que ce chiffre ne constitue pas une limite en soi étant donné entre autres que le nombre de personnes admises est fonction de la surface disponible et du niveau de confort qu'on se fixe » (pages 28 et 29).

Dans le passage précité, l'acte attaqué rappelle clairement que l'objet de la demande porte notamment sur l'agrandissement du terminal existant pour permettre l'accueil annuel de 9 millions de passagers selon la catégorie C de confort et que le but du projet est d'atteindre au minimum ce niveau C recommandé par l'IATA en tenant compte des prévisions de trafic et de développement estimés, à l'horizon 2020, auxdits 9 millions de passagers. Dès lors, le grief partant d'une supposition non étayée qu'en réalité, « *in fine* », ce pourrait être une exploitation potentielle de 14 millions de passagers qu'autoriserait « implicitement » l'acte attaqué, au motif que le chiffre mentionné n'est pas une limite en soi, n'appelait pas de réponse spécifique sur le plan de la complétude de l'étude d'incidences quant aux nuisances sonores projetées.

24. Quant auxdites nuisances sonores et aux arguments du requérant y relatifs qui, à son estime, n'ont pas été rencontrés, l'acte attaqué rappelle tout d'abord la configuration de l'aérogare actuelle qui « était aménagée sur 4 niveaux et dispose d'une superficie de 35.700 m² » et en quoi consiste l'objet de la demande d'extension de celle-ci, « estimée à environ 26.600 m², soit un total après travaux de quelque 61.300 m² ».

25. Il examine ensuite comme suit les nuisances sonores résultant des bâtiments techniques :

« [...]

Considérant, en ce qui concerne les nuisances sonores, que les différentes activités de l'établissement doivent répondre aux normes établies par les textes suivants :

- les niveaux de bruit admissibles pour les bâtiments techniques : arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement;

- les horaires de mouvements des aéronefs : décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne;
- les niveaux de bruit admissibles des aéronefs : décret du 29 avril 2004 modifiant l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit;

Considérant qu'à ces trois textes légistiques [sic], il convient d'ajouter le décret du 8 juin 2001 instituant une autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW);

Considérant, en effet, que l'article 2 du décret du 8 juin 2001 susvisé indique comme suit :

“ Cette autorité a pour mission de :

- 1) formuler des avis ou recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit aux abords des aéroports et à la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires et de leur impact sur l'environnement. Elle dispose également d'un pouvoir de recommandation sur la nécessité de réviser les plans d'exposition au bruit;
- 2) alerter les autorités compétentes lorsqu'elle a connaissance de manquements aux règles fixées pour la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires;
- 3) dénoncer tout manquement aux restrictions imposées en ce qui concerne l'usage de certains types d'aéronefs ou certaines activités;
- 4) réaliser ou faire réaliser des expertises en matière de mesure de bruit aux abords des aéroports;
- 5) à la demande du Gouvernement, émettre un avis sur tout projet de texte réglementaire relatif aux nuisances sonores aéroportuaires, sur les plans d'exposition au bruit, ainsi que sur toute autre question lui soumise;
- 6) donner son avis sur toute question relative aux nuisances sonores aéroportuaires que lui soumet tout citoyen;
- 7) jouer un rôle de médiation en cas de différend relatif aux nuisances sonores aéroportuaires”;

Considérant qu'à la lecture des missions décrites ci-dessus, il apparaît que le contrôle du respect des règles en matière de nuisances aéroportuaires est du ressort de l'ACNAW; que la Cellule Bruit confirme dès lors son choix de première instance de limiter son évaluation aux nouveaux bâtiments techniques, dont l'exploitation est couverte par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement susvisé;

Considérant qu'au sein des bâtiments techniques, le bureau d'étude identifie les sources de bruit suivantes :

- la cogénération;
- les groupes électrogènes (terminal nord, bâtiment énergie et parking);
- les transformateurs (terminal Nord (2x), bâtiment énergie, parking et station d'épuration);
- les chaudières au gaz;
- le groupe de production de froid;
- le groupe de ventilation (toiture, centrale de traitement d'air et désenfumage);

Considérant que ces équipements sont répartis dans les divers bâtiments techniques et la distance les séparant des terrains des riverains les plus proches varie dès lors entre 750 et 900 mètres;

Considérant que le projet a fait l'objet d'une étude d'incidences réalisée par le bureau Agora et comprend un chapitre bruit rédigé sur base d'une étude acoustique réalisée par le bureau agréé ATS;

Considérant que le bureau d'acoustique a réalisé une simulation acoustique à l'aide du logiciel spécialisé IMMI; que cette simulation se place dans un contexte défavorable où l'ensemble des équipements techniques sont exploités simultanément, en ce compris les groupes électrogènes de secours dont l'utilisation est habituellement limitée à de courts tests de fonctionnement réalisés chaque mois;

Considérant que la simulation est basée sur certaines hypothèses de travail relatives à la puissance acoustique des futurs équipements qui sont retranscrites au tableau 27 de la page 71 du chapitre 4.1. Environnement sonore; que le respect de ce tableau fait l'objet d'une recommandation de la part du bureau d'études; que le bureau d'études recommande également que l'absence d'émergence tonale pénalisante soit vérifiée une fois que le choix définitif des équipements sera arrêté;

Considérant que, moyennant le respect de ces recommandations, la simulation acoustique réalisée par le bureau d'acoustique lui permet de conclure que les nouveaux équipements techniques devraient pouvoir respecter les valeurs limites en matière de bruit;

Considérant que les sources de bruit liées aux installations techniques (climatisation, extracteurs parking, ...) ont été modélisées; que l'étude montre que le bruit particulier lié à ces installations restera inférieur à 40 dB(A); que l'établissement est soumis au tableau 1 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement;

Considérant que dès lors, les valeurs limites devraient être respectées;

Considérant qu'en dehors des heures d'exploitation de l'aéroport (de 23 h 00 à 06 h 30) et lorsque les atterrissages et décollages ont cessé, l'aérogare génère encore du bruit de par son activité sur les dalles de stationnement des avions;

Considérant que la situation projetée verra un accroissement de l'ordre de 50 % des avions basés; qu'il faut donc s'attendre à une augmentation des bruits rampants à l'horizon 2020 (maximum de 2 dB(A)); que ces bruits ne constituent cependant pas une nuisance sonore importante au regard des autres sources sonores entourant l'aéroport (principalement le trafic routier) » (pages 31 et 32).

Certes, le grief examiné n'a trait qu'aux nuisances liées au trafic aérien, mais le rappel des motifs de l'acte attaqué relatifs aux nuisances sonores de l'installation technique permet déjà de constater que la partie adverse a pris en compte toutes les nuisances sonores, de toute nature, susceptibles d'être engendrées par le projet litigieux.

26. L'acte attaqué aborde ensuite les nuisances sonores engendrées par le mouvement des aéronefs, notamment eu égard à l'accroissement projeté de celui-ci, de la manière suivante :

« [...]

Considérant, cependant, qu'il faut signaler que l'accroissement du trafic aérien va engendrer une détérioration progressive du contexte sonore environnant; que ce développement est toutefois planifié et encadré par la Région wallonne (zones : Plan de Développement à Long Terme (PDLT) / Plan d'Exposition au Bruit (PEB), mesures d'accompagnement correspondantes);

Considérant que l'étude d'incidences propose plusieurs recommandations à l'exploitant afin d'atténuer autant que possible les incidences liées à l'augmentation du trafic aérien;

Considérant, en ce qui concerne l'évaluation de l'impact sonore engendré par le mouvement des aéronefs, que la Région wallonne a adopté dans sa législation en la matière, l'indicateur acoustique L_{den} (den = day, evening, night);

Considérant que cet indicateur, reconnu sur le plan international comme le plus représentatif de la gêne liée au bruit du trafic aérien, représente un niveau de bruit équivalent sur 24 heures pondéré pour tenir compte de la sensibilité plus grande en soirée (19 h 00 - 23 h 00) et durant la nuit (23 h 00 - 07 h 00); que les avions de nuit sont pénalisés d'un facteur de 10 dB(A) par rapport aux avions de jour; que les avions effectuant des mouvements en soirée sont pénalisés d'un facteur de 5 dB(A);

Considérant que le L_{den} permet de tenir compte à la fois :

- du bruit de chaque appareil;
- du temps de passage de chaque appareil;
- du nombre de mouvements;
- de la période de la journée au moment du survol;

Considérant que le décret du 29 avril 2004 modifiant l'article 1^{er}*bis* de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit habilite le Gouvernement wallon à dresser pour chaque aéroport relevant de la Région wallonne, un Plan de Développement à Long Terme (PDLT) fondé sur l'hypothèse d'une utilisation à saturation des infrastructures des aéroports dans leurs limites actuelles et dans les limites de leur développement tel que prévu par le plan d'investissement de la SOWAER;

Considérant que les limites du PDLT ne sauraient pas être dépassées puisque ce plan représente la situation acoustique liée au développement maximum de l'aéroport;

Considérant que le PDLT comprend quatre zones géographiques (A, B, C et D) définies en fonction de l'indicateur de bruit L_{den} , où :

1. la zone A est celle pour laquelle le L_{den} est égal ou supérieur à 70 dB(A);
2. la zone B est celle pour laquelle le L_{den} est égal ou supérieur à 65 dB(A) et inférieur à 70 dB(A);
3. la zone C est celle pour laquelle le L_{den} est égal ou supérieur à 60 dB(A) et inférieur à 65 dB(A);
4. la zone D est celle pour laquelle le L_{den} est égal ou supérieur à 55 dB(A) et inférieur à 60 dB(A);

Considérant qu'à l'intérieur du PDLT, il a été délimité un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) fondé sur une hypothèse de développement à moyen terme (10 ans) des aéroports wallons;

Considérant que le PEB comprend également quatre zones (A', B', C' et D') définies selon l'indicateur L_{den} où pour :

1. la zone A' : L_{den} est égal ou supérieur à 70 dB(A);
2. la zone B' : L_{den} est égal ou supérieur à 66 dB(A) et inférieur à 70 dB(A);
3. la zone C' : L_{den} est égal ou supérieur à 61 dB(A) et inférieur à 66 dB(A);
4. la zone D' : L_{den} est égal ou supérieur à 56 dB(A) et inférieur à 61 dB(A);

Considérant que la législation en vigueur prévoit la révision triennale de ce plan d'exposition au bruit afin de rencontrer le double objectif de :

1. vérifier, d'une part, que le PEB en vigueur correspond au minimum à la situation réelle, notamment en ce qui concerne le nombre de mouvements enregistrés sur l'aéroport et le type de flotte utilisée;
2. adapter, d'autre part, les limites du PEB en fonction de l'évolution prévue ou prévisible des activités aéroportuaires et de la composition des flottes à 10 ans;

Considérant que dans chacune des zones des plans précités, sont définies des mesures de type urbanistiques ainsi que des mesures d'accompagnement pour les riverains habitant dans ces zones, telles que l'acquisition des immeubles, l'octroi de subsides ou de primes à l'isolation acoustique ou encore des primes de déménagement;

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

Considérant, quant à l'absence de sanctions administratives en cas de dépassement des seuils de bruit et des heures de fermeture de l'aéroport, que le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne stipule, d'une part, que l'aéroport de CHARLEROI-BRUXELLES SUD est un aéroport dont l'exploitation est autorisée de 7 heures à 23 heures; que toutefois, entre 6 heures 30 et 7 heures, des mouvements d'avions sont autorisés pour autant qu'ils ne dépassent pas un certain quota de bruit maximum autorisé par mouvement;

Considérant que ce décret instaure, d'autre part, des sanctions administratives pouvant être prononcées en cas de violation de certaines règles, notamment celles relatives aux valeurs maximales de bruit ainsi que les heures de fermeture des aéroports wallons; que cette disposition a été exécutée par un arrêté du

Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 fixant le barème des amendes administratives par infraction et organisant leur constatation et leur poursuite ainsi que la perception de ces amendes et les moyens de recours ouverts aux contrevenants éventuels;

Considérant, en outre, que ce même décret institue une autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne dont le fonctionnement a été fixé par un arrêté du Gouvernement wallon du 12 mai 2005; qu'il charge ladite autorité de différentes missions et notamment d'alerter les autorités compétentes lorsqu'elle a connaissance de manquements aux règles fixées pour la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires, de dénoncer tout manquement aux restrictions imposées en ce qui concerne l'usage de certains types d'aéronefs et de jouer un rôle de médiation en cas de différend relatif aux nuisances sonores;

Considérant que la situation acoustique actuelle de l'environnement de l'aéroport de CHARLEROI a été établie dans le cadre de l'étude d'incidences par deux méthodes distinctes et complémentaires, [...];

[...]

Considérant qu'une modélisation acoustique du bruit du trafic aérien de la situation prévue a également été effectuée dans le cadre de l'étude d'incidences, à savoir la piste actuelle de 2.550 m et les hypothèses de trafic à l'horizon 2020 (168 mouvements journaliers répartis comme suit :

- 143 mouvements de Boeing 737-800;
- 11 mouvements de B737-700;
- 10 mouvements d'Airbus A320 et afin d'envisager une situation maximaliste l'ajout d'avions de catégories D (B737-300 (2 mouvements) et Airbus A330 (2 mouvements)) et 15 % de vols inversés;

Considérant que l'ajout d'avions de catégories D ne modifie que très légèrement l'impact sonore dans l'axe des pistes et en latéral, les courbes sont pratiquement équivalentes;

Considérant que les courbes de résultats sont inscrites dans le PDLT mais que latéralement, les courbes s'élargissent; que cet élargissement est dû à l'influence de la version 7.0c du logiciel; qu'avec la version 6.0c, les courbes de bruits avec 164 mouvements d'avions de catégorie C sont très nettement comprises à l'intérieur du PDLT; qu'il faut 424,2 [lire : 242,4] mouvements pour que les courbes de bruit soient pratiquement tangentes aux limites du PDLT;

Considérant, en conclusion, qu'étant donné les hypothèses maximalistes choisies et [...] la version du logiciel utilisé, l'auteur de l'étude d'incidences considère que les courbes de bruit en situation de référence sont inscrites dans l'enveloppe du PDLT;

Considérant qu'un allongement de la piste pourrait être favorable à l'intégration des zones de bruit dans l'enveloppe du PDLT; qu'en effet dans ce cas de figure, les nouvelles révisions du PEB coïncideraient mieux avec celles du PDLT; que les riverains concernés pourraient alors bénéficier des mesures d'accompagnement prévues par la législation;

Considérant que les trajectoires des avions ont été définies; que celles-ci répondent avant tout à des impératifs de sécurité (évitement des obstacles tels que des antennes, des cheminées, ...) et à des contraintes techniques (rayons de courbure suffisant, éviter les manœuvres trop rapprochées, position des balises de radioguidage) mais contribuent également dans une moindre mesure, à limiter l'étendue des zones influencées par le bruit » (pages 32 à 36).

27. Ce long extrait de l'acte attaqué permet de comprendre la façon dont la partie adverse a appréhendé la problématique des nuisances sonores engendrées par l'accroissement du trafic aérien, tel que prévu par le projet. L'acte attaqué rappelle en effet, à titre liminaire, qu'une augmentation du trafic engendre une augmentation des nuisances qui doivent rester dans les limites des outils de planification dressés en Région wallonne, à savoir le P.D.L.T. et le P.E.B. Il pointe aussi les recommandations de l'étude d'incidences sur l'environnement pour atténuer « autant que possible » les nuisances.

L'acte attaqué rappelle que le critère retenu en Région wallonne est l'indicateur acoustique L_{den} , soit le critère internationalement reconnu qui permet de représenter un niveau de bruit équivalent sur 24 heures, pondéré le soir (+ 5 dB(A)) et la nuit (+ 10 dB(A)). Il décrit ensuite l'arsenal législatif et réglementaire mis en place.

Il renvoie au décret du 29 avril 2004 modifiant l'article 1^{er}*bis* de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit qui habilite le Gouvernement à diviser, dans le P.D.L.T., les abords de l'aéroport en différentes zones (A, B, C et D), selon leur situation acoustique respective fondée sur l'hypothèse d'un développement maximum de l'aéroport et à arrêter, à l'intérieur du P.D.L.T., un plan d'exposition au bruit (P.E.B.) comprenant également quatre zones (A', B', C' et D') classées selon leur situation acoustique, fondé sur un développement des aéroports projeté à dix ans et soumis à révision triennale, afin de vérifier au minimum son adéquation à la « situation réelle ». Il rappelle que, pour chacune des zones visées, des mesures urbanistiques et mesures d'accompagnement sont prévues en faveur des riverains. La partie adverse considère qu'à cet égard, les griefs invoqués par les riverains résultent non du projet qu'ils critiquent mais des arrêtés déterminant les différentes zones et en fixant les mesures d'accompagnement respectives.

Quant aux sanctions attachées au dépassement des seuils de bruit et des heures de fermeture de l'aéroport, l'acte attaqué renvoie au décret du 23 juin 1994 précité qui dispose que l'aéroport est un aéroport de jour, ouvert « de 7 à 23 heures » avec un élargissement de cette plage horaire à partir de 6 heures 30, moyennant le respect d'un quota de bruit par mouvement, les sanctions étant prévues par l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne, et le contrôle et le suivi en matière de nuisances étant assurés par une autorité wallonne indépendante.

28. L'acte attaqué indique ensuite la méthode d'évaluation suivie pour vérifier *in concreto* si les limites sonores imposées par la réglementation pourront être respectées dans le cadre du projet d'extension.

Ainsi, l'acte attaqué expose que pour évaluer la situation acoustique actuelle, il a été procédé à des mesures sur place, fait usage d'un logiciel de simulation et procédé à une modélisation acoustique avec le logiciel 7.0c pour une piste de 2.550 mètres de long et suivant le schéma d'exploitation de 2011, soit 112 mouvements. Au terme de cette évaluation, les résultats renseignés restent dans les limites du P.D.L.T. avec de légers dépassements par rapport au P.E.B. qui résultent de l'utilisation du logiciel 7.0c et des hypothèses maximalistes envisagées. Pour évaluer cette fois la situation acoustique à l'horizon 2020, les hypothèses retenues et rappelées dans l'acte sont 168 mouvements, une piste de 2.550 mètres, l'ajout d'avions de classe D qui ont peu ou pas d'influence sur les courbes de bruit, et 15 % de vols inversés. En conclusion des résultats de la situation projetée, l'acte attaqué constate en substance que si l'on tient compte du logiciel utilisé et des hypothèses maximalistes retenues, les courbes de résultats sont comprises dans le P.D.L.T.

L'acte attaqué observe encore qu'un allongement de la piste pourrait être favorable à l'inclusion des zones de bruit dans le P.D.L.T. et, partant, aux riverains susceptibles de bénéficier alors « des mesures d'accompagnement prévues par la législation », et que les trajectoires des avions sont aussi un élément contribuant « à limiter l'étendue des zones influencées par le bruit ». Il rappelle enfin la jurisprudence issue de l'arrêt n° 227.904 du 26 juin 2014.

29. Il ressort de ce qui précède que, quant aux nuisances sonores engendrées par le projet d'extension de l'aéroport litigieux qui sont considérées comme acceptables et respectueuses des normes édictées en la matière en Région wallonne, une motivation formelle existe dans l'acte attaqué, est adéquate et permet aux riverains de connaître les raisons pour lesquelles cet acte a été adopté. Elle ne révèle pas, comme telle, une quelconque erreur dans le chef de la partie adverse et atteste de ce que l'auteur de l'acte a pu statuer en toute connaissance de cause.

Le requérant peut, de même, comprendre pourquoi les objections particulières formulées lors de la phase administrative et qu'il reproduit dans sa requête à titre d'arguments prétendument restés sans réponse, n'ont pas été suivis ou n'appelaient pas de réponse spécifique. Il convient ainsi de considérer, notamment, ce qui suit.

30. L'acte attaqué a pu ne pas s'expliquer plus avant sur la remarque tenant à la critique supposée de l'étude d'incidences par le CWEDD, la remarque

n'étant pas pertinente puisque l'avis de celui-ci du 25 août 2014 mentionne en tout état de cause que « l'étude d'incidences contient les éléments nécessaires à la prise de décision »; par ailleurs, en rappelant que le contrôle du respect des règles en matière de nuisances aéroportuaires relève de l'ACNAW et que la cellule bruit « confirme dès lors son choix de première instance de limiter son évaluation aux nouveaux bâtiments techniques », l'auteur de la décision se rallie manifestement à la position ainsi adoptée par la cellule bruit et rejette donc certainement l'objection qu'avait soulevée le requérant à ce propos. Il en va de même en ce qui concerne l'avis de l'AWAC, lorsque l'acte attaqué mentionne que, dans l'avis du 23 février 2015 sollicité sur recours, l'agence « se déclare incompétente face à la préoccupation des riverains, précisément au sujet des émissions de polluants atmosphériques des avions » et qu'elle « n'est pas non plus compétente en matière de fixation de valeurs limites ou de normes d'émissions de polluants ».

31. Les remarques du requérant selon lesquelles l'aéroport, fermé de 23 à 7 heures, ouvre en réalité dès 6 heures 30 et subit des décollages après 23 heures, et que le quota de bruit n'empêche pas des nuisances en période de nuit, n'appelaient pas de réponses spécifiques, parce que, d'une part, l'acte attaqué prend précisément en compte les mouvements d'avions autorisés entre 6 heures 30 et 7 heures et le quota de bruit imposé en ce cas et que, d'autre part, comme le relèvent les parties adverse et intervenante, la critique porte plus sur un non-respect éventuel, en fait, des prescriptions légales et réglementaires en matière de bruit que sur une illégalité dont le projet permis par l'acte attaqué serait affecté. Pour la même raison, la circonstance que l'acte attaqué mentionne que l'exploitation de l'aéroport est autorisée « de 7 heures à 23 heures », alors que l'article 1bis, § 2, du décret du 23 juin 1994 précité, modifié par le décret du 2 février 2006, l'autorise « entre 6 h 30 m et 23 h 00 » n'est pas de nature à vicier la motivation de l'acte attaqué.

32. À propos de la critique du requérant relative à l'année 2011 retenue comme année de référence pour illustrer la situation acoustique existante du trafic aérien alors que des données différentes existent déjà pour 2013 et alors que, depuis le 1^{er} janvier 2014, les dépassements sonométriques ne peuvent plus atteindre que +3 dBA, au lieu de +6 dBA, elle n'appelait pas non plus de réponse particulière, parce que, d'une part, l'éventuelle différence de mouvements aériens entre 2011 et 2013 n'est potentiellement susceptible d'influencer l'acte attaqué qu'en ce qui concerne l'analyse de la situation acoustique du trafic aérien « existante » mais non celle projetée et admise par l'acte attaqué et que, d'autre part, l'année de référence prônée par le requérant lui-même ne permet pas non plus d'avoir égard aux normes sonométriques entrées en vigueur postérieurement, soit le 1^{er} janvier 2014.

33. Par ailleurs, le requérant se borne à répéter le grief qu'il formulait en termes de recours administratif à l'encontre du permis délivré en première instance, quant au caractère « maximaliste » attribué par l'auteur du permis aux « hypothèses de simulation utilisées par l'auteur de l'E.I.E. » et au choix des avions étudiés dans le cadre de la situation projetée, tandis qu'il suggérait la prise en compte d'autres données. Il ne critique cependant pas les motifs suivants de l'acte attaqué lui-même qui ont trait à cette question :

« [...] »

Considérant qu'une modélisation acoustique du bruit du trafic aérien de la situation prévue a également été effectuée dans le cadre de l'étude d'incidences, à savoir la piste actuelle de 2.550 m et les hypothèses de trafic à l'horizon 2020 (168 mouvements journaliers répartis comme suit :

- 143 mouvements de Boeing 737-800;
- 11 mouvements de B737-700;
- 10 mouvements d'Airbus A320 et afin d'envisager une situation maximaliste l'ajout d'avions de catégories D (B737-300 (2 mouvements) et Airbus A330 (2 mouvements)) et 15 % de vols inversés;

Considérant que l'ajout d'avions de catégories D ne modifie que très légèrement l'impact sonore dans l'axe des pistes et en latéral, les courbes sont pratiquement équivalentes;

Considérant que les courbes de résultats sont inscrites dans le PDLT mais que latéralement, les courbes s'élargissent; que cet élargissement est dû à l'influence de la version 7.0c du logiciel; qu'avec la version 6.0c, les courbes de bruits avec 164 mouvements d'avions de catégorie C sont très nettement comprises à l'intérieur du PDLT; qu'il faut 424,2 [lire : 242,4] mouvements pour que les courbes de bruit soient pratiquement tangentes aux limites du PDLT;

Considérant, en conclusion, qu'étant donné les hypothèses maximalistes choisies et [...] la version du logiciel utilisé, l'auteur de l'étude d'incidences considère que les courbes de bruit en situation de référence sont inscrites dans l'enveloppe du PDLT » (page 36).

À défaut de remettre ces considérations en cause, le requérant n'a pas intérêt à soutenir que ses critiques ci-avant rappelées n'ont pas obtenu de réponse, dès lors que le grief n'est pas de nature à exercer, à cet égard, une influence sur la portée de la décision prise, au sens de l'article 14, § 1^{er}, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'État. Surabondamment, il y a lieu de noter que le grief en question est essentiellement une critique d'opportunité dont le Conseil d'État ne peut se saisir.

34. Pour rappel, à propos du contexte sonore aux environs de l'aéroport, l'acte attaqué fait valoir en substance qu'il sera nécessairement impacté par l'accroissement projeté du trafic aérien, que ce développement est cependant encadré par les plans de développement à long terme et d'exposition au bruit que le Gouvernement, habilité légalement à ce faire, a arrêtés, que l'étude d'incidences fait également des recommandations pour atténuer le plus possible cet impact, et que le

critère retenu en Région wallonne pour évaluer celui-ci permet de tenir compte simultanément du bruit et du temps de passage de chaque appareil, du nombre de mouvements et de la période de la journée au moment du survol; il détaille les zones géographiques respectives du P.D.L.T., fondé sur l'hypothèse d'une utilisation à saturation des infrastructures dans leurs limites actuelles et futures, et du P.E.B., fondé quant à lui sur une hypothèse de développement à moyen terme, et il rappelle que les limites du P.D.L.T. ne peuvent pas être dépassées; il souligne, quant au dépassement des seuils de bruit et des heures de fermeture de l'aéroport, que celui-ci est en principe un aéroport de jour et que des contrôles par une autorité indépendante et des sanctions administratives sont prévus; il détaille les résultats des modélisations du bruit du trafic aérien des situations acoustiques existante et projetée à l'horizon 2020 et il conclut que les courbes de bruit en situation de référence sont inscrites dans l'enveloppe du P.D.L.T.; enfin, avant le rappel d'un arrêt du Conseil d'État, l'acte attaqué pointe un aspect positif possible d'un allongement de la piste au regard de l'enveloppe du P.D.L.T. et souligne la contribution du choix des trajectoires des avions à l'effort de limitation de l'étendue des zones influencées par le bruit.

Au vu de ces motifs, les griefs du requérant relatifs aux erreurs éventuelles commises dans l'étude d'incidences à propos des seuils de bruit dont le maximum des dix dépassements tolérés par le décret du 29 avril 2004 précité n'est pas pris en compte par période de 24 heures mais sur deux périodes diurne et ensuite nocturne, ne sont pas de nature à établir que la motivation formelle de l'acte attaqué s'en trouverait viciée, en ce qui concerne l'aspect « nuisances sonores » du projet d'extension de l'aéroport. La même conclusion s'impose en ce qui concerne l'erreur commise, selon le requérant, dans l'opération de « codage » des relevés des mesures de bruit intérieures. En effet, d'une part, le grief ne concerne pas les sonomètres fixes permanents pour lesquels l'auteur de l'étude d'incidences prend effectivement en considération « le nombre de mouvements admis avec dépassement $L_{A_{Max}}$ par période de 24 heures ». D'autre part, eu égard à la nature du projet, le requérant ne soutient pas ni n'établit que les erreurs qu'il relève quant au calcul du respect des seuils de bruit et au codage des mesures intérieures, sont à ce point importantes que, sans elles, la partie adverse aurait conclu au refus du projet d'extension, compte tenu du caractère inacceptable des nuisances sonores projetées.

35. Enfin, l'absence de conditions fixées dans l'acte en ce qui concerne le bruit engendré par le trafic aérien peut se concevoir puisque les plafonds à respecter procèdent de dispositions légales et réglementaires supérieures que l'acte attaqué mentionne et qui, en vertu de la hiérarchie des normes, s'imposent et doivent être respectées.

36. Quant à l'impact du projet sur la santé, l'acte attaqué est motivé comme il suit :

« [...]

Considérant, en ce qui concerne l'impact des activités sur la santé humaine, que lors de récentes études, il a été reconnu que l'exposition au bruit peut provoquer des effets négatifs sur la santé humaine; que ceux-ci ont pour particularité d'être "non-spécifiques" car pouvant avoir d'autres causes que le bruit; que dès lors, la corrélation entre les nuisances sonores mesurables et les effets sur la santé est difficile à établir; qu'en outre, les réactions sont variables d'une personne à l'autre;

Considérant que l'avis de la Direction générale opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement - Département de l'Environnement et de l'Eau - Direction de la Prévention des Pollutions - Cellule Bruit a été sollicité sur recours; que cette Cellule a rendu un avis favorable conditionnel en date du 25 février 2015; que les conditions font déjà partie intégrante de l'arrêté querellé; qu'elles sont adéquates et suffisantes;

Considérant que durant la phase de chantier, les inconvénients à prendre en compte sont principalement le bruit, les nuisances liées au charroi et le risque d'accident;

Considérant qu'en phase de réalisation, le projet n'impliquerait pas de risque particulier; que la sécurité du chantier serait assurée par le respect de la législation en vigueur, qui oblige le demandeur à mandater un coordinateur sécurité-santé agréé; que celui-ci élaborerait un plan sécurité-santé pour chaque étape du chantier et veillerait à sa bonne application;

[...] » (page 37).

Il résulte de cet extrait que l'auteur de l'acte attaqué a examiné la question de l'impact du projet sur la santé, que son analyse ne se limite pas à « l'aspect bruit », que même s'il fait état de la difficulté d'établir un lien entre les nuisances sonores avérées et leurs effets sur la santé humaine, il reconnaît qu'elles peuvent avoir une incidence négative à cet égard, et qu'il renvoie aux conditions « adéquates et suffisantes » formulées par la cellule bruit qui « font déjà partie intégrante de l'arrêté querellé ». La motivation ainsi adoptée est suffisante en ce qu'elle permet au requérant de comprendre pourquoi la décision a été adoptée telle qu'elle l'a été, à propos du sujet abordé.

37. Quant à la pollution atmosphérique et aux nuisances olfactives à propos desquelles les riverains ont émis des craintes, l'acte attaqué est motivé comme il suit :

« [...]

Considérant, en ce qui concerne la pollution atmosphérique, qu'un chantier de construction engendre des poussières qui peuvent gêner le voisinage; que pour l'extension de l'aérogare, le chantier est relativement isolé; que par contre pour l'extension du parking P3, les zones résidentielles les plus proches sont situées à 200 - 300 m du chantier; que les effets sont d'autant plus marqués par temps sec

et vents moyens à forts; qu'il y a donc lieu de prévoir un arrosage des pistes de circulation par temps sec ainsi qu'un nettoyage des roues des camions par temps pluvieux afin d'éviter la boue sur les routes d'accès; que cette disposition fait partie intégrante de la présente décision;

Considérant que le projet engendre des rejets atmosphériques sous forme de gaz d'échappement provenant des groupes d'extraction, des rejets de désenfumage, de l'air vicié rejeté par les rooftops, et de l'air vicié des Centrales de Traitement d'Air; que le projet n'engendre pas de nuisances olfactives perceptibles à l'extérieur de l'établissement;

Considérant que le parking couvert existant présent sur le site ne fait pas partie de la présente demande d'extension; que la cogénération s'effectue par l'utilisation de moteur à gaz naturel;

Considérant que diverses installations de production de chaleur seront présentes sur le site d'exploitation pouvant générer des gaz de combustion et une perte de réfrigérant de type HFC;

Considérant que ces installations sont reprises dans les tableaux suivants :

[...]

Considérant que l'avis de l'Agence wallonne de l'Air et du Climat a été sollicité en première instance; que cette Agence a rendu un avis favorable conditionnel en date du 29 juillet 2014; que ces conditions font déjà partie intégrante de l'arrêté querellé; qu'elles sont adéquates et suffisantes;

Considérant que l'avis de l'Agence wallonne de l'Air et du Climat (AWAC) a été sollicité sur recours afin de répondre à l'argumentation des riverains portant sur l'augmentation de la pollution atmosphérique liée à l'augmentation du trafic aérien; qu'il n'est pas contestable que l'allongement de la piste et l'accueil d'un plus grand nombre de passagers engendreront une augmentation du trafic aérien, et donc de la pollution, y compris atmosphérique; que cette Agence, dans son avis rendu en date du 23 février 2015, se déclare incompétente face à la préoccupation des riverains, précisément au sujet des émissions de polluants atmosphériques des avions; que l'AWAC n'est pas non plus compétente en matière de fixation de valeurs limites ou de normes d'émissions de polluants » (pages 44 à 46).

Il résulte de cet extrait que l'auteur de l'acte attaqué a examiné la question de la pollution atmosphérique liée au permis sollicité, tant concernant le chantier de construction que l'exploitation du projet, et que, loin de conclure à l'absence d'impact de celui-ci sur la pollution atmosphérique, il affirme au contraire que l'allongement de la piste et l'accueil d'un plus grand nombre de passagers engendreront une augmentation de la pollution, notamment atmosphérique. Contrairement à ce qu'avance le requérant, la partie adverse a pu s'appuyer sur un avis circonstancié de l'AWAC, puisqu'avant d'être sollicitée sur recours, l'agence l'avait été en première instance et elle a émis un avis favorable conditionnel le 29 juillet 2014. L'acte attaqué renvoie ainsi aux conditions qu'il qualifie d'« adéquates et suffisantes » formulées par l'AWAC et intégrées dans l'article 4.6, non réformé, de l'arrêté délivré en première instance par les fonctionnaires technique et délégué. En conséquence, la décision est suffisamment et adéquatement motivée quant à la problématique de la pollution atmosphérique.

38. Quant aux nuisances olfactives, le recours administratif du requérant critiquait simplement l'« absence de motivation relative aux odeurs de kérosène alors que cela a fait l'objet de plaintes de riverains émises lors de l'enquête publique ». La motivation de l'acte attaqué est suffisante en ce que son auteur répond que « le projet n'engendre pas de nuisances olfactives perceptibles à l'extérieur de l'établissement », ce qui permet au requérant de comprendre la raison pour laquelle l'objection n'est pas retenue. Elle n'est pas erronée dès lors qu'il est question des nuisances engendrées par « le projet » d'extension de l'aéroport lui-même et non par l'exploitation de l'aéroport en tant que telle, autorisée depuis 2005, que, par ailleurs, comme l'indique l'avis du Conseil supérieur de la santé auquel la requête renvoie, les odeurs sont étroitement liées à la pollution atmosphérique et qu'à cet égard, les motifs de l'acte ont été considérés comme adéquats et suffisants, et qu'enfin, aux termes de l'étude d'incidences, l'augmentation du trafic routier et les extensions projetées « ne devraient pas générer de problèmes d'odeurs particuliers », « les principales odeurs en provenance du site aéroportuaire sont inhérentes au processus de combustion des moteurs qui équipent les avions et à l'avitaillement de ces derniers » et les « odeurs liées à l'avitaillement [...] sont peu significatives étant donné que ces opérations sont effectuées au sein du site aéroportuaire ».

39. La motivation ainsi adoptée est suffisante en ce qu'elle permet au requérant de comprendre pourquoi la décision a été adoptée telle qu'elle l'a été, à propos des sujets abordés.

40. Pour le surplus, quant au fait que les réclamations portaient certes sur des problèmes d'isolation des bâtiments mais aussi sur l'obligation de résultat qui résulte des mesures réglementaires adoptées dans cette matière, le rappel de ces normes et de la manière dont elles s'appliquent est adéquat. Si l'augmentation du nombre de vols et la venue d'avions de catégorie D entraînent une augmentation des nuisances, ni l'étude d'incidences ni l'acte attaqué ne le nient et cette augmentation et la détérioration de l'environnement sonore qui en découle n'ont pas automatiquement comme conséquence que les normes arrêtées dans le P.D.L.T. et le P.E.B. seraient méconnues. La critique selon laquelle l'étude d'incidences n'aurait pas vérifié *in concreto* si les plafonds retenus par ces normes réglementaires pouvaient être respectés, ne correspond pas au contenu de l'étude : différentes mesures ont été prises en compte, celles effectuées par d'autres bureaux ont été vérifiées et, sur cette base, il a été conclu que le bruit restait dans les limites du P.D.L.T. sauf quelques dépassements dus essentiellement aux hypothèses maximalistes choisies et qui, au demeurant, ne concernent pas la zone dans laquelle se situe l'habitation du requérant.

41. Enfin, quant à la critique liée au nombre de mouvements nécessaires pour que les courbes de bruits soient tangentes aux limites du P.D.L.T., l'acte attaqué est, comme l'explique la partie adverse, manifestement entaché d'une erreur matérielle en ce qu'il renseigne le chiffre de 424,2 mouvements en lieu et place de 242,2. Par ailleurs, le fait que le CEDIA ne serait pas impartial, ayant déjà collaboré en qualité de conseiller technique avec la Région wallonne, n'est pas pertinent. L'auteur de l'étude d'incidences peut en effet prendre en compte tous les renseignements mis à sa disposition. Et la partie adverse observe à juste titre que le document CEDIA en question fait partie de l'étude d'incidences puisqu'il y est analysé et constitue une de ses annexes.

Le deuxième moyen n'est pas fondé.

VI. Troisième moyen

VI.1. Thèse de la partie requérante

42. Le requérant prend un troisième moyen de la violation des articles 111 et 114 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP), du principe de bonne administration et de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs.

Le requérant reproduit un extrait de l'acte attaqué qui a trait aux actes et travaux autorisés à titre d'accessoires indissociables de l'activité de l'aérogare et prenant place dans la zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel (ZACCI), contraires à l'article 34 du CWATUP mais pouvant bénéficier des dispositions dérogatoires des articles 111 et 114 du même Code. Prenant appui sur la jurisprudence, il rappelle les exigences de motivation formelle en la matière, à savoir que l'autorité doit exposer dans l'acte, les raisons pour lesquelles elle estime que les travaux qui s'écartent du plan de secteur notamment, soit respectent, soit structurent, soit recomposent les lignes de force du paysage, qu'elle doit faire un usage modéré de la dérogation et doit notamment démontrer qu'elle n'est pas accordée par facilité. Il estime que tel n'est pas le cas en l'espèce.

À cet égard, il cite un extrait de la page 20 de l'acte attaqué et considère que la motivation visée n'est manifestement pas suffisante puisqu'il ne s'agit, en définitive, que de l'énumération des précédents permis octroyés, sans qu'il soit démontré que les dérogations sont « compatibles avec la destination générale de la zone considérée et les options urbanistique ou architecturale ».

Reprenant la justification dans l'acte attaqué du caractère exceptionnel de la dérogation tenant au fait que « l'aéroport de Charleroi-Sud est le seul en Wallonie qui soit essentiellement destiné au transport de personnes » et observant qu'il s'agit actuellement d'étendre l'aérogare existante et ses parkings, déjà accordés de manière dérogatoire, il considère que la motivation précitée est inacceptable, car cela revient à dire que pour l'aéroport de Charleroi, tout projet peut déroger à la règle et à permettre l'octroi de toutes dérogations éventuelles pour l'aéroport de manière extensive, « alors qu'un mécanisme dérogatoire doit être examiné, par nature, de manière restrictive et dans le cas d'espèce donné ».

43. En réplique, le requérant cite le passage suivant du mémoire en intervention :

« Outre les éléments liés au caractère de service public de l'aéroport, au caractère indissociable du projet et aux précédents permis octroyés, le fait que l'aéroport de Charleroi constitue le seul aéroport en Région wallonne qui soit essentiellement destiné au transport de personnes et qu'il constitue un facteur essentiel d'accessibilité et d'attractivité du territoire wallon ainsi qu'un outil au service du développement économique et touristique, permet au requérant et à toute personne de comprendre la nécessité d'octroyer la dérogation en vue de la réalisation optimale du projet ».

Il considère qu'en réalité, la partie intervenante tente de pallier les carences qu'il dénonce par des développements manifestement tardifs et qu'en outre, cela constitue une justification passe-partout qui pourrait être utilisée pour toutes les demandes de dérogation introduites par la partie intervenante.

44. Dans son dernier mémoire, le requérant relève encore, notamment, que si les besoins de l'aéroport nécessitent la réalisation de travaux d'agrandissement, cela ne justifie pas *ipso facto* le non-respect des exigences imposées par l'article 114 du CWATUP.

VI.2. Examen

45. L'article 111 du CWATUP, alors en vigueur, dispose comme il suit en ses alinéas 1^{er} et 4 :

« Les constructions, les installations ou les bâtiments existant avant l'entrée en vigueur du plan de secteur ou qui ont été autorisés, dont l'affectation actuelle ou future ne correspond pas aux prescriptions du plan de secteur peuvent faire l'objet de travaux de transformation, d'agrandissement ou de reconstruction. Les modules de production d'électricité ou de chaleur qui alimentent directement ces constructions, installations ou bâtiments, situés sur le même bien immobilier et dont la source d'énergie est exclusivement d'origine solaire, peuvent être autorisés, en ce compris lorsqu'ils sont implantés de manière isolée.

[...]

La construction, l'installation ou le bâtiment tel que transformé, agrandi ou reconstruit ainsi que le module de production d'électricité ou de chaleur doivent soit respecter, soit structurer, soit recomposer les lignes de force du paysage ».

Cette disposition permet de déroger au plan de secteur pour des actes et travaux portant sur des constructions, installations ou bâtiments existants avant l'entrée en vigueur du plan de secteur ou autorisés après cette entrée en vigueur. Outre la préexistence des constructions, installations ou bâtiments et de la nature des actes et travaux envisagés, elle pose en condition le respect, la structuration ou la recomposition des lignes de force du paysage. S'il n'est plus exigé que l'ouvrage transformé, reconstruit ou agrandi soit en conformité avec la destination générale de la zone - contrairement à ce qu'affirme le requérant en sa requête -, il convient cependant toujours de veiller à ce que l'essence de la règle ne soit pas mise en péril, à ce que la zone ne soit pas dénaturée. Le mécanisme dérogatoire doit ainsi demeurer d'interprétation restrictive.

46. L'article 114 du CWATUP, alors en vigueur, est quant à lui libellé comme suit :

« Pour toute demande de permis qui implique l'application des dispositions de la présente section, une ou plusieurs dérogations peuvent être accordées, à titre exceptionnel, pour autant que la demande soit préalablement soumise aux mesures particulières de publicité déterminées par le Gouvernement ainsi qu'à la consultation visée à l'article 4, alinéa 1^{er}, 3^o.

Sur avis préalable du fonctionnaire délégué, le collège communal accorde toute dérogation qui porte exclusivement sur les prescriptions d'un règlement communal d'urbanisme, d'un plan communal d'aménagement ou d'un permis de lotir ainsi qu'aux prescriptions d'un permis d'urbanisation visées à l'article 88, § 3, 3^o, sauf lorsque la demande porte sur des actes et travaux visés à l'article 127, § 1^{er}.

Dans les autres cas, toute dérogation est accordée par le Gouvernement ou le fonctionnaire délégué ».

Cet article trouve à s'appliquer dans les hypothèses visées à l'article 111 du même Code. Il est admis que, la dérogation étant possible au regard de l'article 111, l'autorité administrative doit faire de celle-ci un usage modéré et montrer l'intérêt qu'il y a à l'accorder plutôt que d'appliquer la règle qui demeure le principe de l'action. En ce sens, le législateur prescrit, à l'article 114 précité du CWATUP, que les dérogations ne peuvent être accordées qu'à titre exceptionnel. Ce caractère exceptionnel s'entend de la nécessité de déroger pour la réalisation optimale d'un projet bien spécifique en un lieu bien précis.

Par ailleurs, dès lors que l'autorité compétente dispose d'un pouvoir d'appréciation discrétionnaire des exigences du bon aménagement des lieux et de la

compatibilité d'une construction litigieuse avec ces exigences, le Conseil d'État ne peut substituer son appréciation à celle de l'administration. Il peut seulement vérifier que cette appréciation a eu lieu, que l'autorité s'est fondée sur des éléments exacts en fait et en droit et que, sur la base de ces éléments, elle n'a pas commis d'erreur manifeste d'appréciation.

47. Enfin, aux termes de l'article 34, § 4, du CWATUP, tel qu'applicable, « [l]es articles 111, 112 et 127, § 3, sont applicables à toute zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel, qu'elle soit ou non mise en œuvre ». À cet égard, l'acte attaqué précise notamment que « l'extension de l'aérogare, les aménagements routiers et la majeure partie du nouveau parc de stationnement se situent en zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel (ZACCI) au plan de secteur », la ZACCI étant « partiellement mise en œuvre par le schéma directeur approuvé par arrêté ministériel du 5 septembre 1991 ».

48. En l'espèce, l'auteur de l'acte attaqué justifie comme suit le recours au mécanisme dérogatoire des articles 111 et 114 du CWATUP :

« [...]

Considérant que les voiries à créer et les voiries faisant l'objet de modifications ne font pas partie [du] réseau de voiries communales, étant donné que les interventions prévues à cet égard se situent sur le domaine de la SOWAER; qu'en conséquence, le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale n'est pas d'application;

Considérant que l'extension de l'aérogare, les aménagements routiers et la majeure partie du nouveau parc de stationnement se situent en zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel (ZACCI) au plan de secteur;

Considérant que la ZACCI est partiellement mise en œuvre par le schéma directeur approuvé par arrêté ministériel du 5 septembre 1991; que l'extension de l'aérogare et les aménagements routiers de l[a] rue des Frères Wright se situe dans le périmètre dudit schéma directeur, tandis que les parkings, le rond-point et son by-pass se situent hors du périmètre dudit schéma directeur; que ledit schéma prévoit l'affectation des immeubles situés dans son périmètre à l'usage artisanal et de services;

Considérant que l'extension de l'aérogare et les aménagements routiers de l[a] rue des Frères Wright ne sont dès lors pas conforme[s] à l'affectation prévue par le schéma directeur;

Considérant que l'extension de l'aérogare et les aménagements routiers de l[a] rue des Frères Wright se situent également dans le périmètre de reconnaissance économique, tandis que les parkings, le rond-point et son by-pass s[e] situent en dehors dudit périmètre;

Considérant que le solde des aménagements routiers et la majeure partie du nouveau parc de stationnement se situent donc dans la partie de la ZACCI non mise en œuvre;

Considérant que ces actes et travaux, en tant qu'accessoires indissociables de l'activité de l'aérogare elle-même, relevant d'actes et travaux d'utilité publique, ne sont pas conformes à la destination de la zone au plan de secteur telle que fixée par l'article 34 du Code, destinée à recevoir les activités visées aux articles 30 et 30 bis et les activités agro-économiques de proximité, à l'exclusion des activités de vente au détail;

Considérant en effet que le projet en question constitue un équipement de service public; que l'aéroport de Charleroi-Sud est effectivement classé parmi les aéroports publics depuis 1946; que, de plus, les autorités publiques (UE, RW, Sowaer etc.) participent directement ou indirectement au projet lui-même, notamment en termes de financement, de maîtrise d'ouvrage, de gestion ou d'exploitation; qu'il correspond dès lors à la destination de la zone de services publics et d'équipements communautaires telle que définie à l'article 28 du CWATUPE mais qu'il contrevient, de ce fait, à la destination de la zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel (ZACCI) telle que prévue à l'article 34 dudit Code;

Considérant que l'article 34, § 4, prévoit que "les articles 111, 112 et 127, § 3, sont applicables à toute zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel, qu'elle soit ou non mise en œuvre";

Considérant que le projet est de nature, *in abstracto*, à bénéficier de l'application des articles 111 et 114 du Code permettant de déroger à la destination de la zone ou des différentes zones concernées, comme c'est bien le cas en l'espèce, telles que prévues au plan de secteur, pour autant qu'il soit soumis à enquête publique et respecte, structure ou recompose les lignes de force du paysage;

Considérant qu'à ce propos, il importe de rappeler que la possibilité de déroger ou de s'écarter du plan de secteur n'est pas une prescription de ce plan; que ce mécanisme, de stricte application, ne confère aucunement un droit acquis au demandeur de permis mais, au contraire, exprime une potentialité soumise à l'appréciation objective de l'autorité compétente, dont elle doit user avec parcimonie et sans subir le poids du fait accompli; qu'ainsi, il faut, suivant la jurisprudence du Conseil d'État, non seulement examiner si le projet "soit respecte, soit structure, soit recompose les lignes de force du paysage", mais également apprécier s'il est opportun d'user de ce mécanisme dans le cas d'espèce, eu égard aux particularités du projet et aux caractéristiques du site dans lequel il est censé s'implanter durablement; que l'autorité doit d'abord chercher à appliquer le plan de secteur, ce qui demeure le principe, et donner ensuite les motifs de bon aménagement du territoire qui la convainquent de ne pas respecter les prescriptions de ces documents dans le cas particulier, où les dérogations sont permises; qu'il faut, en outre, que les dérogations accordées ne conduisent pas à la dénaturation dudit plan, c'est-à-dire que ce dernier doit conserver, après l'octroi des dérogations, une portée significative dans le reste de son champ d'application;

Considérant que la dérogation à la destination de la zone au plan de secteur se justifie pleinement en ce que le projet porte sur des travaux d'extension de l'aérogare existant et sur des travaux d'agrandissement de l'aire de stationnement et des aménagements de voiries indissociables au projet et à l'activité elle-même;

Que ladite activité d'aérogare, bien que dérogatoire, a été dûment autorisée par permis unique octroyé le 14 février 2005 (octroi de permis pour construire et exploiter une aérogare), par permis d'urbanisme octroyé le 29 novembre 2010 (octroi de permis pour l'extension du terminal de l'aéroport), par permis d'urbanisme octroyé le 04 avril 2011 (octroi de permis pour la construction d'une vigie de contrôle en surplomb du terminal existant de l'aéroport), par permis d'urbanisme octroyé le 17 janvier 2012 (octroi de permis pour l'aménagement

d'un parking de 2305 places) et par permis d'urbanisme octroyé le 07 juin 2012 (octroi de permis pour la réalisation de 2 dalles de parking avions et une voirie de contournement);

Considérant que le projet a fait l'objet d'enquêtes publiques dans les communes de Charleroi et de Fleurus, respectant toutes deux les formes et modalités prescrites par la Loi;

Considérant qu'une portion du nouveau parc de stationnement et l'extension du parc de stationnement existant sont en zone sans affectation au plan de secteur;

Considérant qu'on ne saurait estimer que le projet déroge à la destination de la zone "blanche" dans laquelle il se situe, celle-ci n'ayant reçu, suivant l'enseignement de l'arrêt n° 140.483 du 10 février 2005 du Conseil d'État, aucune affectation particulière en application de l'article 21 du Code; qu'il convient, pour ces zones "blanches", de faire application, lors de la délivrance des permis, du principe d'intégration au cadre environnant;

Considérant, de plus, que l'article 114 du CWATUPE souligne quant à lui que les dérogations ne peuvent être accordées qu'à titre exceptionnel; que cette condition est remplie dans le cas présent dans la mesure où l'aéroport de Charleroi-Sud est le seul en Wallonie qui soit essentiellement destiné au transport de personnes;

Considérant en outre que, sur le fond, que le projet est conforme aux orientations du projet de SDER adopté par la Gouvernement wallon en date du 7 novembre 2013; qu'en effet, celui-ci précise que "les deux aéroports wallons constituent un facteur essentiel d'accessibilité et d'attractivité du territoire wallon ainsi que des outils au service du développement économique et touristique. Les investissements dans ces infrastructures seront poursuivis. La desserte des aéroports doit être renforcée afin que le potentiel d'accessibilité internationale profite à l'ensemble du territoire. Cette meilleure desserte doit notamment se fonder sur un meilleur accès aux transports en commun qui répondra aux demandes des passagers provenant de l'étranger comme aux besoins des Wallons qui s'envolent pour l'étranger";

Considérant par ailleurs que le Plan Mobilité et de Transport en Wallonie, adopté par le Gouvernement en date du 3 avril 1995, dispose notamment que : "pour doter les deux aéroports régionaux d'une infrastructure et d'un équipement leur permettant d'être compétitifs sur la place aérienne européenne, la Région Wallonne achèvera dans les 5 ans à venir le programme d'investissement en cours (...). La Région Wallonne, par sa politique d'aménagement du territoire, garantira aux deux aéroports régionaux des possibilités d'extension de leurs installations (...). Dans une approche intermodale, il convient de veiller à la réalisation de raccordements ferroviaires reliant au réseau de la SNCB les aéroports de la desserte suburbaine de Bruxelles (...). Enfin, si certains groupes d'intérêts tentent de promouvoir de nouveaux projets d'aéroports en Région Wallonne, il faudra éviter de leur accorder crédit car les deux aéroports existants offrent déjà, et pour longtemps encore, des capacités très supérieures aux besoins"; que la situation a évidemment fortement évolué depuis lors quant aux capacités des aéroports en question eu égard aux besoins et aux réalités économiques et autres et le projet d'extension et d'aménagements proposé actuellement s'avère donc particulièrement opportun et indispensable;

Considérant, en conclusion, que les conditions énoncées aux articles 111 et 114 du CWATUPE sont remplies en la cause et que la dérogation au plan de secteur peut dès lors être accordée;

Considérant que le formulaire d'engagement PEB est joint à la demande;

Considérant que la demande est accompagnée d'une notice détaillant les mesures prises pour se conformer au règlement régional sur les bâtisses relatif à l'accessibilité et à l'usage des bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite; qu'il en ressort que le projet est conforme audit règlement;

Considérant que le projet est conforme au règlement général d'urbanisme relatif aux enseignes et aux dispositifs de publicité;

Considérant que les règlements communaux sur les bâtisses ne sont pas pertinents en l'espèce;

Considérant, sur le plan paysager, que le projet respecte les lignes de force du paysage; qu'en effet, le projet se situe dans un paysage au relief peu marqué; que les vues sont dès lors conditionnées par les éléments délimitant les abords directs du site; que depuis l'Ouest, la vue sur l'aérogare est masquée par la présence de plusieurs massifs de végétation arborée; que depuis l'Est, la vue vers l'aérogare est masquée par l'écran végétal de l'autoroute; que depuis le Sud, depuis la nationale N568, la vue vers l'aérogare est masquée par la présence d'un merlon le long d'un tronçon de ladite route; qu'au niveau des parcs de stationnement, la vue s'ouvre vers l'aérogare; que les extensions prévues s'intègrent harmonieusement à la silhouette de l'aérogare existante, en adoptant un gabarit légèrement inférieur au volume actuel, en respectant la prédominance de l'horizontalité, et en adoptant des matériaux identiques à l'existant; que vu depuis le Nord, le bâtiment s'intègre au contexte bâti du zoning de l'aéropôle, tant par son grand gabarit que par son architecture contemporaine, déterminée par des spécificités, fonctionnelles; que le nouveau bâtiment "énergie" est installé dans un ancien tunnel et n'est dès lors pas visible; que les nouveaux parcs de stationnement s'ajoutent dans la continuité du parc de stationnement existant; que l'architecture du bureau de "Car Rental" est en concordance avec celle de l'aérogare; que l'impact visuel des modifications de voiries est limité, s'agissant d'aménagements au sol; [...] » (pages 19 à 22).

49. Ainsi, il résulte d'une lecture complète des passages de l'acte attaqué relatifs aux actes et travaux non conformes au plan de secteur et à la dérogation qu'il convient d'accorder, que le permis unique litigieux est motivé suffisamment et adéquatement par rapport aux obligations qui résultent des articles 111 et 114, § 1^{er}, du CWATUP et dont le requérant allègue le non-respect.

D'une part, aux termes de l'acte attaqué, la dérogation se justifie par le fait que les travaux d'extension et d'agrandissement de l'aérogare existante, de l'aire de stationnement et des aménagements de voiries sont indissociables du projet et de l'activité de l'aéroport elle-même. Le caractère exceptionnel de la dérogation est justifié par le fait que Brussels South Charleroi Airport est le seul aéroport en Région wallonne essentiellement destiné au transport de personnes et que cette caractéristique implique des besoins en termes de stationnement et d'accueil des voyageurs.

D'autre part, il est fait référence au projet de SDER, aux orientations desquelles le projet est conforme et qui prévoit, dans l'optique d'une optimisation du développement économique et touristique sur le territoire wallon, la poursuite des investissements dans les aéroports wallons et le renforcement de la desserte de ceux-

ci « afin que le potentiel d'accessibilité internationale profite à l'ensemble du territoire et au Plan Mobilité et Transports en Wallonie ». En ce qui concerne le Plan Mobilité et Transports en Wallonie, l'acte attaqué relève que la situation a évidemment fortement évolué depuis 1995 quant aux capacités des aéroports eu égard aux besoins et aux réalités économiques actuels et que le projet d'extension et d'aménagements proposé s'avère actuellement « particulièrement opportun et indispensable ».

Enfin, l'acte attaqué est motivé sur le plan paysager et il détaille les raisons pour lesquelles le projet respecte les lignes de force. L'auteur de l'acte attaqué décrit les lignes de force du site en fonction des différents points de vue sur le projet et indique en quoi, pour chacun de ces points de vue, lesdites lignes de force sont respectées.

50. Il résulte de ce qui précède que la partie adverse énonce clairement les motifs pour lesquels elle estime qu'une dérogation se justifie pour la réalisation optimale du projet spécifique proposé, compte tenu du caractère exceptionnel de la situation, de la nature du projet et du fait que celui-ci respecte les lignes de force du paysage. La motivation de l'acte attaqué, telle qu'adoptée, est adéquate et ne trahit pas d'erreur manifeste d'appréciation, au demeurant non invoquée par le requérant.

Le troisième moyen n'est pas fondé.

VII. Quatrième moyen

VII.1. Thèse de la partie requérante

51. Le requérant prend un quatrième moyen de la violation des articles D. 62, D. 64, D. 66, et D. 67 du Livre 1^{er} du Code de l'environnement, de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du principe de motivation adéquate des actes administratifs, du principe de proportionnalité, de l'erreur manifeste d'appréciation et du principe de bonne administration.

Prenant appui sur la jurisprudence, il rappelle que la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement doit contenir des renseignements complets, précis et exacts, destinés à permettre à la partie adverse de statuer en toute connaissance de cause. Il considère que tel n'est pas le cas en l'espèce, compte tenu du caractère lacunaire de l'étude d'incidences sur l'environnement.

52. Il expose qu'une première erreur porte sur l'interprétation des normes applicables en matière acoustique, erreur qui aurait dû être corrigée par un

complément d'étude d'incidences. Il explique que l'article 1bis, § 5, de la loi du 18 juillet 1973 précitée, relatif aux mesures intérieures, et l'article 6, § 3, du décret du 23 juin 1994 précité, relatif aux seuils de bruit extérieur, imposent un maximum de 10 dépassements au droit des sonomètres par période de 24 heures, tandis que l'étude d'incidences a évalué les cadastres acoustiques en indiquant si le nombre de dépassements était supérieur à 10 occurrences par période de jour et 10 occurrences par période de nuit, ce qui diffère sensiblement des critères légaux applicables, de sorte que, les résultats étant trompeurs, la partie adverse a disposé d'informations erronées défavorables au requérant.

53. À titre de deuxième erreur, il revient sur le fait que la capacité projetée de l'aérogare sur la base de laquelle l'étude d'incidences a été menée, est bien en-deçà des objectifs du projet d'extension qui vise en réalité l'accueil de 14 millions de passagers à l'horizon 2030, de sorte qu'en se bornant à un scénario probable à brève et moyenne échéances, l'autorité commet non seulement une erreur manifeste d'appréciation mais donne aussi un blanc-seing à l'exploitant.

54. La troisième erreur alléguée réside dans le fait que l'étude d'incidences sur l'environnement indique que l'aéroport est soumis à l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à l'évaluation du bruit dans l'environnement et ce, à partir du seuil de 50.000 mouvements annuels, « seuil probablement dépassé avant 2020 » mais que, sans aucune raison, l'acte attaqué omet complètement de prendre en compte les exigences de ce règlement. À son estime, l'influence d'un tel « oubli » est importante puisque l'arrêté précité « permet de définir ce qu'il convient d'entendre par la période nuit lorsqu'il s'agit [d']évaluer l'impact du bruit dans l'environnement : la période entre 23 heure[s] et 07 heures », « cette période "nuit" n'[étant] pas assimilable à la période de "nuit opérationnelle" qui pourrait être déduite de l'article 1bis du décret du 23 juin 1994 relatif à l'exploitation des aéroports, soit la période s'étalant à partir du retour du dernier avion basé à 06h30 du matin ». Il ajoute que « la simple imposition de quota de bruit pour les mouvements entre 06h30-07h00 et 22h00-23h00 n'exclut nullement des nuisances en pièce de nuit en application des critères de bruit prévalant à Liège, ce que relève d'ailleurs l'étude d'incidences en son chapitre 4.1. ».

55. La quatrième erreur, déjà dénoncée dans le deuxième moyen, consiste en l'erreur de codage commise par l'auteur de l'étude d'incidences quant aux relevés des niveaux de bruit à l'intérieur des habitations en fonction de la vitesse du vent extérieur, cette opération de codage n'étant pas pertinente à propos des mesures intérieures.

56. Enfin, à propos des mesures de bruit extérieures auxquelles l'étude d'incidences sur l'environnement a procédé, le requérant observe que celle-ci mentionne que « pour rappel, ces mesures ont été effectuées en 2012. Le seuil de dépassement était alors défini à 6 dBA (3 dBA, depuis le 01/01/2014) » mais que, cependant, aucune étude complémentaire n'a été réalisée pour vérifier si les dépassements étaient supérieurs à 3 dBA, de sorte que la partie adverse n'a pu statuer en parfaite connaissance de cause.

57. En réplique, le requérant insiste sur le fait que le CWEDD conditionne son avis, l'émettant « sous réserve de la prise en compte des recommandations de l'auteur de l'étude d'incidences et de ses propres remarques relatives », notamment, à ce que soit « [mise] en place une véritable politique de sanctions ».

58. Il conteste par ailleurs les réponses formulées par les parties adverse et intervenante à l'égard de ses critiques, de la manière suivante :

- premièrement, il est inexact de soutenir, en tout cas pour les tableaux 20 et 24, qu'à l'inverse des tableaux distinguant effectivement les dépassements nocturnes et en journée, les conclusions de l'auteur de l'étude seraient tout autres; aux termes de l'article 1bis de la loi du 18 juillet 1973 précitée, en fonction du critère d'étude choisi, les niveaux sonores diffèrent selon les principales pièces de jour ou de nuit dans lesquelles on se trouve et non suivant les périodes auxquelles on se place, les seuils de bruit 45/55 dB(A) devant bien être garantis durant 24 heures; aucune dérogation n'autorise un nombre de dépassements au-delà de 10 occurrences sur une base de 24 heures; l'affirmation que l'aéroport de Charleroi est un aéroport de jour est sans pertinence, sinon on ne comprendrait pas pourquoi l'auteur de l'études aurait effectué des mesures en pièces de nuit;
- deuxièmement, quant à la capacité d'accueil aéroportuaire, il est évident que si l'objectif de la partie intervenante est d'accueillir plus de 9 millions de passagers à terme, l'étude d'incidences qui se limite à une telle capacité est incomplète;
- troisièmement, les parties adverse et intervenante ne peuvent soutenir que l'aéroport de Charleroi n'est pas encore un « grand aéroport » au sens de l'article 4 de l'arrêté du Gouvernement du 13 mai 2014, alors que « comme précisé à la fiche 4.9 des indicateurs de l'environnement 2014 de Wallonie, le seuil des 50.000 vols est dépassé depuis 2012 (source SPW DGO2) »;
- quatrièmement, il est précisé que l'argument « concerne les mesures intérieures » qui « font partie du point 3.3.8.1 du chapitre 4.1 de l'étude d'incidences sur

l'environnement (pièce 4, p.54) »; il en ressort clairement que l'auteur de l'étude « écarte les mesures intérieures du 9 avril 22 heures jusqu'au 10 avril 22 heures prétextant des valeurs du vent extérieur non conformes avec la série de normes ISO 1996 », alors qu'« aucune disposition de la loi du 18 juillet [19]73, via la norme ISO 140-5 ne permet d'écarter des mesures intérieures au regard des valeurs du vent extérieur »;

- sur l'absence d'actualisation des données de dépassements, il est regrettable que les études réalisées ne l'aient pas été sur la base de la législation actuelle; un simple renvoi à l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne, qui n'est pas appliqué dans les faits, est insuffisant pour prétendre à une « réelle politique de sanction » telle que voulue par le CWEDD.

59. Dans son dernier mémoire, le requérant insiste sur le fait que « [d]ans ses rapports, l'ACNAW ne fait que comptabiliser le nombre d'avions commerciaux ainsi que le total de mouvements avions sur la plateforme, sans jamais se référer à [l']article 4, 17° de l'arrêté du 13 mai 2004, ni au seuil de 50.000 mouvements y afférent[s] », qu'« [e]n d'autres termes, s'il y a bien moins de 50.000 vols commerciaux par an jusqu'en 2017, ces mouvements n'ont aucun rapport avec les mouvements définis à l'article 4, 17° de l'arrêté du 13 mai 2004 ». Il conteste que le doute qu'il avait exprimé à cet égard dans « sa note d'observations d'enquête publique » sur la « définition du seuil utilisée par l'auteur de l'étude d'incidences » ait obtenu une réponse appropriée.

VII.2. Examen

60. Des lacunes ou des erreurs dans le dossier de demande de permis ne sont de nature à affecter la légalité du permis accordé que lorsqu'il est établi qu'en raison de ces lacunes ou inexactitudes, l'autorité compétente a été induite en erreur et n'a pu se prononcer en pleine connaissance de cause. En principe, il revient à celui qui dénonce les lacunes du dossier de demande de permis de rendre vraisemblable que ces défauts ont empêché l'administration d'apprécier convenablement la demande et qu'en leur absence, elle aurait pu être amenée à prendre une décision différente.

61. En ce qui concerne l'erreur alléguée quant à l'interprétation des normes applicables en matière acoustique, il résulte de l'examen du deuxième moyen que si les tableaux sur lesquels le requérant fonde sa critique distinguent les dépassements diurnes et nocturnes, celui-ci n'établit pas que les conclusions que

l'auteur de l'étude en tire pour la situation projetée quant aux seuils de bruit prescrits seraient erronées ni qu'elles le seraient à un point tel que, sans elles, la partie adverse aurait été amenée à décider autrement. La même conclusion s'impose pour la même raison, à propos de l'erreur alléguée dans l'opération de codage.

62. Il résulte également de l'examen du deuxième moyen que, si l'aéroport est encore susceptible de se développer à moyen terme, aucune erreur n'a été commise par l'auteur de l'étude d'incidences ni, à sa suite, par la partie adverse, en prenant en compte la capacité projetée de 9 millions de passagers telle qu'estimée dans le dossier de demande à l'horizon 2020.

63. Quant à l'applicabilité de l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à l'évaluation du bruit dans l'environnement, l'étude d'incidences sur l'environnement précise ce qui suit :

« 2.3 ARRÊTÉ DU 13 MAI 2004 DU GOUVERNEMENT WALLON RELATIF À L'ÉVALUATION ET À LA GESTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

Cet arrêté transpose la Directive européenne 2002/49/CE dans la législation wallonne. Il définit notamment les indicateurs de bruit L_{den} , L_{day} , $L_{evening}$ et L_{night} ainsi que les agglomérations, les grands axes (routiers et ferroviaires) et les grands aéroports devant faire l'objet de cartographies stratégiques de bruit.

L'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud n'est, en situation existante, pas concerné par cette cartographie puisqu'il n'enregistre pas plus de 50.000 mouvements par an (hors mouvements à des fins d'entraînement sur des avions légers) ».

Quant à la situation projetée, cette même étude indique ce qui suit :

« 4.9 ARRÊTÉ DU 13 MAI 2004

Suite aux prévisions de trafic aérien évaluées dans le Master plan (Aertec, septembre 2012), le seuil de 50.000 mouvements, défini dans l'arrêté du 13 mai 2004 relatif à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, devrait être dépassé à l'horizon 2020 (58.790 mouvements estimés). Dans les faits, il est d'ailleurs probable que ce seuil soit dépassé avant 2020.

→ Dans ce cas de figure, l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud deviendrait donc, au sens de l'article 4 de cet arrêté, un "grand aéroport" ce qui impliquerait l'élaboration de cartographies stratégiques de bruit ».

Par ailleurs, dans ses recommandations, le chargé d'étude énonce que « concernant le cadre réglementaire, il faudra garder à l'esprit que l'arrêté du 13 mai 2004 devra entrer en application (réalisation d'une cartographie stratégique du bruit) lorsque le nombre annuel de 50.000 mouvements liés à l'aviation commerciale sera dépassé ». Contrairement à ce qu'affirme le requérant, la recommandation ne consiste donc pas en la nécessité d'inclure dès ores l'arrêté du 13 mai 2004 dans le cadre réglementaire de l'acte attaqué mais de le « garder à l'esprit ».

Au jour où l'acte attaqué a été pris, l'arrêté du 13 mai 2004 précité n'était pas applicable. Le fait que l'acte attaqué ne prend pas en compte ses « exigences » ne résulte pas d'un « oubli » mais du fait qu'il ne devait pas, à ce stade, l'inclure dans le cadre réglementaire.

64. Enfin, il n'est pas contesté que les mesures relatives à la situation existante ont été réalisées en 2012 lorsque le seuil de dépassement était fixé à 6 dBA, seuil qui a été abaissé à 3 dBA à partir du 1^{er} janvier 2014, comme le relève l'auteur de l'étude d'incidences lorsqu'il détaille le « cadre réglementaire régional » applicable en matière sonore.

Cependant, pour toutes les mesures effectuées, l'étude d'incidences et ses annexes permettent de connaître, de manière détaillée, les niveaux de dBA relevés, de sorte que, même si les tableaux de l'étude font référence à l'ancien seuil applicable, l'auteur de l'acte attaqué, avisé du nouveau seuil maximum imposé, n'a pas été induit en erreur et il a pu, sur la base desdits relevés, déterminer si celui-ci était ou non respecté. Il appert, d'ailleurs, notamment des commentaires de l'étude relatifs aux niveaux $L_{A\text{Max}}$ recueillis via le réseau de sonomètres fixes permanents de la SOWAER, que l'auteur de l'étude a eu égard au seuil actuellement applicable, lorsqu'il observe que « la grande majorité des dépassements est comprise entre 0 et 3 dBA ».

65. En conséquence, la partie adverse a pu se prononcer en pleine connaissance de cause quant à la demande de permis. Le quatrième moyen n'est pas fondé.

VIII. Indemnité de procédure

66. La partie adverse sollicite une indemnité de procédure de 700 euros. Il y a lieu de faire droit à sa demande.

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

Article 1^{er}.

La requête en annulation est rejetée.

Article 2.

Une indemnité de procédure de 700 euros est accordée à la partie adverse à la charge de la partie requérante.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 550 euros, sont mis à la charge de la partie requérante à concurrence de 400 euros et à la charge de la partie intervenante à concurrence de 150 euros.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le 11 mars 2020 par :

Colette Debroux,
Anne-Françoise Bolly,
Luc Donnay,
Vanessa Wiame,

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

Le Greffier,

Le Président,

Vanessa Wiame

Colette Debroux