CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n^o 254.381 du 1^er septembre 2022

A. 227.328/XIII-8568

En cause : **LONGUEVILLE** Pascal,
ayant élu domicile chez
M^e David FESLER, avocat,
rue Neuve 45
6061 Montignies-sur-Sambre,

contre :

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

Partie intervenante :

la société anonyme SOCIÉTÉ WALLONNE DES AÉROPORTS, en abrégé SOWAER,
ayant élu domicile chez
M^e Sylviane LEPRINCE, avocat,
rue du Lombard 67
5000 Namur.

I. Objet de la requête

1. Par une requête introduite le 28 janvier 2019, Pascal Longueville demande l'annulation de l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 octobre 2018 accordant un permis unique à la société anonyme (SA) Sowaer pour porter la longueur de la piste de l'aéroport à 3200 mètres et ajouter des accotements sur l'entièreté de la piste rue des Frères Wright, 8, à Charleroi (Gosselies).

II. Procédure

2. Par une requête introduite le 12 avril 2019, la SA Société wallonne des aéroports, en abrégé Sowaer, a demandé à être reçue en qualité de partie intervenante.

Cette intervention a été accueillie par une ordonnance du 16 mai 2019.

Le dossier administratif a été déposé.

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

M. Pierre-Yves Mélotte, auditeur adjoint 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.

La partie requérante a déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 6 mai 2022, l'affaire a été fixée à l'audience du 9 juin 2022.

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

M^e^ David Fesler, avocat, comparaissant pour la partie requérante, M^e^ Julien Laurent, *loco* M^e^ Pierre Moërynck, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et M^e^ Bénédicte Hendrickx, *loco* M^e^ Sylviane Leprince, avocat, comparaissant pour la partie intervenante, ont été entendus en leurs observations.

M. Pierre-Yves Mélotte, auditeur adjoint, 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. Le 12 décembre 2016, une réunion d'information préalable du public est organisée au cours de laquelle la SA Sowaer présente le projet d'allongement de la piste de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud (BSCA) et la pose d'accotements.

4. Le 22 décembre 2017, la SA Sowaer dépose une demande de permis unique en vue de l'allongement à 3200 mètres de la piste de l'aéroport de BSCA et l'ajout d'accotements sur l'entièreté de la piste.

Le projet se situe sur les parcelles cadastrées 23e division (Gosselies), section C, n° 270A2 et 270E.

Il est référencé, dans l'annexe I de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées, sous le numéro suivant :

« N° 62.00.01, Classe 1 : Aéroport et/ou aérodrome, lorsque la piste de décollage ou d'atterrissage a une longueur d'au moins 2 100 mètres ».

Le 29 janvier 2018, les fonctionnaires technique et délégué informent la société intervenante du caractère incomplet du dossier de demande. Les documents manquants sont envoyés à l'administration communale le 9 mars 2018. La demande est déclarée complète et recevable le 9 avril 2018.

5. Des enquêtes publiques sont organisées du 20 avril au 22 mai 2018 dans la commune d'Anderlues et du 7 mai au 5 juin 2018 dans les villes et communes de Charleroi, Courcelles, Fontaine-l'Évêque, Fleurus, les Bons Villers et Sombreffe. Certaines d'entre elles donnent lieu à des réclamations, dont celle du requérant.

Les avis suivants sont émis sur la demande :

- le 8 mai 2018, avis favorable du pôle Aménagement du territoire ;
- le 14 mai 2018, avis favorable conditionnel du pôle Environnement ;
- le 8 juin 2018, avis favorable conditionnel du collège communal de Courcelles ;
- avis favorable conditionnel de Belgocontrol réceptionné le 12 juin 2018 ;
- le 12 juin 2018, avis défavorable du collège communal de Fleurus ;
- le 13 juin 2018, avis favorable conditionnel du collège communal de Sombreffe ;
- le 20 juin 2018, avis favorable conditionnel du collège communal des Bons Villers ;
- avis réputé favorable de la cellule Bruit.

6. Le 26 juillet 2018, les fonctionnaires technique et délégué décident de prolonger de 30 jours le délai de notification de leur rapport de synthèse. Le 27 août 2018, ils transmettent leur rapport de synthèse et proposent l'octroi du permis sollicité moyennant le respect de conditions particulières.

Par une décision du 25 octobre 2018, le Gouvernement wallon délivre le permis unique assorti de conditions particulières à la SA Sowaer qui est autorisée à

porter la longueur de la piste de l'aéroport à 3200 mètres et à ajouter des accotements sur l'entièreté de la piste.

Il s'agit de l'acte attaqué.

IV. Premier moyen

IV.1. Thèse de la partie requérante

7. Le requérant prend un premier moyen de la violation des articles D.6, R.73 et R.82 du Livre I[er] du Code de l'environnement, des principes d'impartialité et d'indépendance, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du défaut de motivation, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir.

8. En substance, il expose avoir mis en cause, lors de l'enquête publique, l'indépendance et l'impartialité du bureau d'études Agora, auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement, dans la mesure où il a très régulièrement été chargé d'études pour des projets liés à une extension des aéroports wallons et où, depuis 2011, il est le seul bureau à avoir réalisé des études d'incidences sur des projets en lien avec l'allongement de la piste de l'aéroport de Charleroi, et qu'il a lui-même envisagé une longueur de piste plus importante que celle initialement prévue, pour la porter à 3200 mètres, de sorte qu'en l'espèce, il a évalué les incidences d'un projet correspondant à ses propres recommandations et qu'il est évident que « l'auteur de l'acte attaqué, son bénéficiaire et l'auteur de l'étude d'incidences entretiennent des "relations privilégiées" ».

Il expose avoir développé un grief similaire dans sa lettre de réclamation à l'encontre du bureau CEDIA, sous-traitant d'Agora. Il met en cause l'impartialité du CEDIA au motif qu'il évalue la compatibilité du projet avec le plan d'exposition au bruit (PEB) et le plan de développement à long terme (PDLT) à l'élaboration desquels il a participé. Il ajoute que l'étude d'incidences d'Agora ne contient aucune vérification des analyses et des simulations acoustiques réalisées par le CEDIA et que la circonstance que ce bureau ne soit que le sous-traitant direct du bureau SGS est sans pertinence.

9. À propos de certains agissements concrets qui, à son estime, « s'apparent[e]nt à un certain parti pris », il résume en 21 points divers arguments soulevés lors de l'enquête publique qui démontrent, selon lui, qu'Agora a sous-évalué les nuisances prévisibles du projet, outre le fait qu'il n'a pas été répondu à la majorité de ces critiques.

Il conteste le caractère adéquat de la réponse donnée à ces griefs par la partie adverse qui, en bref, considère, notamment au vu de l'avis du CWEDD, qu'aucun élément concret ne permet de mettre en cause la qualité et l'impartialité de l'auteur de l'étude d'incidences et du CEDIA, bureau d'études agréé en matière de bruit. Il relève que le CWEDD n'a pas donné d'avis, contrairement à ce qu'affirme la partie adverse, que l'avis du CESW, non mentionné dans l'acte attaqué, ne prétend pas que les éléments de l'étude d'incidences sont exacts ou suffisants, et que la cellule Bruit, organe le plus compétent en matière acoustique, n'a pas émis d'avis.

10. En réplique, il fait valoir qu'un simple doute quant à l'impartialité de l'auteur d'une étude d'incidences suffit et qu'il faut que les apparences d'impartialité soient respectées, *quod non* en l'espèce.

Il répète les circonstances qui ont mené à un allongement de la piste à 3200 mètres au lieu de 2950 mètres, ce projet étant qualifié de « non optimal », et relève qu'ainsi, « lorsque le bureau Agora accepte de réaliser l'étude d'incidences pour le projet autorisé par l'acte attaqué, il se voit, en réalité, chargé d'évaluer les impacts environnementaux d'un projet qu'il avait suggéré dans une étude d'incidences précédente ». Il en déduit « une impartialité évidente » [*lire* : partialité] dans la réalisation de l'étude portant sur un allongement à 3200 mètres. Il soutient qu'en annonçant qu'un allongement au-delà de 2950 mètres permettra à l'aéroport de continuer son développement économique et est un atout en matière de concurrence vis-à-vis des autres aéroports, le bureau « ne se positionne plus en tant que conseiller environnemental indépendant mais en tant que conseiller économique de BSCA ».

Par ailleurs, il estime que le simple fait de rapporter des données et calculs réalisés par un tiers ne suffit pas à démontrer qu'ils ont été dûment vérifiés, qu'à aucun moment, Agora ne précise avoir effectué un contrôle de l'étude du CEDIA puisqu'il se contente d'indiquer que les simulations pour les bruits non rampants sont le fruit du CEDIA et que la partie adverse ne pouvait se contenter de renvoyer à l'étude d'incidences pour répondre à ses observations alors spécialement qu'il a critiqué l'étude de manière précise lors de l'enquête publique. Pour le surplus, il réitère des critiques contenues dans sa requête en annulation.

11. Dans son dernier mémoire, il insiste sur les exigences strictes de la jurisprudence en matière d'indépendance et d'impartialité dont l'auteur de l'étude d'incidences doit faire preuve, les citoyens ne pouvant avoir aucun doute « légitime » quant à ce, compte tenu de la mission d'intérêt général qui lui est confiée. En l'espèce, il conteste que ses arguments ne suffisent pas à établir

l'existence d'un doute quant à l'impartialité et l'indépendance du bureau d'études Agora, doute dont l'existence est, au demeurant, reconnue par l'acte attaqué.

Il observe par ailleurs que ses affirmations relatives aux très nombreuses études d'incidences confiées au bureau d'études Agora, dans le cadre de projets liés à l'aéroportuaire wallon, et au fait que, depuis 2011, il est le seul bureau agréé à les réaliser au profit des acteurs aéroportuaires wallons, ne sont pas contestées.

Il détaille les raisons pour lesquelles, selon lui, l'affirmation selon laquelle ce n'est pas le bureau Agora qui a fixé la longueur de la piste à 3200 mètres, au motif qu'« Agora a suggéré qu'un autre organisme indépendant détermine quelle serait cette distance optimale, ce qui fut réalisé par le bureau AERTEC Solutions, lequel a retenu la longueur de 3.200m », est erronée, le bureau AERTEC n'étant intervenu que plusieurs années après.

Par ailleurs, après un rappel des critiques dirigées contre le bureau d'études CEDIA quant à son manque d'impartialité et d'indépendance − les exigences à cet égard s'imposant tout autant aux sous-traitants −, il conteste qu'on puisse considérer que le bureau d'études Agora a vérifié les résultats de la modélisation acoustique du CEDIA, alors que cela ne ressort d'aucun passage de l'étude d'incidences et que, notamment, il n'est nullement précisé que c'est ce bureau qui a effectué personnellement la procédure de « calage ». Il ajoute qu'à supposer qu'il se soit effectivement chargé de cette procédure, elle ne vaut toutefois que pour « la situation existante », alors que les vérifications à effectuer devaient bien évidemment concerner toutes les modélisations, dont les résultats sont d'autant plus déterminants qu'il s'agit d'envisager les nuisances futures.

12. À propos des 21 points énoncés dans la requête « faisant état d'agissements concrets s'apparentant à un certain parti pris dans le chef de l'auteur de l'étude d'incidences et de ses sous-traitants », il conteste qu'ils ne soient pas de nature à « démontrer » ne fût-ce qu'un doute de partialité, alors que ce doute existe, comme l'acte attaqué le concède, et que seule l'appréciation de son caractère « légitime » peut être sujette à débat, *quod non* cependant en l'espèce.

Il souligne, en ce qui concerne la motivation de l'acte attaqué censée répondre à ces 21 points, que compte tenu des nombreux griefs légitimes qu'il a formulés, cette motivation est manifestement insuffisante et inadéquate.

Enfin, à son estime, le fait de soutenir que la partie adverse ne pouvait se contenter de renvoyer à l'étude d'incidences pour répondre à ses observations formulées dans le cadre de l'enquête publique n'est pas un moyen nouveau exposé

pour la première fois en réplique mais constitue un développement du premier moyen concernant les manquements exposés précédemment.

IV.2. Examen

13. Le Livre I^er^ du Code de l'environnement a été substantiellement modifié par le décret du 24 mai 2018 transposant la directive 2014/52/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 modifiant la directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et modifiant le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement en ce qui concerne la dématérialisation et la simplification administrative et diverses dispositions. Les dispositions modificatives du Livre I^er^ du Code de l'environnement sont entrées en vigueur le 16 juin 2018.

L'article 58 du décret prévoit cependant, au titre de disposition transitoire, ce qui suit :

« Les demandes de permis d'environnement ou de permis unique, les déclarations, les propositions de complément ou de modification des conditions particulières d'exploitation, les demandes de complément ou de modification des conditions particulières d'exploitation ou autres démarches administratives introduites avant l'entrée en vigueur du présent décret, ainsi que les recours administratifs y relatifs, sont traités selon les règles en vigueur au jour de l'introduction des actes susmentionnés ».

Dès lors qu'en l'espèce, la demande a été introduite le 22 décembre 2017, c'est aux dispositions du Livre I^er^ du Code de l'environnement dans leur version antérieure qu'il convient d'avoir égard.

L'article D.6, 8°, du Livre I^er^ du Code de l'environnement, tel qu'applicable, définit l'étude d'incidences comme « l'étude scientifique réalisée par une personne agréée dont l'objet est d'identifier, décrire et évaluer de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les effets directs et indirects, synergiques ou cumulatifs, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, d'un projet sur l'environnement, et de présenter et évaluer les mesures envisagées pour éviter, réduire les effets négatifs du projet sur l'environnement et, si possible, y remédier ».

Quant à l'article R.73 du même Code, il dispose que « toute personne choisie en qualité d'auteur d'étude d'incidences peut être récusée si elle se trouve dans des conditions susceptibles de mettre en cause l'indépendance de l'exercice de sa mission ».

14. Il résulte des dispositions précitées que l'indépendance et l'impartialité de l'auteur de l'étude d'incidences sont des qualités substantielles qui ne peuvent prêter à soupçon. En d'autres termes, il ne peut subsister le moindre doute légitime. Ainsi, il ne peut être admis que l'étude soit confiée, au choix du demandeur, à une personne ayant participé à l'élaboration du projet, à la conception ou à la motivation de la demande (une telle personne ne pouvant être appelée à évaluer sa propre tâche au regard de l'intérêt général), ou encore à une personne avec laquelle le demandeur entretient des relations privilégiées.

S'il doit être agréé, l'auteur d'une étude d'incidences peut tirer profit de toutes les analyses réalisées par un autre bureau, fût-il non agréé, pour autant qu'il opère un contrôle sur celles-ci, dès lors qu'il assume *in fine* seul la validité de tous les éléments figurant dans l'étude. Il est d'autant plus admissible de recourir aux données d'un tiers lorsque, comme en l'espèce, il s'agit de collecter des données techniques.

15. En l'espèce, la circonstance que le bureau Agora aurait été désigné à de nombreuses reprises pour la réalisation d'études d'incidences sur l'environnement dans le domaine aéroportuaire ne suffit pas à établir un doute quant à son impartialité. Il n'est pas en soi suspect ni critiquable qu'il soit régulièrement fait appel aux mêmes bureaux d'études agréés, dans la mesure où ceux-ci ont développé une certaine expertise en la matière, notamment pour des projets d'ampleur, expertise qu'ils sont donc à même de valoriser dans le cadre des marchés publics auxquels ils soumissionnent.

En tout état de cause, il ressort de l'énumération, dans le mémoire en intervention, des initiateurs de projets et des études d'incidences réalisées en matière aéroportuaire en Wallonie depuis les années 2000, que non seulement la partie intervenante n'est pas la seule commanditaire d'études d'incidences en ce domaine mais que, surtout, Agora n'est pas le seul bureau à qui de telles études relatives au développement de l'aéroport de Charleroi ont été confiées. À cet égard, le Conseil d'État ne perçoit pas en quoi l'année 2011, pointée par le requérant, pourrait être une sorte de date butoir démontrant un indice de partialité et de manque d'indépendance dans le chef du bureau d'études critiqué.

16. Par ailleurs, s'il est vrai qu'en 2014, le bureau Agora a estimé que l'allongement de la piste à 2950 mètres n'était pas optimal, il a cependant suggéré qu'un autre organisme indépendant détermine quelle serait cette distance optimale, ce qui fut réalisé par le bureau AERTEC Solutions, lequel a retenu la longueur de 3200 mètres. C'est sur cette base que le projet a été retravaillé par la Sowaer pour

être ensuite évalué, quant aux incidences sur l'environnement, par le bureau d'études Agora.

Le passage suivant de l'étude d'incidences le confirme :

« En préambule de cette étude d'incidences sur l'allongement de piste, trois études ont été introduites au cours de ces dernières années :

- le premier projet visait un allongement de la piste 07/25 de 2.500 à 3.400 m. […] ;
- le second projet de la SOWAER visait un allongement de piste à 3.200 m. Une étude d'incidences fut ainsi réalisée par le bureau d'études ARIES s.a au cours de l'année 2008. Ce projet fut adopté par le Gouvernement en sa séance du 27 mai 2009 et présenté au Parlement wallon le 24 juin 2009 dans le cadre du décret DAR (Décret par Autorisation Régionale) en vue de sa ratification. Cependant, il ne fut pas ratifié par le Parlement et fut par conséquent frappé de caducité ;
- le troisième projet visait un allongement de piste à 2.950 m. Dans le cadre de cette procédure, une étude d'incidences fut réalisée par le bureau AGORA s.a. au cours de l'année 2014 mais ne fut jamais introduite, puisque le bureau d'études en a conclu qu'un allongement à 2.950 m n'était pas optimal → AGORA a recommandé la réalisation d'une étude aéronautique afin de déterminer l'allongement optimal. Cette mission a été confiée au bureau "AERTEC Solutions" ».

Dans l'étude d'incidences, on relève encore ce qui suit :

« AGORA précise dans sa précédente étude d'incidences que la distance d'allongement étudiée, soit 2.950 m, ne correspond pas à la distance optimale répondant au meilleur rapport coût (financier et environnemental) / opérationnalité.

Il y est d'ailleurs recommandé qu'une distance optimale soit étudiée par un bureau spécialisé en aéronautique. C'est le bureau AERTEC Solutions qui a été chargé de la dite mission.

Pour ce bureau, c'est la distance de 3.200 m qui serait la plus adaptée au vu de la configuration et des objectifs de l'aéroport de Bruxelles Charleroi-Sud.

→ Cette alternative d'allongement de piste est, par conséquent, sans objet ».

Même si dans l'étude d'incidences réalisée en 2014, à laquelle le requérant fait référence, le bureau Agora doute effectivement de l'adéquation de la distance retenue (2950 mètres), c'est sous la forme de la suggestion et au conditionnel qu'il émet alors l'idée qu'« un allongement de la piste à 3.200 m pourrait être favorable à une intégration optimale des zones de bruit dans l'enveloppe du PDLT ».

Ce n'est donc pas le bureau Agora qui a, d'initiative, retenu une longueur de 3200 mètres pour le projet d'allongement de la piste, en tant que distance « la plus adaptée au vu de la configuration et des objectifs de l'aéroport de Bruxelles Charleroi-Sud ». Il en résulte qu'en rédigeant l'étude d'incidences

critiquée, le bureau Agora n'a pas évalué sa propre tâche au regard de l'intérêt général. Il n'est ni le concepteur du projet ni l'auteur de la demande de permis.

Au demeurant, un des objectifs de l'étude d'incidences sur l'environnement consiste précisément à ce que le chargé d'étude formule, le cas échéant, des suggestions susceptibles de conduire à une modification du projet initial. Cela est expressément prévu par l'article D.73 du Livre I^{er} du Code de l'environnement qui dispose comme il suit :

« Le projet, objet de la demande de permis, peut comporter des modifications par rapport au projet qui a fait l'objet de l'étude d'incidences lorsque ces modifications trouvent leur fondement dans des suggestions faites par l'auteur de cette étude ».

Dans les circonstances prédécrites, le requérant n'établit pas que le grief en question est de nature à remettre en cause l'indépendance et l'impartialité de l'auteur de l'étude d'incidences.

17. Le requérant a déjà mis en cause l'indépendance et l'impartialité du bureau CEDIA, sous-traitant du bureau d'études SGS, lui-même sous-traitant du bureau d'études Agora, auteur de l'étude d'incidences critiquée par le présent moyen, dans un recours en annulation dirigé contre un précédent permis unique du 19 mai 2015 ayant également pour objet l'extension de l'aéroport de Charleroi, notamment. L'arrêt n° 247.287 du 11 mars 2020 a jugé ce qui suit :

« […] 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 ».

Ainsi, l'auteur agréé d'une étude d'incidences sur l'environnement, tel le bureau Agora, ne manque pas d'impartialité au seul motif qu'il utilise sous sa responsabilité des données constituées par un sous-traitant qui, le cas échéant, a auparavant effectué des recherches pour la Région wallonne, sur le plan des PEB et PDLT. En outre, le bureau Agora renseigne expressément le bureau CEDIA comme son sous-traitant pour les domaines sonore et vibratoire. Le CEDIA − « cellule d'étude et de développement en ingénierie acoustique » − dépend de l'Université de Liège, ce qui constitue un gage d'indépendance et d'impartialité dudit bureau d'étude.

18. Le bureau chargé de l'étude d'incidences a demandé au CEDIA d'effectuer une modélisation acoustique du bruit du trafic aérien à l'aide de son

logiciel INM (versions 6.0c et 7.0c), selon les hypothèses fixées et sur la base de paramètres balisés par l'auteur agréé.

Il ressort du chapitre « Environnement sonore » de l'étude d'incidences que le bureau Agora a ensuite confronté les résultats de la modélisation acoustique en situation existante avec d'autres sources, telles des mesures réalisées sur site par Agora et les cartes de bruit élaborées par la Région wallonne, pour arriver à la conclusion que la simulation acoustique est fiable et représentative de la situation actuelle, ce qui démontre que le bureau agréé a contrôlé le travail réalisé par son sous-traitant. Nul soupçon de partialité ne peut être retenu dans le chef d'Agora ou du CEDIA, quant à ce.

19. Les 21 points mis en exergue dans la requête et tendant à établir que l'auteur de l'étude d'incidences a systématiquement « sous-évalu[é] les nuisances prévisibles du projet », en n'envisageant pas, sur de nombreuses questions, les « hypothèses maximalistes » ou des « évaluations à long terme » ou encore, en procédant à des comparaisons biaisées, peuvent, le cas échéant, démontrer le caractère lacunaire et indigent de l'étude d'incidences litigieuse mais ils ne sont pas de nature à apporter la preuve ne fût-ce que d'un doute de partialité dans le chef de l'auteur de l'étude et de son sous-traitant. Pour le surplus, ils sont réitérés dans les deuxième et troisième moyens auxquels il est renvoyé.

20. Enfin, bien que l'argument ne vise qu'indirectement la question spécifique de l'impartialité du bureau Agora et du CEDIA, le requérant critique la réponse donnée par la partie adverse à ces griefs dénonçant le parti pris adopté par l'auteur de l'étude d'incidences à l'égard du projet. Les considérants de l'acte attaqué mis en cause sont les suivants :

« Considérant que les riverains dénoncent le fait que l'EIE minimise le bruit généré par le projet ; que cela revient à remettre en doute l'impartialité de l'auteur de l'EIE ; que ces considérations s'assimilent aux critères d'appréciation de l'indépendance de l'auteur de l'étude d'incidences dont l'autorité doit tenir compte lorsqu'elle exerce ses missions d'agréation et de révocation des bureaux d'étude visées aux articles D.70 et R.73 du Code de l'environnement ; qu'en l'espèce, l'étude d'incidences a été réalisée par le bureau AGORA, soit un bureau d'étude agréé qui n'a pas été récusé ; qu'il faut aussi rappeler que le CWEDD indique dans son avis que l'étude d'incidences contient les éléments nécessaires à la prise de décision ; qu'en tout état de cause, aucun élément concret n'est avancé pour mettre en cause la qualité et l'impartialité de l'auteur de l'étude d'incidences ;

Considérant que les riverains remettent également en doute l'indépendance du CEDIA ; que le CEDIA, bureau d'études agréé en matière de bruit, est intervenu dans le cadre de l'étude d'incidences comme sous-traitant, expert consulté par la société SGS Belgium elle-même sous-traitant du bureau AGORA ; qu'il convient de noter que le chargé d'étude ne s'est pas limité aux hypothèses reprises dans le cadre de la révision du PEB 2016 mais a procédé à l'analyse de l'impact

acoustique lié aux pics de trafic survenus entre mars et fin avril 2016 à la suite de la délocalisation de certains vols de l'aéroport de Bruxelles après les attentats de mars 2016 ».

Cette motivation constitue clairement une réponse aux critiques de manque d'impartialité et d'indépendance des bureaux d'études susvisés. Par ailleurs, la référence au CWEDD, devenu entre-temps le pôle Environnement, procède d'une erreur matérielle qui n'a pas induit la partie adverse en erreur puisque l'acte attaqué reproduit l'avis favorable du « pôle Environnement – CESW », qui, en appréciant « l'analyse fouillée de plusieurs chapitres comme ceux relatifs aux incidences sonores, à la pollution du sol ou à la qualité de l'air », considère implicitement mais nécessairement qu'elle n'est pas entachée de partialité. La motivation de l'acte attaqué reproduite ci-dessus est donc suffisante et adéquate.

Surabondamment, l'avis de la cellule Bruit est réputé favorable et l'auteur de l'acte attaqué ne se contente pas de renvoyer à l'étude d'incidences mais, au contraire, expose une motivation sur plusieurs dizaines de pages, répondant aux objections du requérant.

Le premier moyen n'est pas fondé.

V. Deuxième moyen

V.1. Thèse de la partie requérante

A. Requête en annulation

21. Le requérant prend un deuxième moyen de la violation des articles D.6, 8°, D.50, D.62, D.64, D.66, D.67, D.68 et D.69, D.74, R.53, R.54, R.57, R.73 et R.81 du livre I^{er} du Code de l'environnement, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du principe de minutie, de l'insuffisance, l'erreur et la contradiction dans les motifs, et de l'excès de pouvoir.

22. Dans une première branche, il renvoie à sa lettre de réclamations et critique l'étude d'incidences sur l'environnement en ce qu'elle n'a examiné les incidences du projet que pour une exploitation croissante mais limitée à 2026, soit à peine cinq à six ans après la mise en service de l'extension de la piste, de sorte que l'étude d'incidences est incomplète à défaut d'une analyse de ces incidences à long terme. Jurisprudence à l'appui, il fait valoir que, si l'autorisation contenue dans le permis unique n'est certes accordée que pour un terme expirant le 27 juillet 2025 en ce qui concerne l'aspect environnemental, il ne ressort cependant pas de la demande

de permis que la durée de vie de la piste allongée n'est pas prévue pour durer au-delà de l'horizon 2026 et que l'évaluation des incidences d'un projet doit avoir lieu « "le plus tôt possible", soit aussitôt qu'il est possible d'identifier et d'évaluer tous les effets que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement ».

23. En une deuxième branche, il considère que l'étude d'incidences n'est ni complète ni globale dès lors qu'elle ne fait pas mention des analyses de sol et de légumes, et que l'avion A330 ne convenait pas pour modéliser les courbes de bruit engendrées par les A340 de la compagnie *Air Belgium*.

À propos des analyses des sols et des légumes, il expose qu'ayant été informé que des analyses du sol et de l'impact du projet sur les légumes ont été réalisées fin 2017, il s'était interrogé, dans sa lettre de réclamations, sur les raisons pour lesquelles les résultats n'ont pas été intégrés dans l'étude d'incidences. Il estime que la réponse donnée à cet égard dans l'acte attaqué est insuffisante et inadéquate, en ce qu'elle est basée sur le fait que les analyses ont été réalisées à l'initiative de la partie intervenante et sur l'avis de celle-ci, et non celui d'un bureau agréé indépendant compétent en la matière, alors que cette circonstance n'a aucune influence, l'ensemble des incidences sur l'environnement devant être appréhendé pour statuer sur une demande de permis unique.

Par ailleurs, il critique le fait que l'étude d'incidences n'a pas pris en compte, dans sa simulation des impacts du projet en termes de bruit, les avions Airbus 340-300 (catégorie E) de la compagnie *Air Belgium*, qui a annoncé en février 2018 vouloir s'implanter à l'aéroport de Charleroi. Il fait valoir, en substance, qu'outre le fait que la comparabilité des avions A330, choisis pour la simulation, et A340 n'est nullement prouvée, il avait fourni la preuve que le logiciel utilisé permettait de déterminer, de manière plus précise, les nuisances sonores générées par des quadriréacteurs et qu'il avait souligné que les A340-300 devaient être substitués par l'Airbus 340-211 et non par l'A330, dont il doute du caractère plus bruyant qu'un quadriréacteur, comme prétendu par le CEDIA − dont l'indépendance et l'impartialité ont été mises en question − pour les besoins de la cause. Il fait grief à l'autorité de ne pas avoir soumis l'information complémentaire ainsi recueillie auprès du CEDIA à la consultation des instances d'avis et de ne pas avoir organisé une nouvelle enquête publique. Il considère que l'auteur de l'acte attaqué n'a pas décidé en pleine connaissance de cause et allègue que s'il n'a pas été tenu compte de l'A340-300, c'est pour éviter que soient mis en évidence d'autres dépassements du PDLT.

Il conclut qu'à défaut de production des données relatives à la pollution des sols et aux nuisances générées par les appareils quadrimoteurs de type A340-

300, le public concerné par l'enquête publique a été mis dans l'impossibilité d'exercer correctement son droit à la participation.

24. En une troisième branche, il relève 7 points démontrant, à son estime, le caractère lacunaire et erroné de l'étude d'incidences, ce qui n'a pas permis à la partie adverse de statuer en toute connaissance de cause.

25. Premièrement, il considère que le bureau d'étude s'est trompé dans l'interprétation de l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Il lui fait grief d'utiliser la méthode de calcul visée dans le règlement 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE, pour déterminer le nombre de mouvements annuels à prendre en considération dans le cadre de l'arrêté du 13 mai 2004 précité, alors que ce règlement ne le concerne pas. Il en déduit que l'auteur de l'acte attaqué a été induit en erreur sur le dépassement du seuil de 50.000 mouvements par an à partir duquel l'arrêté s'applique et sur l'obligation de s'y soumettre.

Il estime que si cet arrêté avait été correctement appliqué, notamment en ce qu'il définit une période de nuit et détermine une formule sonore à respecter, les obligations qu'il prévoit auraient pu être respectées, ce qui aurait permis à l'auteur de l'acte attaqué de statuer en pleine connaissance de cause sur les nuisances actuelles et projetées. Selon lui, il en va d'autant plus ainsi qu'aucune mesure d'accompagnement ne protège actuellement les riverains de la zone C/C' contre les nuisances perçues dans leurs pièces de nuit, alors que l'aéroport a une réelle activité nocturne. Il ajoute qu'en méconnaissance de l'obligation formelle des actes administratifs, l'acte attaqué omet de prendre en compte les exigences de l'arrêté précité dans le dispositif législatif encadrant le permis attaqué et ne répond pas à son argument visant précisément la violation de l'arrêté du 13 mai 2004 précité.

26. Deuxièmement, il relève le caractère erroné de l'activité aérienne de référence, en ce que l'étude d'incidences affirme que l'allongement de la piste conduira à une augmentation de 1,3 million de passagers sur la base d'une moyenne de remplissage des avions à hauteur de 84 %, alors qu'elle indique à d'autres endroits que les aménagements projetés permettraient à la flotte actuelle de décoller à pleine charge, de sorte que « l'apport bénéfique de l'allongement de la piste pourrait atteindre non pas 1,3 mais 1,55 million de passagers annuellement », ce qui n'a pas été intégré dans l'étude d'incidences. Il en déduit qu'il n'a pas pu être vérifié que les différentes normes de bruit pourront être respectées par l'exploitation d'une

telle capacité. Il reproche également au bureau d'étude de sous-estimer les retours tardifs, argument déjà soulevé lors de l'enquête publique. Il se fonde, à cet égard, sur des rapports de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW) de 2016 et 2017, ajoutant qu'en cas d'extension de la piste, les nuisances s'accentueront. Il déplore l'absence d'avis de la cellule Bruit, seul organe « vraiment compétent en matière de nuisances sonores ».

27. Troisièmement, il reproche à l'auteur de l'étude d'incidences d'évaluer l'impact lié à l'allongement de la piste en se fondant sur la future révision du plan d'exposition au bruit (PEB), alors que celui-ci n'a pas encore été adopté, et de retenir un taux de croissance de 3,5 % alors que l'aéroport a connu un taux de croissance de 5 % en 2016 et de 6 % en 2017.

28. Quatrièmement, comme il l'avait fait lors de l'enquête publique, il reproche au bureau Agora d'évaluer les incidences sonores du projet avec le logiciel INM 6.0c, alors qu'il existe un logiciel plus récent (l'INM 7.0c), ce qui fausse le calcul des « possibles débordements aux limites du PEB/PDLT ». Il allègue que l'auteur de l'étude a sciemment fait le choix d'une ancienne version du logiciel pour pouvoir réduire l'impact du projet sur ces nuisances, par rapport aux résultats que donnerait la version 7.0.

29. Cinquièmement, il conteste que l'aéroport de Charleroi puisse être qualifié d'« aéroport de jour ». Il expose qu'aucune législation ne le définit comme tel et que ce n'est pas parce que les vols sont autorisés entre 6 heures 30 et 23 heures, excepté pour les retours des avions « basés », ou parce qu'il ne serait pas exploité vingt-quatre heures sur vingt-quatre, *quod non*, qu'il ne génère pas de gênes nocturnes. Il pointe, à cet égard, de très nombreux atterrissages tardifs et de nombreux vols quotidiens ayant lieu « dans la période de nuit de 06 h 30 à 07 h 00 ». Il considère que l'absence de prise en considération correcte des vols de nuit par l'auteur de l'étude d'incidences a induit en erreur l'autorité statuant sur la question des nuisances aéroportuaires nocturnes.

30. Sixièmement, il observe que l'étude d'incidences n'a nullement envisagé les nuisances générées par les avions de catégorie D, alors qu'il est certain que l'extension de la piste leur permettra d'emprunter l'aéroport de Charleroi, comme le confirme d'ailleurs le permis unique octroyé sur recours le 19 mai 2015 qui fait état de la possibilité de quatre vols journaliers de catégorie D sur la piste non allongée à 2550 mètres. Il constate que la partie adverse ne conteste pas cette lacune mais l'admet parce que les deux aéronefs retenus sont de code E, soit de catégorie supérieure. Il fait cependant valoir que l'étude d'incidences estime le volume des mouvements commerciaux des appareils de catégorie E à 3 %, tandis qu'il a été

précisé que les avions de catégorie D ne représentent que 5 à 10 %des mouvements, qu'il rentre manifestement dans les intentions du bénéficiaire de l'acte attaqué et des autorités régionales de dépasser le seuil utilisé pour simuler les nuisances de ces gros porteurs, et qu'il est purement illusoire de penser qu'un avion gros porteur n'aura jamais du retard et n'atterrira jamais en soirée, après 19 heures. Il en déduit une absence de prise en compte correcte des vols de catégorie D et E et une sous-évaluation manifeste de la flotte et des nuisances sonores.

31. Septièmement, il critique l'étude d'incidences en tant que, d'une part, elle expose que l'Organisation mondiale de la santé (OMS) recommande de ne pas dépasser, la nuit, un L_{AMax} de 45 dB(A) à l'intérieur des habitations et que, d'autre part, elle se réfère à un rapport de l'institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (IBGE – actuellement Bruxelles Environnement) qui considère qu'en moyenne, une isolation du bâtiment permet de diminuer l'impact sonore de 30 dB, alors que l'OMS préconise dorénavant un L_{AMax} de 42 dB(A) et qu'en réalité, l'IBGE évalue à 25 dB en moyenne la réduction de l'impact sonore due à une isolation du bâtiment. Il reproche à l'acte attaqué d'avoir reproduit cette erreur.

B. Mémoire en réplique

32. En réplique, sur la première branche soutenant que l'exigence d'évaluer à long terme toutes les incidences du projet sur l'environnement − à laquelle il ne peut être dérogé − n'a pas été respectée, il fait valoir que le « long terme » pour les activités de l'aéroport de Charleroi consiste, au vu d'une réponse apportée à une question parlementaire posée en décembre 2011, en « la période située entre les 10 et les 20 années suivant l'acte attaqué », qu'en l'espèce, il est faux de prétendre que l'auteur de l'étude ne disposait pas d'information au-delà de 2026, puisqu'il est d'ores et déjà question de « prévisions à l'horizon 2036 », et que le dispositif de surveillance à mettre en place dans le futur, en matière de qualité de l'air et de nuisances sonores n'est pas « un moyen permettant de remédier ou limiter les nuisances » qui doivent être dès à présent identifiées et évaluées dans tous leurs effets.

33. Sur la deuxième branche, il réplique, à propos de son intérêt au premier grief, qu'il est propriétaire d'un terrain propice à la culture, qu'il demeure libre de le cultiver pour autant que les conditions sanitaires soient assurées, *quod non*, qu'il est en droit de s'inquiéter de la pollution du sol sur lequel il vit, et que le fait que l'auteur de l'étude d'incidences recommande de procéder à des prélèvements d'échantillons, sans aucune mesure préalable de sa part, ne démontre pas que les nuisances relatives à la pollution du sol ont été correctement appréciées, au contraire. Il estime que cette recommandation impliquait des investigations

supplémentaires dans le cadre de l'instruction de la demande et non en dehors de celle-ci, et qu'il n'est pas acceptable que la vérification de l'impact des retombées de kérosène soit confiée à l'intervenante, qui n'est ni indépendante, ni agréée, ni qualifiée pour émettre un avis sur un aspect « aussi technique ».

Quant au second grief, il précise que sa critique ne porte pas sur « l'absence de simulation des codes E en tant que tels », mais sur le caractère inadéquat de la simulation des émissions sonores des quadrimoteurs A340 *via* des codes E bimoteurs, en méconnaissance des recommandations du fabricant du logiciel. Il doute toujours que « deux moteurs A330 [puissent être] plus bruyants que quatre moteurs d'A340 sur le seul motif d'une unité moteur A340 plus silencieuse ».

34. Concernant la troisième branche, premier grief, il réplique que l'arrêté du 13 mai 2004 précité « transpose la directive européenne 2002/49/CE dans la législation wallonne », que le règlement 598/2014 précité a un autre objet, que, fût-il d'application directe, les définitions qu'il donne ne concernent que son propre champ d'application et que ni l'arrêté susvisé ni la directive 2002/49/CE n'ont d'ailleurs été modifiés en fonction dudit règlement. Il insiste sur le fait que l'acte attaqué ne se positionne pas quant aux effets des vols de nuit en situation projetée, à court, moyen et long termes, au regard des normes de référence et critique la condition contenue dans l'acte attaqué qui est relative à la mise en œuvre du suivi continu au moyen d'une station de mesure permanente.

35. Sur le deuxième grief, il fait valoir que, selon son analyse, la fréquentation de l'aéroport, après l'allongement de la piste, sera de l'ordre de 11,8 millions de passagers, tandis que l'étude d'incidences ne l'évalue qu'à 10,5 millions à l'horizon de l'année 2026, et que, quant au taux de remplissage, la partie adverse admet « très clairement » que les avions fréquentant actuellement l'aéroport bénéficieront du projet d'extension de la piste, l'objectif étant de permettre des décollages à pleine charge, de sorte qu'il n'est pas acceptable de faire des simulations avec des avions de catégorie C remplis seulement à 84 % comme sur une piste de 2550 mètres. À propos des retours tardifs, il reproche à la partie adverse de retenir un nombre de 298 arrivées alors que les riverains ont dû en subir plus de 1000 en 2017 et qu'en tout état de cause, ce nombre est nettement sous-évalué puisque le risque est proportionnel au nombre d'avions « basés » qui va passer de 16 à 24 à l'horizon 2026 et que l'auteur de l'acte attaqué mentionne une importante augmentation de retours tardifs entre 2015 et 2017.

36. Sur le quatrième grief, il précise qu'il ne dénonce pas l'absence d'explication dans l'acte attaqué du logiciel utilisé mais le caractère inadéquat de celle-ci, dès lors que, contrairement à ce qu'avance la partie adverse, l'utilisation du

logiciel INM 6.0c n'a pas été validée pour l'étude d'incidences d'Agora mais uniquement pour le Gouvernement wallon dans le cadre de sa précédente révision du PEB, vu le manque de temps dont il disposait alors.

37. Sur le cinquième grief contestant le caractère prétendument diurne de l'aéroport, il précise que si les vols nocturnes ont pu être considérés en 2015 comme « limités » par l'auteur de l'acte attaqué, les relevés de 2016 et 2017 indiquent quelque 1060 retours tardifs, une moyenne de 7,85 décollages de nuit entre 6 heures 30 et 7 heures et une moyenne de 3,83 mouvements hors fermeture, ce qui signifie 4265 vols de nuit annuels.

38. Sur le sixième grief, il persiste à ne pas comprendre comment la seule prise en compte, lors des simulations, de quatre mouvements d'avions de catégorie E peut englober les effets de 5 à 10 % d'avions de catégorie D, soit jusqu'à 18 vols, « eux aussi susceptibles de générer des niveaux de bruit maximum plus importants au moment des décollages/atterrissages par rapport aux moyens porteurs ».

39. Sur le dernier grief, il insiste sur le caractère obsolète, depuis la mise à jour des directives de l'OMS, du niveau L_{AMax} retenu par l'étude d'incidences. Il ajoute une critique à l'encontre de l'acte attaqué qui mentionne que « les mesures extérieures […] permettent quant à elles de caractériser le bruit dans un environnement plus large », alors que l'auteur de l'étude d'incidences expose lui-même que l'isolement acoustique d'une habitation est insuffisant pour garantir un niveau sonore de maximum 55 dB(A) dans le salon, ce qui contredit nécessairement la conclusion de la suffisance des mesures extérieures. Il indique également que des niveaux de bruit sont imposés par l'article 1er*bis*, §§ 5 et 7, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, tant pour l'extérieur que pour l'intérieur des habitations.

C. Dernier mémoire

40. Dans son dernier mémoire, le requérant maintient les arguments tels que développés dans les première et deuxième branches du moyen.

41. En ce qui concerne la troisième branche, il conteste, à propos de l'activité aérienne de référence, que l'auteur de l'étude d'incidences soit parti du postulat que l'allongement de la piste augmentera le nombre de passagers sans augmenter le nombre de mouvements, observant que l'étude d'incidences « considère bien que l'allongement de la piste permettra d'augmenter de 10 % le nombre de mouvements en code C remplis à 84 % pour transporter jusqu'à 1,3

million de passagers en plus », ce qui est normal puisqu'il est impossible de transporter plus de passagers à nombre de mouvements constant sans accroître le taux de remplissage des avions. Par ailleurs, concernant la sous-évaluation des retours tardifs, il insiste sur le fait qu'une situation dite « existante » doit être représentative de la situation actuelle avant l'octroi du permis, que c'est donc à bon droit qu'il estime que la situation de 2015 est dépassée « dans un contexte de croissance importante et d'arrivées tardives exponentielles », contrairement aux années 2016 et 2017, et que ce n'est pas parce qu'une instance chargée d'émettre un avis, en l'occurrence le pôle Environnement, n'a pas vu une lacune dans l'étude d'incidences, que la lacune n'existe pas et qu'il ne pourrait soulever le grief.

Sur le grief relatif à la future révision du PEB, il souligne que celle-ci nécessitait une enquête publique et aurait dû intervenir avant l'octroi de l'autorisation de l'allongement de la piste.

À propos du logiciel utilisé pour les simulations, il admet que la situation projetée a été évaluée avec la version 7.0c mais fait valoir que tel n'est pas le cas des situations existante et de référence alors qu'« il est indispensable d'estimer les niveaux de bruit correctement pour chaque situation » et qu'« à partir du moment où les niveaux de bruit obtenus en utilisant la version INM 7.0c sont reconnus plus élevés, cela amplifie automatiquement les risques de débordements par rapport aux limites du PDLT pour toutes les situations ».

En ce qui concerne la « sous-évaluation de la flotte », il insiste sur son intérêt au grief, dans la mesure où ni l'acte attaqué, ni l'étude d'incidences ne démontrent « en quoi quatre mouvements d'avions de catégorie E, c'est-à-dire l'hypothèse de simulation acoustique dans l'étude d'incidences, engloberaient à eux seuls les effets de 5 à 10 % de mouvements d'avions de catégories D », comme avancé lors de la réunion d'information du public.

Enfin, quant à l'« erreur sur la perception du bruit à l'intérieur des habitations », il conteste que, dans le cadre du projet litigieux, les critiques dirigées contre des passages de l'étude d'incidences relatifs à l'évaluation des incidences acoustiques intérieures et rappelant des recommandations de l'OMS et des chiffres de l'IBGE soient irrecevables en tant que non susceptibles d'influencer le sens de la décision, dès lors que le grief tel qu'invoqué démontre le caractère erroné de la conclusion de l'auteur de l'étude sur la qualité de l'isolation acoustique présumée des habitations du PDLT de Charleroi.

Pour le surplus, le requérant réitère les arguments déjà développés dans ses écrits de procédure antérieurs.

V.2. Examen

V.2.1. Première branche

42. Aux termes de l'article D.6, 8°, du Livre I[er] du Code de l'environnement, dans sa version applicable en l'espèce, l'étude d'incidences sur l'environnement consiste en « l'étude scientifique réalisée par une personne agréée dont l'objet est d'identifier, décrire et évaluer de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les effets directs et indirects, synergiques ou cumulatifs, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, d'un projet sur l'environnement, et de présenter et évaluer les mesures envisagées pour éviter, réduire les effets négatifs du projet sur l'environnement et, si possible, y remédier ».

L'article D.66 du même Code, dans sa version applicable en l'espèce, dispose notamment comme il suit :

« § 1[er]. L'évaluation des incidences, qu'il s'agisse de la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement ou de l'étude d'incidences, identifie, décrit et évalue de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les effets directs et indirects, à court, à moyen et à long terme, de l'implantation et de la mise en œuvre du projet sur :
1° l'homme, la faune et la flore ;
2° le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage ;
3° les biens matériels et le patrimoine culturel ;
4° l'interaction entre les facteurs visés aux 1°, 2° et 3°, du présent alinéa ».

43. En l'espèce, le permis unique attaqué autorise une extension et une transformation de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud. L'exploitation de l'établissement originaire a été autorisée pour un terme expirant le 27 juillet 2025. L'acte attaqué précise, à cet égard, ce qui suit :

« sur le plan administratif, [...] le projet constitue une extension d'un établissement de classe 1 autorisé par l'arrêté ministériel du 27 juillet 2005 confirmant et modifiant l'arrêté du collège des bourgmestre et échevins de la ville de Charleroi du 1[er] février 2005 accordant à la société wallonne des aéroports (SOWAER) s.a. un permis d'environnement pour l'exploitation (régularisation) de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud doté d'une piste unique de 2 550 mètres de long et de 45 mètres de large, axée 07-25 ».

En vertu de l'article 51 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, « lorsque le permis a pour objet la transformation ou l'extension d'un établissement, il est accordé pour un terme expirant au plus tard à la date d'expiration du permis portant sur l'établissement originaire ». Aux termes de l'article 5 de l'acte attaqué, le permis attaqué est donc autorisé pour un terme expirant le 27 juillet 2025 en ce qu'il tient lieu de permis d'environnement.

44. Il est pertinent que, pour la partie bruit qui est celle sur laquelle le requérant concentre l'essentiel de ses critiques, l'auteur de l'étude d'incidences évalue l'impact du projet jusqu'à l'horizon 2026 puisque cela correspond à la date d'échéance du permis attaqué. Lors de la demande globale de renouvellement de permis qui, le cas échéant, sera déposée ultérieurement, une évaluation des incidences à l'horizon du terme pour lequel le nouveau permis sera sollicité sera alors effectuée.

Ainsi, contrairement à ce qu'en substance, le requérant soutient lorsqu'il se réfère à l'arrêt n° 241.934 du 26 juin 2018, l'acte attaqué ne s'inscrit pas dans un processus de décision qui se déroulerait en plusieurs étapes et dont l'acte attaqué serait la décision principale, par rapport à une décision future, participant du même projet, qui consisterait en une « décision d'exécution qui ne peut aller au-delà des paramètres déterminés par la décision principale ». En conséquence, le requérant ne peut être suivi lorsqu'il affirme qu'en l'espèce, la partie adverse, tenue d'évaluer les incidences d'un projet sur l'environnement « le plus tôt possible », aurait dû, en l'espèce, procéder dès à présent à cette évaluation bien au-delà de la durée de l'exploitation telle qu'autorisée par le permis litigieux. Au demeurant, il ne ressort d'aucune pièce à laquelle le Conseil d'État peut avoir égard que l'autorité compétente dispose, dès à présent, des données nécessaires pour déterminer l'évolution du trafic de l'aéroport et identifier les incidences sonores de l'exploitation de l'aéroport après allongement de la piste, au-delà de l'échéance de l'autorisation octroyée par le permis attaqué.

45. L'étude d'incidences sur l'environnement contient les raisons pour lesquelles elle s'est fixé l'horizon 2026. À propos de l'impact sur l'environnement sonore, le choix de retenir cet horizon 2026 est justifié comme il suit :

> « L'étude de la situation projetée s'est donc basée sur le schéma d'exploitation envisagé à l'horizon 2026 transmis par BSCA. L'allongement de la piste permettra cependant d'atteindre de nouvelles destinations de vols, et d'engendrer un attrait croissant par d'autres compagnies qui posséderont éventuellement d'autres types d'avions. Cet aléa reste toutefois encadré par la législation en vigueur qui prévoit une révision triennale du plan d'exposition au bruit (PEB). De plus, les hypothèses à considérer pour les modélisations seront également réévaluées dans le cadre de l'étude d'incidences envisagée lors du renouvellement de permis à l'horizon 2025. En conséquence, le bruit futur de l'aéroport pourra être revu régulièrement sur [la] base des projections mises à jour au niveau de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud ».

46. Le permis unique attaqué porte sur une durée limitée à quelque sept ans et l'évaluation des incidences couvre toute la période pour laquelle l'établissement est autorisé.

Il résulte de ce qui précède que la partie adverse a pu valablement se rallier aux considérations figurant dans l'étude d'incidences, en en reproduisant le passage précité. Aucune erreur manifeste d'appréciation n'est démontrée dans son chef à cet égard.

La première branche n'est pas fondée.

V.2.2. Deuxième branche

47. Une étude d'incidences sur l'environnement est un document qui doit permettre à l'autorité d'évaluer en toute connaissance de cause les incidences sur l'environnement du projet soumis à autorisation. Elle doit dès lors contenir des renseignements complets, précis et exacts. Les lacunes dans l'étude d'incidences ne vicient toutefois la décision de l'autorité que si elles sont importantes, c'est-à-dire si elles n'ont pas permis à celle-ci, fût-ce approximativement, d'apprécier la nature et les effets des travaux projetés sur l'environnement. À cet égard, si l'autorité compétente doit tenir compte de l'étude d'incidences sur l'environnement pour évaluer les incidences du projet, elle peut également s'informer d'une autre manière pour obtenir d'éventuelles informations manquantes.

48. Tel qu'invoqué dans la requête introductive, le premier grief de la deuxième branche se limite à contester le caractère adéquat de la réponse apportée par l'acte attaqué à une observation émise par le requérant, lors de l'enquête publique, s'étonnant que les résultats d'une analyse de sols effectuée en 2017 n'aient pas été intégrés dans l'étude d'incidences déposée ultérieurement en mars 2018.

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 administrative 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 de l'acte attaqué. Toutefois, lorsque, lors d'une enquête publique, des observations précises dont l'exactitude et la pertinence sont corroborées par le dossier ont été formulées, le permis délivré ne peut être considéré comme adéquatement motivé s'il ne permet pas de comprendre les raisons pour lesquelles l'autorité passe outre, au moins partiellement, à ces observations. À cet égard, l'autorité n'a pas l'obligation de répondre à chacune des objections soulevées lors de l'annonce de projet. Il suffit

que la décision indique clairement les motifs sur lesquels elle se fonde et que le réclamant y trouve, fût-ce implicitement, les raisons du rejet de sa réclamation.

L'étendue de l'obligation de motivation est notamment proportionnelle à la qualité des observations formulées.

49. En l'espèce, l'acte attaqué est notamment motivé comme suit :

« Caractère incomplet de l'EIE en raison d'analyses réalisées sur des légumes non intégrées dans l'EIE

Considérant que le plaignant [indique] que des analyses de fruits et de légumes ont été réalisées mais n'ont pas été mentionnées dans l'EIE ;

Considérant que d'un contact avec la Sowaer, il ressort que l'analyse d'une carotte et d'une salade du jardin d'un riverain de Fleurus [...] a été effectivement réalisée en décembre 2017, puisque le hasard a voulu que ces deux types de légumes étaient encore présents dans le potager de celui-ci malgré la période hivernale ; que la SOWAER tient à rappeler que ces analyses n'ont pas été réalisées dans le cadre de l'étude d'incidences mais à son initiative propre après la clôture de l'étude en vue de tester la faisabilité d'une recommandation ;

Considérant, en effet, que dans le cadre des éventuelles retombées et dépôts de suie dans les environs proches du site (plaintes de riverains) suite à la combustion du kérosène, l'auteur de l'étude d'incidences recommande dans le cadre de l'octroi du permis de réaliser des prélèvements d'échantillons de sol, eau de surface et fruits/légumes aux alentours du site aéroportuaire ;

Considérant que la SOWAER a pris l'initiative de tester cette recommandation ; qu'il apparaît que ce type d'analyse ne peut être exploité en lien avec l'activité de l'aéroport du fait :

- de la difficulté d'isoler le JET A 1 (Kérozène) des autres combustibles ;
- de la difficulté, voire l'impossibilité d'isoler les éléments de carbone présents naturellement dans les fruits et légumes des autres éléments émanant d'une source extérieure de type gaz de combustion ;

Considérant que cela démontre la difficulté de tirer des conclusions de telles analyses ; que si de nouveaux prélèvements devaient être effectués, il y aurait lieu de prévoir un protocole préalable permettant de garantir l'exploitation du résultat en lien avec le but de celle-ci ; qu'en conséquence, la recommandation de l'auteur de l'étude d'incidences devra être abordée avec circonspection ».

50. Il ressort de ce qui précède que l'auteur de l'étude d'incidences a abordé la question de l'impact du projet litigieux sur le sol et recommandé la réalisation de prélèvements d'échantillons aux alentours du site aéroportuaire mais que la partie adverse a considéré qu'il convenait de prendre la recommandation précitée « avec circonspection », eu égard à la difficulté de disposer de résultats fiables, avec les méthodes d'analyses classiques, pour les motifs que l'extrait susvisé indique. Contrairement à ce que le requérant soutient en termes de requête, ce n'est pas parce que les analyses réalisées sur des fruits et légumes ont été effectuées à l'initiative de la Sowaer et non du bureau d'études qu'elles n'ont pas été intégrées

dans l'étude d'incidences mais au motif du manque de pertinence des conclusions qu'il était possible d'en tirer, ce que le requérant ne remet pas en cause.

Les différents éléments exposés ci-avant permettent au réclamant de connaître les motifs justifiant que les analyses faites à la suite de la recommandation du bureau d'études n'ont pas été intégrées dans l'étude d'incidences et, partant, de comprendre les raisons pour lesquelles son interrogation, voire son objection, n'ont pas été retenues.

51. Surabondamment, contrairement à ce qu'affirme le requérant en réplique, « la mission de vérifier les incidences liées à la pollution des sols » n'a nullement été confiée à la Sowaer. En effet, l'acte attaqué contient notamment les considérations suivantes :

« Considérant qu'en ce qui concerne les impacts en lien avec la pollution, l'étude d'incidences est reconnue comme étant de qualité et particulièrement complète (voir avis du Pôle environnement) ;

Considérant que les recommandations sont concrètes (notamment, monitoring en continu de la qualité de l'air aux abords de l'aéroport) ;

Considérant que comme précisé ci-avant, suite à une analyse de légumes réalisée par la SOWAER chez un riverain de Fleurus, il apparaît que sans protocole préalable et méthode certifiée, il est particulièrement difficile, voire impossible avec les méthodes d'analyse classiques, de relier un résultat à l'activité aéroportuaire ;

Considérant que la mise en œuvre de la recommandation de l'auteur de l'étude d'incidences d'effectuer des prélèvements dans les potagers des riverains, doit faire l'objet d'une validation par une instance spécialisée et de la garantie qu'il existe une méthode d'analyse susceptible de relier les résultats à l'activité aéroportuaire ;

Considérant que dans le cadre de l'analyse des éventuelles retombées d'hydrocarbures imbrûlés, il convient néanmoins de tenir compte de l'objectif poursuivi par l'auteur de l'étude d'incidences mais à partir d'une méthode d'analyse scientifiquement exploitable ;

Considérant qu'il convient en conséquence d'établir, *via* un organisme disposant de toutes les agréations nécessaires, une méthodologie d'analyse scientifiquement éprouvée afin de doser les retombées éventuelles d'hydrocarbures liées à l'activité aérienne et en fonction des résultats de cette première étape, procéder à des analyses spécifiques aux endroits adéquats à proximité du site aéroportuaire ».

En conséquence, le dispositif de l'acte attaqué prévoit, au titre de conditions particulières applicables à l'établissement, ce qui suit :

« Il sera établi, via un organisme disposant de toutes les agréations nécessaires, une méthodologie d'analyse scientifiquement éprouvée afin de doser les retombées éventuelles d'hydrocarbures liées à l'activité aérienne et procéder à des analyses spécifiques aux endroits adéquats à proximité du site aéroportuaire ».

Le premier grief de la deuxième branche n'est pas fondé.

52. Sur le second grief, l'étude d'incidences expose ce qui suit en ce qui concerne les données d'exploitation pour la situation de référence, c'est-à-dire la situation de l'aéroport à l'horizon 2026 sans extension de la piste :

« En ce qui concerne les gros porteurs, le Boeing 777-200 et l'Airbus A330 ont été choisis dans le cadre des simulations. Le B777-200 est un grand biréacteur et considéré comme l'avion standard du marché pour les longs courriers. L'A330 est également un biréacteur souvent utilisé par des compagnies *low cost* long courrier, comme *Eurowings*, *Frenc Blue*, *XL Airways* et *Wow Air*. Par ailleurs, d'autres avions présentant un impact acoustique plus faible ou similaire à ceux présentés dans cette étude sont donc également encadrés par la portée de la présente étude d'incidences (approche dite "*worst case*"). À ce titre, pour les gros porteurs, l'Airbus A340 rentrerait notamment dans cette catégorie (sur [la] base de recherche bibliographique). Cet avion n'était cependant pas disponible dans la base de données du logiciel INM 6.0c ainsi que dans celui du logiciel INM 7.0c ».

53. Lors de l'enquête publique, le requérant a indiqué que des A340 se trouvent dans les bases de données des logiciels INM 6.0c et 7.0c « mais que les A340-300 doivent être substitués par l'airbus A340-211 », dont la version 7.0c intègre les améliorations. Sur ce point, il prend appui sur un courriel émanant de l'administration fédérale de l'aviation des États-Unis d'Amérique, rédigé par une personne dont la fonction n'est toutefois pas précisée. En substance, ce courriel mentionne, d'une part, que l'A340-300 ne figure pas dans les bases de données des logiciels susvisés parce qu'ils ne disposent d'aucune information ANP pour cet Airbus et qu'il n'a donc été inclus dans aucune version d'INM comme avion standard, et, d'autre part, que l'A340-211, parfois ajouté avant la version INM v6.0b, possède les mêmes moteurs CFM56 et « serait » donc la substitution par défaut − outre qu'il est désormais la substitution standard dans la zone AEDT.

Ce courriel ne permet pas, en soi, de conclure que le recours à l'A330 pour réaliser une modélisation des courbes de bruit engendrées par les A340-300 de la compagnie Air Belgium est nécessairement inapproprié.

54. À la suite de la réclamation susvisée du requérant, la partie intervenante a sollicité l'avis du CEDIA qui, le 30 mai 2018, a répondu comme il suit :

« Suite à votre interpellation, je confirme que tant la base de données d'INM 6.0c que celle d'INM 7.0c ne contiennent pas d'Airbus A340-300.

Elles contiennent par contre toutes deux l'Airbus A340-211 (avec des moteurs de type CFM56-5C2), mais ce dernier est moins bruyant que le modèle qui a été utilisé pour les simulations de l'étude d'incidences sur l'environnement, à savoir

l'Airbus A330-301 avec des moteurs type CF6-80 E1A2 (voir données extraites d'INM ci-jointes).

Les simulations de l'EIE sont donc bien "maximalistes" à ce point de vue ».

Le CEDIA indique ainsi que les bases de données des logiciels INM 6.0c et 7.0c ne contiennent pas d'Airbus A340-300 et que l'étude d'incidences s'est basée sur des avions plus bruyants que l'avion de « substitution par défaut », visé dans le courriel de l'administration fédérale américaine de l'aviation, soit l'A340-211, dans l'optique d'une approche maximaliste (*worst case*). Concrètement, cela signifie que l'impact sonore induit par les avions gros porteurs a été surévalué, en situation de référence à l'horizon 2026 sans extension de la piste et en situation projetée, à savoir à l'horizon 2026 avec allongement de la piste.

55. Cette précision émane du CEDIA, bureau d'études agréé en matière de bruit, qui dépend de l'Université de Liège et dont les allégations de partialité et de défaut d'indépendance n'ont pas été jugées fondées. Il n'appartient pas au Conseil d'État de remettre en cause des aspects aussi techniques, analysés par un bureau spécialisé, hormis en présence d'une erreur manifeste d'appréciation laquelle n'est pas démontrée en l'espèce, le requérant persistant à n'émettre qu'un doute, non étayé, qu'un quadrimoteur A340 puisse être moins bruyant qu'un bimoteur A330.

Enfin, ce simple éclaircissement donné par le CEDIA ne constitue ni une information complémentaire ni une modification du projet requérant une nouvelle consultation des instances d'avis ou la tenue d'une nouvelle enquête publique.

La deuxième branche n'est fondée en aucun de ses griefs.

V.2.3. Troisième branche

56. 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.

57. En ce qui concerne l'erreur d'interprétation alléguée de l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 précité, l'étude d'incidences expose notamment ce qui suit :

1) dans la partie relative au cadre réglementaire régional :

« L'arrêté du 13 mai 2004 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.

Cet arrêté stipule en son chapitre II – Définitions, article 4, ce qu'il faut entendre par "grand aéroport" : "un aéroport civil qui enregistre plus de 50.000 mouvements par an, à l'exception des mouvements effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers. Le terme mouvement recouvre soit le décollage, soit l'atterrissage".

En 2014, le Règlement 598/2014 définit clairement les notions d'"aéronefs" et d'"aéroport". Les aéronefs à prendre en compte pour le calcul du nombre de mouvements doivent avoir un MTOW d'au moins 34 t ou au moins 19 sièges exclusivement réservés aux passagers.

En application de la directive, le nombre de mouvements à prendre en compte selon le Règlement européen 598/2014 est bien en dessous de 50.000 mouvements (44.329 mouvements en 2015 – voir courrier repris en Annexe 9.2). En conséquence, 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 ».

2) dans la partie relative à la situation de référence :

« Suite aux prévisions de trafic aérien évalué en 2026 (67.489 avions commerciaux en 2026), 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 2018. Dans les faits, il est toutefois probable que ce seuil soit dépassé un peu plus tard.

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 ».

3) dans la partie relative à la situation projetée :

« Tout comme en situation de référence, 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 ».

58. L'article 2 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 précité dispose comme suit :

« Le présent arrêté a pour objectif l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement. Il vise à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement. À cette fin, les actions suivantes sont mises en œuvre progressivement :

1° la détermination de l'exposition au bruit dans l'environnement grâce à la cartographie du bruit, selon des méthodes d'évaluation communes harmonisées au niveau européen ;

2° l'information du public en ce qui concerne le bruit dans l'environnement et ses effets ;
3° l'adoption de plans d'action fondés sur les résultats de la cartographie du bruit afin de prévenir et de réduire, si cela est nécessaire, le bruit dans l'environnement, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine, et de préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante ».

Il transpose la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Il prévoit des obligations de réaliser une cartographie du bruit et des plans d'actions au-delà de certains seuils, notamment à partir du moment où un aéroport peut être qualifié de « grand aéroport ». Ce terme « grand aéroport » est défini, dans l'article 4 de l'arrêté et l'article 3 de la directive précitée, comme « un aéroport civil qui enregistre plus de 50.000 mouvements par an, à l'exception des mouvements effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers », le terme mouvement recouvrant soit le décollage soit l'atterrissage.

59. Le règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE est en lien avec la directive 2002/49/CE précitée.

Dans l'exposé des motifs, on peut notamment lire ce qui suit :

« (6) L'introduction de restrictions d'exploitation au cas par cas par les États membres dans les aéroports de l'Union peut contribuer à améliorer le niveau général de bruit autour des aéroports, même si elles en limitent les capacités. Il est toutefois possible qu'une utilisation inefficace des capacités existantes entraîne des distorsions de concurrence ou entrave l'efficience globale du réseau aérien de l'Union. Étant donné que la réalisation de l'objectif spécifique en matière d'atténuation du bruit défini par le présent règlement ne peut pas être atteinte par les seuls États membres mais peut, au moyen de règles harmonisées sur la procédure d'introduction de restrictions d'exploitation dans le cadre du processus de gestion du bruit, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif. Une telle méthode harmonisée n'impose pas d'objectifs qualitatifs en matière de bruit, ceux-ci résultant comme auparavant de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil, d'autres règles ou de la législation applicables de l'Union dans chaque État membre, pas plus qu'elle ne préjuge de la sélection concrète des mesures à prendre.

[…]

(9) S'il convient d'évaluer les nuisances sonores à intervalles réguliers, conformément à la directive 2002/49/CE, celles-ci ne devraient donner lieu à des mesures de réduction du bruit supplémentaires que si la combinaison actuelle des mesures d'atténuation du bruit ne permet pas d'atteindre les objectifs fixés en matière de réduction du bruit, compte tenu du développement prévu de l'aéroport. Pour les aéroports dans lesquels un problème de bruit a été constaté, des mesures supplémentaires de réduction du bruit devraient être identifiées conformément à la méthodologie définie dans le cadre de l'approche équilibrée. Afin d'assurer une large application de l'approche équilibrée au sein de l'Union, il est recommandé d'y recourir chaque fois que son utilisation est jugée adaptée par les différents États membres concernés, même au-delà du champ d'application du présent règlement. Des restrictions d'exploitation liées au bruit ne devraient être introduites que lorsque d'autres mesures relevant de l'approche équilibrée ne suffisent pas pour atteindre les objectifs spécifiques en matière de réduction du bruit.

[…]

(12) Les évaluations du bruit devraient se fonder sur des critères objectifs et mesurables communs à tous les États membres ainsi que sur les informations existantes disponibles, telles que les informations découlant de la mise en œuvre de la directive 2002/49/CE. Les États membres devraient s'assurer que ces informations sont fiables, qu'elles sont obtenues de manière transparente et qu'elles sont accessibles aux autorités compétentes ainsi qu'aux parties prenantes. Les autorités compétentes devraient mettre en place les outils de suivi nécessaires ».

Ainsi, l'article 1er, point 2, a), dispose que « le présent règlement a pour objectifs de : faciliter la réalisation d'objectifs spécifiques, y compris sanitaires, en matière d'atténuation du bruit au niveau de chaque aéroport, tout en respectant les règles pertinentes de l'Union, en particulier celles fixées par la directive 2002/49/CE, ainsi que la législation applicable dans chaque État membre ». De même, l'article 5, point 1, du même règlement prévoit que « les États membres veillent à ce que les nuisances sonores dans chaque aéroport visé à l'article 2, point 2), soit évaluée conformément à la directive 2002/49/CE ». Le point 2, a), de la même disposition précise que « les États membres veillent à ce que soit adoptée l'approche équilibrée en ce qui concerne la gestion des nuisances sonores liées au trafic aérien dans les aéroports où un problème de bruit a été identifié. À cette fin, les États membres veillent à ce que […] l'objectif de réduction du bruit pour l'aéroport concerné, en tenant compte, le cas échéant, de l'article 8 et de l'annexe V de la directive 2002/49/CE, soit défini ». L'article 6, point 1, dispose, quant à lui, que « les autorités compétentes veillent à ce que les nuisances sonores dans les aéroports relevant de leur responsabilité soient régulièrement évaluées, conformément à la directive 2002/49/CE et à la législation applicable au sein de chaque État membre ».

Aux termes de l'article 1er, point 3, du même règlement, celui-ci « s'applique aux aéronefs engagés dans l'aviation civile ». Le règlement est d'application directe. Dans ces circonstances, l'auteur de l'étude d'incidences a pu

avoir égard aux définitions d'« aéroport » et d'« aéronef » contenues dans l'article 2 du règlement (UE) n° 598/2014 pour en conclure qu'en situation existante, l'aéroport de Charleroi ne constituait pas un « grand aéroport », en sorte que l'arrêté du 13 mai 2004 ne s'appliquait pas, mais qu'il le deviendrait et que l'arrêté s'appliquerait, en situation de référence et en situation projetée.

Les définitions susvisées sont les suivantes :

« Aux fins du présent règlement, on entend par :

1) "aéronef", un aéronef à voilure fixe dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34 000 kilogrammes, ou dont l'aménagement intérieur maximal certifié pour le type donné de l'aéronef comporte 19 sièges passagers ou plus, à l'exclusion de tout siège réservé à l'équipage ;

2) "aéroport", un aéroport dont le trafic excède 50 000 mouvements d'aéronefs civils par année calendaire (un mouvement étant un décollage ou un atterrissage), sur la base du nombre moyen de mouvements au cours des trois années calendaires précédant l'évaluation du bruit ».

60. Il résulte de ce qui précède que la partie adverse n'a pas été induite en erreur par l'étude d'incidences.

Elle indique d'ailleurs ce qui suit dans l'acte attaqué :

« Considérant que suite aux prévisions de trafic aérien évalué en 2026 (67 489 avions commerciaux en 2026), 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 2018 ; que dans les faits, il est toutefois probable que ce seuil soit dépassé un peu plus tard ;

Considérant que 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 ».

La motivation de l'acte attaqué est suffisante et adéquate. Elle permet au requérant de trouver une réponse à sa réclamation.

61. Sur le deuxième grief relatif au caractère erroné de l'activité aérienne de référence, le requérant opère une confusion entre les nombres de passagers et de mouvements. Aux termes de l'étude d'incidences, l'augmentation potentielle du nombre de passagers susceptibles d'être accueillis n'est pas de nature à engendrer une augmentation proportionnelle du nombre de mouvements : d'une part, le taux de remplissage augmente avec le temps et, d'autre part, « l'utilisation d'aéronefs de plus grande capacité permet une augmentation du nombre de passagers sans pour autant avoir un accroissement corrélatif/correspondant au nombre de mouvements ». Or, ce qui importe pour évaluer l'impact sonore du projet, ce n'est pas le nombre de passagers transportés mais bien le nombre de mouvements effectués. La critique,

dirigée contre le nombre de passagers et non contre le nombre de mouvements, n'est donc pas pertinente.

En tout état de cause, aux termes de l'étude d'incidences, en situation existante (2015), le nombre annuel de mouvements lié à des vols commerciaux s'élève à 44.616, tandis qu'en situation de référence, c'est-à-dire à l'horizon 2026 sans allongement de la piste, il s'agit de 67.489 mouvements. Or, pour la situation projetée, c'est-à-dire à l'horizon 2026 avec allongement de la piste, la simulation prend un nombre de mouvements identique à la situation de référence : « schéma d'exploitation : idem situation de référence ». Autrement dit, selon l'auteur de l'étude d'incidences, l'allongement de la piste augmentera le nombre de passagers sans nécessairement augmenter le nombre de mouvements à l'horizon 2026.

Cette estimation n'est pas remise en cause par le pôle Environnement qui a souligné la qualité de l'étude d'incidences, notamment en ce qui concerne les incidences sonores du projet. Il n'appartient pas au Conseil d'État, juge de l'excès de pouvoir, de remettre en cause de telles considérations prospectives, hormis en présence d'une erreur manifeste d'appréciation ou de fait, ce qui ne s'impose pas d'évidence.

La référence au tableau n° 20 (chapitre 5.2) de l'étude d'incidences n'est pas de nature à énerver ce constat. Outre qu'il figure en un chapitre autre que celui consacré à l'environnement sonore, à savoir les « domaines social et économique », il envisage plusieurs hypothèses dans lesquelles le nombre de passagers varie mais, cependant, le nombre de mouvements évalués à 67.489 demeure. Au surplus, il y a lieu de noter que l'étude précise qu'il s'agit d'un essai d'isoler « d'un point de vue théorique » l'impact de l'allongement de piste « en termes de passagers » à l'horizon 2026 et qu'il ne s'agit là que d'hypothèses.

62. En ce qui concerne les retours tardifs, le tableau n° 30 (chapitre 5.1) figurant dans l'étude d'incidences postule un nombre d'arrivées tardives, entre 23 heures et 7 heures qui s'élève à 235+12+32+2 = 298. Cette évaluation se fonde sur les données de l'année 2015 et il n'est pas soutenu que, sur cette base, elle serait erronée.

Outre qu'il renvoie à des rapports de l'ACNAW de 2016 et de 2017 qu'il n'identifie pas précisément ni ne produit, le requérant ne peut être suivi lorsqu'il y oppose des données de 2016 et de 2017, pour les raisons suivantes.

L'auteur de l'étude d'incidences avertit, en préambule du chapitre relatif à l'environnement sonore, que la partie « situation existante » de ce chapitre, rédigé

en 2017, se base sur les données de la situation existante de 2015 (« année complète de données »), tout en intégrant ponctuellement certaines données plus récentes ou mesurées lors d'un événement particulier, tels les attentats de Bruxelles en 2016, ceux-ci ayant affecté le trafic aéroportuaire de Bruxelles-Zaventem. Relayée en cela par l'auteur de l'acte attaqué, l'étude d'incidences explique que ces événements ont nécessité la déviation temporaire d'un certain nombre de mouvements commerciaux vers l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud, ce qui a impliqué une augmentation significative de ceux-ci entre mars et fin avril 2016 et une moyenne de mouvements quotidiens bien plus importante que celle observée pour l'année 2015. La partie adverse a ainsi pu valablement considérer l'année 2016 comme « une année particulière » et qu'il est « normal de ne pas considérer cette année pour caractériser la situation existante et procéder aux comparaisons ».

Par ailleurs, comme le relève la partie intervenante, au moment de la clôture de l'étude d'incidences en novembre 2017, son auteur ne disposait pas encore de données complètes relatives à cette année et ne pouvait, partant, en tenir compte.

Les explications qui précèdent ne sont pas dénuées de pertinence et sont de nature à justifier une évaluation des arrivées tardives à l'aune des données recueillies durant l'année 2015, d'autant que le pôle Environnement, instance spécialisée, n'a pas remis en cause l'étude d'incidences à cet égard.

63. La troisième critique de la troisième branche manque en fait, dès lors que l'auteur de l'étude d'incidences se base sur la version du PEB en vigueur lors de la rédaction de celle-ci, et non sur un projet non encore adopté. Le chapitre 5.1. de l'étude précise en effet ce qui suit :

> « Dans le cadre de cette étude, le trafic aérien projeté a été considéré sur [la] base des hypothèses de trafic prévues à l'horizon 2026.
>
> Cet horizon 2026 a été choisi de manière à rester en adéquation avec l'horizon déterminé lors de la dernière révision du PEB (projection à 10 ans). Il s'agit également d'un horizon qui assure un bon compromis entre des projections suffisamment réalistes et des projections suffisamment lointaines dans le temps ».

Pour le surplus, le grief est irrecevable en ce qu'il fait état de différents taux de croissance sans les étayer par le moindre document.

64. Quant à l'utilisation du logiciel de modélisation INM 6.0c, la partie intervenante rappelle à juste titre que les PEB et PDLT ont été réalisés avec le logiciel INM 6.0c et qu'il était donc nécessaire d'utiliser ce logiciel pour comparer la situation de référence et la situation projetée avec le PEB et le PDLT. Le bureau

d'études a toutefois également simulé l'impact sonore du projet litigieux sur la base de la version 7.0c du logiciel INM.

L'étude d'incidences sur l'environnement mentionne comme suit, les raisons pour lesquelles il a été recouru aux deux versions :

« L'utilisation de la version 6.0c s'inscrit dans la continuité du travail déjà effectué par le SPW dans le cadre des révisions des PEB, dont la dernière effectuée en 2017 (avec les données d'exploitation de 2015). Une version plus récente du logiciel (version 7.0c) a toutefois été également utilisée dans le cadre de cette étude (voir section 5.1.1) de manière à répondre à certaines demandes des riverains et à l'avis émis par l'ACNAW dans le cadre de la 3ème révision des PEB (27 janvier 2016) mais aussi afin de comparer les résultats obtenus entre les deux versions du logiciel. Une description du logiciel est reprise en Annexe 1.1 ».

L'auteur de l'étude d'incidences a ainsi évalué l'impact sonore du projet en situation existante et en situation de référence à l'aide de la version 6.0c du logiciel, et en situation projetée, à l'aide des deux versions 6.0c et 7.0c. Il identifie précisément le différentiel entre les versions utilisées comme il suit :

« Les résultats de la modélisation réalisée avec le logiciel INM 6.0c sont présentés à la Figure 46. Des détails sont repris en Annexe 9.21.

Les résultats de la modélisation réalisée avec le logiciel INM 7.0c sont présentés en Annexe 9.25. Des détails sont repris en Annexe 9.25 également. Une figure comparant les deux modélisations (INM 6.0c et INM 7.0c) est également reprise en Annexe 9.28.

Les résultats des modélisations effectuées avec les deux versions du logiciel INM restent compris à l'intérieur des limites du PDLT (voir Annexe 9.22 et Annexe 9.27), excepté de très légers débordements avec la version INM 7.0c du logiciel, liés très probablement au facteur d'incertitude de la modélisation informatique et vu que le PDLT a été réalisé avec la version INM 6.0c. En conséquence, les courbes de bruit avec 184,9 mouvements journaliers (par 24h) et avec un allongement de la piste à 3.200 m restent comprises à l'intérieur du PDLT ».

En note de bas de page, il remarque, à propos des « très légers débordements » susvisés, qu'« il est évident que si le PDLT avait été réalisé avec la version 7.0c du logiciel INM, ces légers débordements ne seraient plus constatés ». À la lecture du tableau 34 (chapitre 5.1) qui suit ces précisions, on constate qu'en effet, la version 7.0c accentue le bruit par rapport à la version 6.0c, tous les différentiels de la dernière colonne du tableau étant positifs. Il en résulte que le requérant n'a pas intérêt à critiquer l'absence d'évaluation des situations existante et de référence à l'aide de la version 7.0c du logiciel puisque l'écart par rapport à la situation projetée serait nécessairement moindre.

Sous l'intitulé « 5.1.4 Impact selon la version du logiciel utilisé », l'étude d'incidences apporte encore des précisions sur les spécificités des

simulations selon qu'elles ont été réalisées avec la version 6.0c ou 7.0c du logiciel INM.

Il résulte de ce qui précède que l'étude d'incidences n'est pas lacunaire quant à l'utilisation du logiciel de modélisation INM.

C'est donc adéquatement et sans commettre d'erreur manifeste d'appréciation que la partie adverse a considéré ce qui suit :

« Considérant que les riverains reprochent l'utilisation d'un logiciel qu'ils jugent obsolète (INM 6.0c), au lieu d'utiliser la version 7.0c ;

Considérant que les modélisations ont été effectuées avec deux versions du logiciel INM (INM 6.0c et INM 7.0c) ;

Considérant que l'auteur de l'EIE a expliqué sa méthodologie dans le cadre du chapitre acoustique (point 3.5.1. (page 75)) ; que l'utilisation de la version 6.0c s'inscrit dans la continuité du travail déjà effectué par le SPW dans le cadre des révisions des PEB, dont la dernière effectuée en 2017 (avec les données d'exploitation de 2015) ; qu'une version plus récente du logiciel (version 7.0c) a toutefois été également utilisée dans le cadre de cette étude de manière à répondre à certaines demandes des riverains et à l'avis émis par l'ACNAW dans le cadre de la 3e révision des PEB (27 janvier 2016) mais aussi afin de comparer les résultats obtenus entre les deux versions du logiciel ; qu'il apparaît des différences comprises entre 0,5 et 3 dB(A) entre INM 7.0c et INM 6.0c ;

Considérant que l'utilisation du logiciel INM 6.0c a été validée lors d'une réunion du 8 décembre 2016 entre la SOWAER, l'auteur de l'EIE, le SPW et l'ACNAW afin de pouvoir comparer les situations de référence et projetée à la situation existante, le PEB actuel étant dimensionné avec INM 6.0c ».

65. Sur le cinquième point critiquant la qualification d'« aéroport de jour » de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud, l'article 1*bis*, § 2, du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne dispose comme suit :

« L'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud est un aéroport dont l'exploitation est autorisée entre 6 h 30 m et 23 h 00. Toutefois, entre 6 h 30 m et 7 h 00 m et entre 22 h 00 m et 23 h 00 m, les mouvements d'avions ne sont autorisés que pour autant qu'ils ne dépassent pas un *quota* de bruit maximum autorisé par mouvement fixé à 5 points et calculé conformément au § 4 ».

Dès lors que l'aéroport n'est en principe ouvert qu'entre 6 heures 30 et 23 heures, l'étude d'incidences n'est pas lacunaire et l'autorité n'a pas été induite en erreur en considérant qu'il s'agissait d'un « aéroport de jour », par opposition à un aéroport exploité 24 heures sur 24.

En toute hypothèse, tant l'étude d'incidences, à de nombreuses reprises, que l'acte attaqué ont tenu compte des vols nocturnes et de leurs incidences, en sorte que l'autorité a statué en connaissance de cause.

L'argument invoqué en réplique selon lequel « les vols de nuit ont […] été sous-dimensionnés » par le bureau d'études n'est pas de nature à remettre en cause le caractère « diurne » de l'aéroport.

66. L'acte attaqué expose les raisons pour lesquelles l'étude d'incidences n'a opéré que des simulations d'appareils de catégorie E et pas de catégorie D :

> « Considérant qu'aucun aéronef de code D n'a été retenu dans le cadre des simulations ; qu'en effet, afin d'éviter de minimiser l'impact sonore, les deux aéronefs retenus sont de code E, soit des avions de catégorie supérieure aux codes D ; que le choix de retenir deux aéronefs de code E et de ne pas retenir un aéronef de code D correspond à une approche dite "*Worst case*", étant plus contraignant en termes d'impact acoustique ».

Puisque l'approche retenue est plus contraignante en termes d'impacts acoustiques que si l'étude s'était basée sur des avions de catégorie D, cela signifie que les incidences ont été surévaluées par rapport à la réalité, de sorte que le requérant ne dispose pas d'intérêt au grief et l'argument qu'il souligne en son dernier mémoire n'est pas susceptible de modifier ce constat.

L'auteur de l'étude d'incidences estime à moins de 3 %, la part des mouvements commerciaux d'appareils de catégorie E. Le chiffre de 5 à 10 %, mentionné lors de la présentation du projet d'allongement de la piste par la société Sowaer, avant la réalisation de l'étude d'incidences sur l'environnement, n'est pas de nature à établir le caractère lacunaire ou erroné de l'étude d'incidences postérieure. À cet égard, il convient à nouveau de relever que le pôle Environnement, instance spécialisée, n'a pas critiqué le pourcentage de 3 % évoqué dans l'étude et qu'il n'appartient pas au Conseil d'État de remettre en cause des aspects ou prévisions aussi techniques, admis par un bureau spécialisé, hormis en présence d'une erreur manifeste d'appréciation qui n'est pas démontrée en l'espèce, le requérant n'émettant qu'un doute sur la base d'un pourcentage de mouvements d'avions de catégories D, qui, postérieurement à la réunion d'information préalable au public de décembre 2016, n'a été confirmé ni par l'étude d'incidences, ni par la partie adverse, ni par aucune pièce à laquelle le Conseil d'État peut avoir égard.

67. Sur le dernier grief relatif à une « erreur sur la perception du bruit à l'intérieur des habitations » commise dans l'étude d'incidences, le passage critiqué est le suivant :

> « Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), afin de protéger une grande majorité de personnes contre une "gêne grave" pendant la nuit, le niveau extérieur du bruit régulier et continu ne devrait pas excéder un L_{AMax} de 55 dB(A) sur les balcons, terrasses et dans les zones résidentielles extérieures. Pour éviter une "gêne modérée" pendant la journée, le niveau sonore extérieur ne devrait pas

excéder un L_{Aeq} de 50 dB(A). Là où cela est faisable, le niveau sonore extérieur le plus bas devrait être considéré comme le niveau sonore maximum souhaitable pour la création de nouvelles résidences.

À l'intérieur des habitations, les niveaux devraient être limités à un L_{Aeq} de 30 dB(A) et un L_{AMax} de 45 dB(A) pour éviter des effets négatifs sur le sommeil et à 35 dB(A) en journée pour éviter toute gêne (conversation, étude, concentration, …) ».

Cet extrait de l'étude figure sous le chapitre 5.1 « Environnement sonore », section 2 « Cadre réglementaire régional », point 2.5 « Les valeurs guides de l'OMS ». La critique porte donc sur un simple rappel des recommandations de l'OMS, le cas échéant éclairées par une note de l'IBGE (actuellement Bruxelles Environnement), sans aucune référence ou renvoi concret au projet d'allongement de la piste litigieux, ni à la problématique du bruit susceptible d'être engendré par celui-ci à l'intérieur des habitations voisines.

En l'espèce, dans l'introduction du point 3.4 « Campagne de mesures Agora-SGS », le bureau d'études explique ce qui suit :

« Afin de garantir la totale indépendance du constat acoustique, une nouvelle campagne de mesures acoustiques a été effectuée aux abords de la piste et chez les riverains concernés par le trafic aérien afin d'y quantifier objectivement le contexte actuel en fonction des sources de bruit environnantes […].

Ces nouvelles mesures extérieures ont été réalisées en 2017 par le bureau SGS Belgium (laboratoire agréé dans le cadre de la lutte contre le bruit), mandaté par le bureau AGORA responsable de la présente étude […].

[…]

Aucune mesure de bruit à l'intérieur des habitations n'a été effectuée dans le cadre de cette étude étant donné que les mesures d'insonorisation dans les habitations sont déjà encadrées par la cellule de mesures sonores (CMS) du SPW. À titre indicatif, en 2014, il y avait eu 418 rapports relatifs au contrôle du niveau de bruit dans les habitations insonorisées situées aux abords des aéroports wallons qui avaient été remis à la SOWAER. Par ailleurs, SOWAER Environnement préserve un espace de dialogue avec les riverains en cas de désaccord.

De plus, sur le plan de l'évaluation des incidences sur l'environnement, la réalisation de mesures intérieures n'apporte pas d'éléments particuliers puisque les résultats des mesures ne sont pas extrapolables de manière générale, chaque habitation étant spécifique.

Les mesures extérieures par contre permettent quant à elles de caractériser le bruit dans un environnement plus large ».

En conséquence, à supposer que dans l'extrait critiqué de l'étude, son auteur a, à tort, omis d'actualiser les recommandations de l'OMS et dans la mesure où aucune analyse de bruit à l'intérieur des habitations n'a été réalisée dans le cadre du projet présentement attaqué pour les motifs ci-avant exposés, le grief est

irrecevable à défaut d'intérêt. En effet, aux termes de l'article 14, § 1er, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, une irrégularité ne donne lieu à annulation que si elle est susceptible d'avoir exercé une influence sur le sens de la décision prise, a privé les intéressés d'une garantie ou a eu pour effet d'affecter la compétence de l'auteur de l'acte, *quod non* en l'espèce.

Surabondamment, le Conseil d'État observe que le requérant ne soutient pas, en termes de requête, que l'étude d'incidences serait lacunaire en ce qu'elle n'a pas réalisé de mesures à l'intérieur des habitations ni que, partant, l'autorité compétente n'aurait pas disposé des éléments nécessaires pour statuer en connaissance de cause sur la question.

Quant à la critique, formulée en réplique et portant sur un motif de l'acte attaqué aux termes duquel les mesures extérieures permettent de caractériser le bruit dans un environnement plus large, le moyen est tardif et, partant irrecevable, outre qu'il manque en fait, la décision attaquée ne comportant pas une telle affirmation.

68. Il résulte de tout ce qui précède que la troisième branche du deuxième moyen doit être rejetée en chacun de ses griefs.

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

VI. Troisième moyen

VI.1. Thèse de la partie requérante

69. Le requérant prend un troisième moyen de la violation de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de l'insuffisance et de la contradiction des motifs, de l'excès de pouvoir, de l'erreur manifeste d'appréciation et du principe de bonne administration. Il énonce une douzaine de griefs suivant lesquels la motivation de l'acte attaqué est, à son estime, défaillante.

70. Ces griefs ont trait aux éléments suivants :

- l'auteur de l'acte attaqué se contredit sur l'utilité d'autoriser l'extension de la piste, indiquant tantôt qu'elle n'est pas nécessaire pour permettre d'accueillir des avions plus lourds, parce qu'un tel accueil est déjà actuellement possible, tantôt que la piste de l'aéroport doit nécessairement être allongée, de sorte que « la nécessité d'autoriser les travaux litigieux n'est pas suffisamment motivée » ;

- une alternative prévoyant le décollage de tous les avions d'un même seuil de départ fixé à 3200 mètres et permettant donc un « gain acoustique », a été envisagée par l'auteur de l'étude d'incidences mais n'a pas été retenue, alors qu'une alternative semblable a été accueillie lors d'une précédente demande, sur avis favorable du fonctionnaire délégué − « restant d'application » selon l'acte attaqué −, de sorte que ce dernier est entaché d'une contradiction manifeste, dès lors qu'il n'est pas possible de comprendre comment une alternative peut être pertinente en 2008 et ne plus l'être actuellement et que l'explication fournie à ce propos par l'auteur de l'étude n'est pas adéquate;

- l'acte attaqué révèle que l'allongement de la piste implique des dépassements des limites de zones du PDLT et du PEB en violation de la loi du 18 juillet 1973 précitée, dépassements que la partie adverse valide pourtant, ce qui n'est pas admissible et procède d'un excès de pouvoir et d'une erreur manifeste d'appréciation ;

- le dispositif de l'acte attaqué n'autorise pas formellement la création des deux bretelles N6 et N7 pourtant visées par la demande de permis et utiles à la réalisation de l'alternative N7, alors qu'aux termes des motifs de l'acte, cela devait faire l'objet d'une condition spécifique, en sorte qu'il y a une contradiction entre les motifs et le dispositif de l'acte attaqué ;

- l'acte attaqué impose des conditions à charge du demandeur de permis, trop vagues et imprécises, qui laissent à celui-ci une certaine marge de manœuvre dans leur exécution ;

- l'acte attaqué laisse sans réponse au moins dix des arguments formulés par le requérant lors de l'enquête publique, que le moyen résume ;

- l'acte attaqué ne répond pas de manière adéquate à « ses observations relatives à l'impact des bruits aéroportuaires, notamment durant les périodes nocturnes, sur la santé des riverains », la motivation de l'acte attaqué étant à la fois imprécise et inexacte ;

- il n'est pas répondu aux observations du requérant relatives aux craintes des riverains face au risque d'augmentation de la pollution atmosphérique et dénonçant notamment l'absence d'une étude épidémiologique, ni aux craintes émises au sujet des odeurs de kérosène, notamment après lecture d'une publication du Conseil supérieur de la santé ;

- l'acte attaqué n'est pas suffisamment motivé quant à la compatibilité du projet avec le voisinage et l'impact des vols nocturnes sur les niveaux sonores dans les pièces de nuit des habitations, d'autant que le fait que les normes de bruit sont respectées ne suffit pas pour délivrer l'autorisation et qu'il faut que l'incommodité, l'insalubrité et les dangers inhérents à l'exploitation de l'établissement n'excèdent pas les limites des charges normales du voisinage ;

- les critiques formulées à propos des hypothèses prises en tant que référence pour comparer les situations existante et projetée, en ce que l'étude d'incidences se fonde erronément sur une situation existante correspondant à une fréquentation annuelle de 10,5 millions de passagers, ne sont pas rencontrées dans l'acte attaqué ;

- l'acte attaqué rejette à tort l'argument tiré de la dépréciation financière des habitations sises à proximité du projet au motif que l'analyse de l'impact du projet sur ce point ne ressortit pas à la police de l'environnement, en méconnaissance de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne développée à propos de la prévention de préjudices patrimoniaux résultant directement des incidences sur l'environnement d'un projet public ou privé ;

- par ailleurs, contrairement à l'enquête menée par le bureau d'études, il eut été plus intéressant de s'interroger sur l'impact financier du projet sur les biens positionnés dans le PDLT plutôt que sur les communes concernées par le projet dans leur ensemble, argument que le requérant avait soulevé et auquel l'acte attaqué ne répond pas de manière adéquate.

71. En réplique et dans son dernier mémoire, le requérant reprend en substance chacun des griefs susvisés, en apportant quelques précisions et observations en réponse au mémoire de la partie adverse et au rapport de l'auditeur rapporteur.

VI.2. Examen

72. Sur le premier grief, il n'est manifestement pas contradictoire de considérer que, bien que déjà possible avec la piste actuelle non allongée, moyennant une limitation de la charge, l'accueil d'avions plus lourds sera plus aisé avec une piste allongée et, par ailleurs, en réponse à une réclamation regrettant le rejet de « l'alternative de délocaliser les gros porteurs à l'aéroport de Liège », que « l'allongement de la piste est indispensable pour que l'aéroport puisse diversifier ses activités et diminuer sa dépendance vis-à-vis des compagnies *low cost* », qu'on ne peut d'ailleurs pas obliger des compagnies à délocaliser des vols et qu'en outre,

« l'allongement de la piste est également nécessaire pour les avions fréquentant actuellement l'aéroport de Charleroi ».

73. Sur le deuxième grief, quant à l'alternative non retenue relative au décollage de tous les avions au départ du même seuil de 3200 mètres, l'acte attaqué contient notamment les considérations suivantes :

« Considérant que les riverains signalent également que l'EIE n'a pas été réalisée en tenant compte que l'ensemble des décollages se ferait à 3 200 m ; qu'il y a lieu de répondre que les simulations ont tenu compte de la réalité ; qu'en effet les aéronefs de catégorie C qui n'ont pas besoin de 3 200 m pour décoller décolleront de plus ou moins 2 900 m à l'avenir vu la configuration nouvelle pour accéder des dalles de stationnement en front de terminal à la piste ;

Considérant que prendre comme hypothèse que l'ensemble de la flotte aurait décollé à partir de 3 200 m sur la piste 25 (sens vers Jumet) aurait artificiellement maximalisé le gain acoustique vers Jumet, l'impact acoustique lors du décollage étant plus important dans l'axe que latéralement ;

Considérant que le choix du bureau d'études est donc cohérent et tient compte de la réalité des décollages futurs ;

Considérant qu'en prenant en compte des décollages à partir de 2 900 m, on évite de surestimer l'impact positif dans l'axe des décollages ;

Considérant qu'en termes d'impact acoustique global, la situation étudiée par l'EIE est une hypothèse plus pénalisante que de retenir l'ensemble de la flotte décollant à partir de 3 200 m ;

Considérant qu'il y a également lieu de préciser que si l'auteur de l'EIE avait choisi comme hypothèse de faire décoller l'ensemble des avions en bout de piste, cela aurait diminué le nombre de bâtiments changeant d'affectation ;

[…]

Caractère incomplet de l'EIE quant au manque d'analyse de l'alternative où tous les avions décollent à 3 200 m […]

Considérant que cette alternative n'a pas été retenue sur [la] base d'une étude aéronautique réalisée par un expert ; que le chapitre 4 "Alternatives" point 5 explicite les conclusions de l'étude aéronautique ; que l'EIE ne peut être considérée comme lacunaire à ce sujet ».

Cette motivation permet de comprendre les raisons pour lesquelles l'alternative prévoyant que l'ensemble des avions, petits et gros porteurs, décollent au seuil de 3200 mètres n'a pas été retenue. Par ailleurs, contrairement à ce que soutient le requérant, il n'y a, en l'espèce, ni revirement d'attitude dans le chef d'une même autorité administrative, ni contradiction dans les motifs de l'acte attaqué : d'une part, si les fonctionnaires technique et délégué ont émis en 2008 un avis favorable sur une précédente demande portant également sur l'allongement de la piste à 3200 mètres et à supposer que cet avis retenait l'alternative susvisée aujourd'hui abandonnée, l'acte attaqué précise justement que « le Gouvernement

wallon n'a pas ratifié ce permis unique, réputé par conséquent refusé » et, d'autre part, il ressort de l'acte attaqué que ce n'est pas la partie adverse qui estime que le précédent avis du fonctionnaire délégué « reste d'application » mais qu'il s'agit d'une affirmation de ce dernier qui, au demeurant, précise que c'est sous réserve d'être « actualisé à l'aide des données de l'EIE ».

74. Quant à la violation alléguée des dispositions de la loi du 18 juillet 1973 précitée, le requérant épingle certains considérants de l'acte attaqué dont il ne ressort pas que celle-ci serait méconnue. Il s'agit des passages suivants :

« Considérant que, parallèlement à l'utilisation de l'indicateur L_{den}, lequel permet de circonscrire la taille des zones géographiques concernées par les nuisances sonores et à l'intérieur desquelles des mesures d'accompagnement doivent être prises au bénéfice des riverains, le législateur wallon impose aux aéronefs utilisant les aéroports wallons, le respect de seuils de bruit maximum exprimés au moyen de l'indicateur L_{max} ; que cet indicateur détermine le niveau de bruit maximum engendré par le passage d'un seul avion et permet ainsi d'appréhender la gêne ressentie par les riverains lors du passage des aéronefs ; que l'imposition de seuils de bruit maximum permet par conséquent de garantir l'objectif de protection des populations en termes d'insonorisation des logements ;

[...]

Considérant que les indicateurs L_{den} correspondant à l'aviation civile sont restés inférieurs aux valeurs limites des zones concernées dans le PEB pour les points de mesures dans l'axe de la piste (MF1, MF2, MF7 et MF8) ; que seuls les points de mesures MF6, MF9 et MF10 ont montré des dépassements considérés comme plus significatifs (plus de 4 dépassements pendant la période de mesure) ;

Considérant que les niveaux maximums prescrits n'ont pas été dépassés plus de 10 fois par 24 h ;

[...]

Considérant qu'au regard de ces analyses et de ces constats, on constate que la situation sonore existante autour de l'aéroport est correctement encadrée avec les outils existants ; que le réseau de sonomètres permanents DIAPASON liste et contrôle de manière très efficace les niveaux de bruits générés par les avions ; que ces sonomètres sont installés principalement dans l'axe de la piste, là où l'impact acoustique est le plus étendu ; que des fluctuations des niveaux de bruit dans les zones plus latérales à l'axe de la piste, pouvant entraîner ponctuellement des dépassements des niveaux de bruit des zones du PEB, sont mises en évidence ponctuellement lors des mesures réalisées dans le cadre du principe d'égalité (ou lors des mesures de bruit effectuées dans le cadre de cette étude) ; qu'afin de prolonger le réseau de sonomètres permanents existants et de manière à maîtriser davantage les bruits en zones plus latérales, il serait utile d'installer une station permanente en zones latérales de l'aéroport, principalement dans la partie nord-est de Ransart ;

[...]

Considérant que l'augmentation du nombre d'avions basés à l'horizon 2026 de plus de 50 % par rapport à la situation existante devrait impliquer un risque plus important de retards, qui pourront ponctuellement se traduire par des dépassements des L_{AMax} ; qu'il faut cependant rappeler que 97 % des

dépassements en période de nuit ont toutefois lieu lors des décollages entre 6 h 30 et 7 h 00, période la plus sensible pour le respect du L_{Amax} ».

Il n'apparaît d'aucun de ces extraits que la partie adverse « valide la violation des dispositions de la loi du 18 juillet 1973 ». Dès lors que la loi précitée autorise certains dépassements, en ce compris en L_{den} qui est une mesure de bruit ambiant à l'extérieur des habitations − à l'encontre desquels le requérant dit diriger son grief −, il appartient à ce dernier de démontrer que l'acte attaqué autorise des dépassements au-delà de ce que la loi permet, ce qu'il reste en défaut de faire. Il n'y a donc pas non plus de violation de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, ni erreur manifeste d'appréciation.

75. Sur l'absence de condition imposant la création des bretelles N6 et N7 dans le dispositif de l'acte attaqué, l'acte attaqué contient notamment les motifs suivants :

« Considérant qu'une alternative dite N7 est étudiée dans le cadre du dossier; que celle-ci consiste à analyser la possibilité de créer une voie de circulation entre l'extrémité de la prolongation du *taxiway* nord et l'extrémité de l'allongement de piste dans le but d'éviter le positionnement des réacteurs vers Ransart en cas de manœuvre de retournement (raquette) ; que l'EIE précise en ce qui concerne le bruit que : "(...) la réalisation d'une seconde bretelle d'accès depuis le nord d'une part et la suppression d'une aire de retournement d'autre part, constituent une alternative technique intéressante au niveau acoustique (...) cette alternative permettra d'atténuer l'impact acoustique du bruit rampant par rapport au projet étudié (...)" ; qu'une condition sera dès lors émise ;

[…]

Considérant [...] que la SOWAER a donc réanalysé le projet et a décidé d'opter pour l'alternative incluant une bretelle N7 sans raquette de retournement ; que cette alternative évite les inconvénients de l'alternative relative au prolongement du *taxiway* nord avec une bretelle N6 ; que l'opportunité environnementale de l'alternative retenue est confirmée par l'auteur de l'étude d'incidences ».

L'étude d'incidences indique que le projet a évolué entre la réunion d'information préalable et la version définitive de l'étude. L'alternative « intégrant un *taxiway* N7 en lieu et place de l'aire de retournement », qu'elle a analysée comme constituant une « amélioration technique et fonctionnelle du projet, ce qui améliore l'organisation des *taxiways* et l'opérationnalité de l'aéroport », a finalement été retenue et intégrée dans le dossier de demande de permis.

Ainsi, aux termes de l'acte attaqué, la demande de permis unique introduite par la Sowaer porte sur « l'allongement de la piste existante à 3 200 m » et, notamment, la « création de deux bretelles de liaison supplémentaires avec portions de *taxiways* liés ».

Dès lors qu'à l'évidence, il ne convient pas d'imposer le projet lui-même au titre de condition puisque c'est l'objet même de la demande, il n'était pas requis, en l'espèce, d'imposer une condition relative à l'alternative retenue et intégrée dans le dossier de demande. Le fait que l'acte attaqué annonce l'édiction d'une condition qui, finalement, ne figure pas dans son dispositif n'est pas de nature à avoir influencé le sens de la décision dès lors qu'au regard des documents du dossier de demande, singulièrement des plans, l'autorité a correctement appréhendé l'objet de la demande, en ce compris la construction des deux bretelles induites par l'alternative N7. Contrairement à ce que le requérant soutient, le dispositif de l'acte attaqué autorise bien « la construction des bretelles figurant aux plans de la demande », aux termes de l'article 1er qui énonce que « la S.A. Sowaer […] est autorisée à porter la longueur de la piste de l'aéroport à 3 200 mètres […] conformément aux plans joints au présent permis ».

76. Sur le cinquième grief, il est constant que les conditions qui assortissent un permis d'urbanisme doivent être précises et limitées quant à leur objet, et ne porter que sur des éléments secondaires et accessoires. Elles ne peuvent laisser place à une appréciation dans leur exécution ni quant à l'opportunité de s'y conformer ni dans la manière dont elles doivent être exécutées. Ainsi, elles ne peuvent pas imposer le dépôt de plans modificatifs ou complémentaires postérieurement à la délivrance du permis, ou se référer à un événement futur ou incertain ou dont la réalisation dépend d'un tiers ou d'une autre autorité. Ces diverses limites à l'admissibilité des conditions assortissant la délivrance d'un permis sont cumulatives de sorte que si une condition ne satisfait pas à l'une ou à l'autre d'entre elles, elle ne peut pas être admise.

Par ailleurs, il reste toujours loisible à l'autorité de fixer des conditions plus strictes en cours d'exploitation, l'autorisation contenant nécessairement une part de prospective et les techniques évoluant sans cesse. Dès lors, sauf si elles sont prescrites par un texte particulier, ce n'est qu'en cas d'insuffisance manifeste des conditions d'exploitation que le Conseil d'État peut censurer l'administration. De même, l'autorité peut assigner un objectif en termes de conditions, tout en laissant à l'exploitant la liberté de choisir les moyens pour y parvenir.

77. À cet égard, le requérant formule onze critiques à propos de conditions assortissant le permis attaqué, qu'il estime assez vagues et peu précises :

 « "[De placer]" un sonomètre en zones latérales, sans préciser si un seul sonomètre permet de surveiller toutes les zones ou s'il en faut une par zone, comme dans l'axe de la piste ».

La condition critiquée impose d'« assurer la mise en œuvre d'un suivi continu du niveau d'exposition au bruit pour les zones latérales de l'aéroport. Ce suivi doit permettre de pouvoir quantifier et vérifier l'impact du projet au niveau des zones qui ne se trouvent pas dans l'axe de décollage/atterrissage de la piste (zones latérales par rapport à l'axe de la piste). Ce suivi est assuré au moyen d'une station de mesure permanente permettant d'avoir une meilleure connaissance de l'exposition aux bruits aéroportuaires ».

Cette condition fait suite à une recommandation de l'étude d'incidences, à savoir « l'installation d'une station permanente et d'un suivi continu des niveaux sonores en zones latérales de l'aéroport, principalement dans la partie nord-est de Ransart. Cette station permettrait d'évaluer en continu l'exposition des riverains concernés au bruit des avions, et, si nécessaire, pourrait également être utilisée pour évaluer l'impact des bruits rampants par rapport au bruit routier, en complément d'autres mesures de bruit ».

Une telle condition est suffisamment précise quant à sa localisation et quant à l'objectif qu'elle impose.

 « "Veiller à favoriser" certaines procédures de vols indéfinies, donc vraiment attendre [*sic*] un résultat bien précis ».

La condition critiquée est libellée comme suit :

« 2. Veiller à favoriser l'application de toutes procédures de vol permettant de limiter les nuisances sonores et/ou de concentrer les trajectoires à l'atterrissage et/ou au décollage, comme la procédure de descente continue ».

Cette condition est suffisamment précise au regard de son contenu et de son objectif.

 « "Poursuivre le *monitoring*" des arrivées tardives et des actions, soit rien de neuf par rapport à ce qui existe déjà ».

La condition critiquée est libellée comme suit :

« 3. Poursuivre le *monitoring* des arrivées tardives et en poursuivant les actions qui ont permis de limiter ces arrivées tardives ».

S'agissant de poursuivre l'existant, cette condition ne laisse pas de latitude au bénéficiaire du permis. Elle est suffisamment précise.

 « Accueillir les gros porteurs en période creuse, sans les interdire formellement en période nocturne ».

La condition critiquée est libellée comme suit :

« 4. Accueillir les avions gros porteurs (code E) durant les périodes plus creuses de la journée ».

Cette condition est suffisamment précise puisqu'elle impose d'accueillir les avions gros porteurs le jour et non la nuit.

 « "Favoriser" au maximum l'usage de certains convertisseurs, ce qui n'implique en soi aucun objectif précis. Il en va de même pour "assurer" une bonne communication, sans que celle-ci ne soit définie en termes d'efficacité par rapport aux nuisances à subir ».

Les conditions critiquées sont libellées comme suit :

« 6. Favoriser au maximum l'installation et l'utilisation systématique de convertisseur 400 Hertz permettant d'alimenter les avions en électricité sans que ceux-ci ne doivent faire fonctionner leur moteur (effet réducteur sur les bruits rampants).

7. Assurer une bonne communication vis-à-vis des riverains, notamment par rapport à ceux qui sont concernés par les mesures de bruit effectuées pour l'isolation acoustique de leur bâtiment (zones A', B' et C') ».

La condition n° 6 est précise puisqu'elle indique le type de convertisseur à utiliser et indique la fréquence avec laquelle il faut y recourir (« au maximum »). La condition n° 7 est suffisamment claire quant à son objectif (« assurer une bonne communication ») et quant au public-cible (les riverains concernés par les mesures de bruit effectuées pour l'isolation acoustique de leur bâtiment en zones A', B' ou C'). Il n'appartient pas au Conseil d'État d'en contrôler la bonne exécution.

 « "Surveiller" la qualité de l'air sans imposer le respect de la moindre norme en obligation de résultat ».

La condition critiquée est libellée comme suit :

« 1. L'exploitant met en place aux extrémités de la piste deux stations de mesures permanentes de surveillance de la qualité de l'air dont la gestion est confiée à un organisme indépendant compétent en matière de contrôle et d'analyse de la qualité de l'air, lesquelles seront complétées par des mesures au niveau du parc pétrolier.

Les paramètres suivants sont mesurés : naphtalène, formaldéhydes, CO, NOx, particules fines et hydrocarbures totaux ».

Cette condition est suffisamment précise en ce qu'elle impose de réaliser des mesures tout en indiquant qui doit les réaliser (un organisme indépendant), à quel endroit (en extrémité de piste) et quel doit être leur objet (naphtalène, formaldéhydes, CO, NOx, particules fines et hydrocarbures totaux).

 « Établir une méthodologie pour doser les retombées d'hydrocarbures sans imposer le respect de la moindre norme ».

La condition critiquée est libellée comme suit :

« 1. Il sera établi, via un organisme disposant de toutes les agréations nécessaires, une méthodologie d'analyse scientifiquement éprouvée afin de doser les retombées éventuelles d'hydrocarbures liées à l'activité aérienne et procéder à des analyses spécifiques aux endroits adéquats à proximité du site aéroportuaire ».

Cette condition est suffisamment précise puisqu'il s'agit d'établir une méthodologie d'analyse éprouvée scientifiquement.

 « "Limiter" le nombre de mouvements nocturnes de camions sans en définir autrement les termes ».

La condition critiquée est libellée comme suit :

« Limiter le nombre de mouvements nocturnes de camions par le stockage des matériaux sur le site dans une zone accessible durant la période de jour (période d'exploitation de l'aéroport) ».

Cette condition, qui est limitée à la phase « chantier » du projet, est suffisamment précise.

 « "Limiter" l'usage des klaxons, sans y définir la moindre obligation ».

La condition critiquée est libellée comme suit :

« Limiter l'impact sonore des avertisseurs sonores (klaxons de recul) surtout durant la période de nuit ».

Cette condition, elle aussi limitée à la phase « chantier » du projet, est suffisamment précise.

 « "Limiter" au maximum les travaux nocturnes, sans en préciser la teneur ».

La condition critiquée est libellée comme suit : « Limiter au maximum les travaux nocturnes ».

Cette condition, également limitée à la phase « chantier » du projet, est suffisamment précise.

 « “Choisir” des emplacements appropriés pour les engins, sans préciser à quoi correspondent ces endroits appropriés ».

La condition critiquée est libellée comme suit : « Choisir des emplacements appropriés pour l'installation des engins destinés à être utilisés le plus souvent ».

Cette condition, à nouveau limitée à la phase « chantier » du projet, est suffisamment précise.

78. Sur le sixième grief, en principe, la motivation d'un acte de l'administration active ne doit pas contenir de réponse à toutes les objections qui ont été émises au cours de la procédure d'enquête publique. 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, le permis délivré ne peut être considéré comme adéquatement motivé que s'il permet de comprendre les raisons pour lesquelles l'autorité passe outre, au moins partiellement, à ces observations. L'étendue de la motivation est proportionnelle à l'importance de la décision prise et, le cas échéant, à la qualité des observations formulées.

79. En l'espèce, à l'exception peut-être du neuvième argument visé par le grief, qui reprochait à l'étude d'incidences de ne pas démontrer comment sont atteints les objectifs de durabilité dont question à l'article D.I.1 du Code du développement territorial (CoDT) et qui, en soi, n'appelait pas de réponse spécifique, tous les autres points de la réclamation du requérant auxquels, à son estime, l'acte attaqué ne répond pas, sont relatifs à la question des nuisances sonores potentielles engendrées par le projet.

Or, l'acte attaqué contient de très nombreux et longs développements sur la problématique du bruit et assortit le permis unique de plusieurs conditions y afférentes. La motivation de la décision contestée, appuyée par le dossier

administratif, permet de comprendre à suffisance pour quelles raisons elle a été adoptée malgré les multiples points listés dans la réclamation du requérant et pourquoi les griefs formulés dans celle-ci n'ont pas été accueillis.

80. Sur le septième grief, sous le chapitre 5.11 « Population (sécurité et santé) », l'étude d'incidences sur l'environnement analyse l'impact du projet litigieux sur la santé, de la manière suivante :

« Pour rappel, au niveau :
- des éventuelles odeurs, nous renvoyons le lecteur au chapitre 5.10 "Air et climat" ;
- du confort acoustique, nous renvoyons le lecteur au chapitre 5.1 "Environnement sonore".

Pour le surplus, nul ne peut contester que le bruit en général et le bruit aérien en particulier puissent avoir des effets néfastes sur la santé.
À cet égard, le droit à la protection de la vie privée/familiale et à la santé est protégé par l'article 8 de la convention européenne des droits de l'homme.

Dans son appréciation du comportement de l'autorité en matière de développement aéroportuaire, les juridictions ont systématiquement appliqué la notion d'approche équilibrée. Cette notion est reprise dans le règlement européen 598/2014 du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée.

La Cour d'appel de Bruxelles dans son arrêt du 2 juin 2017 concernant l'aéroport de Liège (aéroport fonctionnant 24h/24) a considéré que l'équilibre était respecté depuis la mise en œuvre des mesures d'accompagnement *via* le décret du 29 avril 2004 et la publication des zones de bruit (PEB et PDLT) en date du 13 juillet 2004, sous réserve des considérations de la Cour d'appel quant à la non-mise en place de l'arrêté sanction. La Cour donne d'ailleurs injonction à la Wallonie d'appliquer cet arrêté, en d'autres termes, de compléter son dispositif en matière de lutte contre le bruit.

En ce qui concerne l'aéroport de Charleroi, il est permis de penser que ce principe pourrait également être transposé. Cependant, l'auteur de l'étude d'incidences n'est pas habilité, dans le cadre de la présente étude, à commenter davantage les impacts de l'arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles quant à la situation des riverains de l'aéroport de Charleroi. En effet, un litige introduit en 2003 devant le Tribunal civil de Charleroi est toujours en cours mettant en cause des riverains de l'aéroport (30 familles), la Wallonie et BSCA ».

L'acte attaqué contient notamment la motivation suivante quant à l'impact du projet sur la santé :

« Considérant que les réclamants dénoncent des risques pour la santé ; qu'une telle étude dépasse le cadre de l'étude d'incidences sur l'environnement du projet de l'allongement de la piste ; qu'en outre, de nombreuses études ont déjà été réalisées sur le sujet ;

Considérant cependant qu'il ne faut pas nier que le bruit en général et le bruit lié à l'activité aéroportuaire peut avoir des effets néfastes sur la santé ; que dans ce cadre, le principe de l'approche équilibrée entre les aspects économiques et les aspects environnementaux et de santé est recommandé ;

> Considérant que contrairement à de nombreux aéroports, la Région wallonne a mis en place un ensemble de mesures en vue, d'une part, de limiter le bruit à la source et d'autre part, de pallier les conséquences sur la santé par le biais de mesures d'accompagnement ; que la Cour d'appel de Bruxelles, dans son arrêt du 2 juin 2017 concernant l'aéroport de Liège (fonctionnant 24h/24), considère que l'équilibre a été rétabli par le biais des mesures reprises dans le décret du 29 avril 2004 et la publication des plans de développement à long terme et des plans d'exposition au bruit publié au *Moniteur belge* le 3 juillet 2004 ; qu'il est dès lors permis de penser que ce principe peut être transposé à l'aéroport de Charleroi ; que cet équilibre doit être considéré comme respecté en ce qui concerne l'aéroport de Charleroi ouvert de 6 h 30 à 23 h, même si des vols nocturnes mais assez limités sont constatés ».

D'autres passages de l'acte attaqué témoignent également du fait que la partie adverse a examiné la question de l'impact du projet sur la santé et que, spécialement sous l'aspect « bruit », elle ne nie pas le fait que le projet, notamment par l'accueil d'avions plus lourds, aura un impact qui pourra être plus incommodant pour certains riverains. L'autorité relève cependant que, de manière globale, au regard du nombre de riverains impactés, l'allongement de piste aura un « impact positif » sur le bruit étant donné qu'il y aura globalement plus d'habitations concernées par une amélioration de la situation acoustique que d'habitations subissant une détérioration de la situation acoustique − ce que le requérant ne remet pas en cause.

Sous cet aspect « bruit », la motivation susvisée est adéquate et suffisante en ce qu'elle permet au requérant de comprendre pourquoi la décision a été adoptée telle qu'elle l'a été et lui permet, à la lumière de l'étude d'incidences, de trouver une réponse suffisante et adéquate à sa réclamation. Notamment, il n'est pas manifestement déraisonnable, après avoir relevé que, contrairement à d'autres aéroports, la Région wallonne a mis en place un ensemble de mesures en vue de limiter le bruit à la source et de pallier les conséquences sur la santé par le biais de mesures d'accompagnement, de penser que les enseignements d'un arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles relatifs à l'aéroport de Liège qui fonctionne 24 heures sur 24 sont *a fortiori* transposables à l'aéroport de Charleroi qui est un aéroport de jour, « même si des vols nocturnes mais assez limités sont constatés ».

Pour le surplus, le moyen manque en fait en tant qu'il prétend que la motivation de l'acte attaqué « se limite à l'unique aspect bruit ». L'étude d'incidences renvoie aussi au chapitre 5.10 « Air et climat », tandis que l'acte attaqué comporte de nombreux développements sur la qualité de l'air et les émissions de polluants. Le requérant n'a, par ailleurs, pas intérêt à reprocher à la partie adverse de se borner à renvoyer à de nombreuses études, sans précision, alors qu'il ne critique pas le constat premier qu'une étude des risques pour la santé dépasse le cadre de l'étude d'incidences pour un projet d'allongement de la piste.

81. À propos du grief ayant trait à la pollution atmosphérique, l'acte attaqué contient les considérations suivantes :

« Considérant que l'évaluation de l'impact sur la qualité de l'air du site de l'aéroport de Charleroi a été réalisée selon la méthodologie basée sur les préconisations du guide méthodologique de l'ACNUSA (Autorité française de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires) ;

Considérant qu'une évaluation de la qualité de l'air ambiant en situation existante de référence (année 2015) a dans un premier temps été réalisée sur [la] base de la campagne de mesures menée en 2011 par l'ISSeP aux abords de l'aéroport et des résultats disponibles au niveau du réseau de mesures de la qualité de l'air de l'ISSeP (2014-2016) ;

Considérant que selon les conclusions de l'étude de l'ISSeP menée en 2011, aucun apport significatif particulier concernant les polluants étudiés n'a pu être relié à l'activité aéroportuaire de l'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud ; que cependant, les HAP et le formaldéhyde (potentiellement présents dans les gaz de combustion du kérosène) n'ont pas fait partie des analyses réalisées dans le cadre de cette étude ;

Considérant que sur [la] base des résultats entre 2014 et 2016 issus de la station de mesures la plus proche (+/- 3 km au Sud), on peut conclure que la qualité moyenne annuelle de l'air n'est globalement pas bonne pour les particules PM2.5 et PM10 lorsque l'on considère les normes OMS mais devient acceptable avec la directive européenne ; que des dépassements des valeurs moyennes annuelles en NOx sont observés, ce qui révèle une mauvaise qualité de l'air pour les NOx, probablement imputable au trafic automobile ;

Considérant qu'en ce qui concerne les HAP mesurés à Marcinelle, soit +/- 7 km au Sud du site, on observe des dépassements de la valeur indicative de l'AWAC pour les concentrations moyennes annuelles en benzo(a)pyrène ; qu'aucun dépassement en naphtalène n'a été mis en évidence ;

Considérant qu'une évaluation des émissions de contaminants liées aux consommations du site a spécifiquement été réalisée au droit du site aéroportuaire au niveau de l'aérogare, du parc pétrolier et de l'aviation ; que cette approche a été appliquée à la situation actuelle (2015), à la situation future de 2026 sans considérer l'extension de la piste (= situation de référence 2026) et comparée à la situation existante de 2015 ; que de la même manière, les émissions liées au projet et à l'alternative N6/N7 ont été évaluées et comparées à la situation de référence 2026 afin d'isoler l'impact spécifique du projet ou de l'alternative ;

Considérant que les polluants étudiés dans le cadre de cette étude sont :

- pour les activités de l'aérogare : oxydes d'azote (NOx) uniquement (CO, particules (ultra)fines et hydrocarbures totaux étant considérés comme négligeables par rapport aux quantités liées à l'aviation) ;

- pour les activités du parc pétrolier : COV (composés organiques volatils) ;

- pour l'aviation : hydrocarbures totaux (imbrûlés), monoxyde de carbone (CO), oxydes d'azote (NOx) et particules (ultra)fines.

Considérant qu'un état des connaissances actuelles sur les particules ultrafines (ou nanoparticules) a été spécifiquement réalisée à la demande des riverains ;

Considérant que les moteurs d'aéronefs (à l'exception des APU) sont soumis à une réglementation stricte définie au niveau international de l'ICAO depuis 1981 ; que les particules ultrafines (non volatiles) sont une question réglementaire plus récente ; qu'une amélioration de la connaissance de ces facteurs d'émissions est attendue dans le futur avec le développement de normes pour les moteurs d'avions appliqués à partir du 1/01/2020 ; que les études menées à l'étranger ont confirmé que les mesures montrent des plus grandes concentrations de particules ultrafines sous le vent de l'aéroport (Amsterdam, Los Angeles) ;

Considérant que l'impact de l'extension de la piste, quel que soit le projet considéré, ne génère aucune émission supplémentaire de NOx imputable aux activités de l'aérogare par rapport à la situation de référence 2026 ;

Considérant que les activités de remplissage de la citerne vers le camion-citerne, puis du camion-citerne vers l'avion entraînent une augmentation des émissions de COV liée à l'avitaillement (passage de +/- 13 t à +/- 20 tonnes/an en 2026 suite à l'augmentation du nombre de mouvements/passagers) ;

Considérant que la mise en place du projet d'extension de la piste ou de l'alternative n'a aucune influence sur l'augmentation des pertes dues au remplissage ;

Considérant qu'en termes d'émissions totales sur le domaine étudié, on peut observer une augmentation importante des émissions en hydrocarbures totaux (+ 38 %), CO (+ 46 %), NOx (+ 63 %) et particules fines (+ 53 %) entre 2015 et 2026. Ce constat est uniquement imputable à l'augmentation du nombre de mouvements et est identique pour le projet et l'alternative N7 ;

Considérant que l'on peut constater que l'ordre de grandeur des émissions 2015 en CO, NOx et particules fines calculé pour l'aéroport de Gosselies est cohérent par rapport à celles des aéroports français publiés par le Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer ;

Considérant que l'évaluation des incidences des émissions des avions sur la qualité de l'air est réalisée sur [la] base d'un modèle de dispersion des polluants pour les différentes phases ; que les résultats du modèle montrent que les concentrations les plus importantes en hydrocarbures totaux, CO, NOx et PMx se situent logiquement dans l'axe de la piste et aux abords proches de celle-ci quelle que soit la situation étudiée ; que les panaches de dispersion de ces contaminants montrent systématiquement une orientation générale Nord-Est-Sud-Ouest correspondant bien à la rose des vents dominants ;

Considérant que sur [la] base des résultats des modélisations, on peut constater que la répartition des émissions avec le projet d'extension de la piste permettrait de réduire légèrement l'augmentation des concentrations à l'immission par rapport à la situation actuelle de référence 2026 sans extension de piste (6 à 15 %) ;

Considérant que l'augmentation des concentrations à l'immission en 2026 est exclusivement liée au développement actuel de l'aéroport ; que la comparaison entre le projet et l'alternative N7 a permis de montrer que cette dernière était globalement légèrement plus avantageuse en termes de concentrations à l'immission sur le domaine et sur les récepteurs extérieurs au site que le projet ;

Considérant qu'aucun dépassement des valeurs guides des PM2,5, PM10 et CO n'a été observé en situation existante 2015 ni en situation projetée 2026 avec ou sans projet d'extension de la piste ;

Considérant en ce qui concerne les NOx, que la valeur maximale moyenne calculée sur l'ensemble du domaine révèle en situation de référence 2026 ainsi

qu'en situation projetée (quel que soit le projet considéré) des dépassements de la valeur cible de l'AWAC :
- dans la moitié nord-est de la piste jusqu'au cimetière de Ransart ;
- dans le coin sud-ouest de la piste et dans le prolongement (entrée A54) ;
- en bordure sud du site aéroportuaire, au niveau du zoning ;
- en bordure nord du site, au niveau de l'aéropôle et son prolongement ouest.

Considérant en ce qui concerne les hydrocarbures totaux (imbrûlés), que même si les proportions en naphtalène et formaldéhydes ne sont pas strictement utilisables telles quelles, il y a des risques probables de dépassements de normes au droit du site aéroportuaire ; qu'afin de lever cette incertitude, SGS recommande de réaliser des mesures de naphtalène et formaldéhydes au droit et aux alentours du site aéroportuaire ;

Considérant que l'auteur de l'EIE recommande l'installation de deux stations de mesures permanentes aux extrémités de la piste et une autre au niveau du parc pétrolier pour assurer un *monitoring* continu ainsi qu'une campagne de mesures ponctuelles autour de l'aéroport ; qu'il recommande des analyses systématiques des PM2,5 - PM10, NOx, carbonyles (formaldéhyde), benzène et HAP (naphtalène inclus) ainsi qu'une étude approfondie de la qualité de l'air ambiant à long terme par le biais de campagnes de mesure en continu sur le site et dans les environs ;

Considérant qu'en ce qui concerne la qualité de l'air, le Gouvernement prend acte des considérations générales de l'auteur de l'étude d'incidences en lien avec le secteur de l'aviation quant à l'utilisation des biocarburants et la mise en place de nouvelles technologies permettant d'éviter d'utiliser du kérosène durant la phase de taxi ("*Taxibot*, *Electric green taxiing system*") ; qu'afin de réduire les incidences environnementales, l'exploitant veillera également à:

- étudier la faisabilité de mettre en place des systèmes d'équilibrage entre camions/réservoirs et camions/avions ;
- étudier la faisabilité d'équiper les réservoirs de systèmes de récupération/abattement des vapeurs de carburants ;
- faire le choix du meilleur combustible au niveau du parc pétrolier ;
- si possible, de privilégier des véhicules électriques ou au gaz ;
- d'envisager le renouvellement des engins de piste, avec des moteurs adaptés aux besoins ;
- étudier la faisabilité d'installer des panneaux photovoltaïques au droit du site aéroportuaire ».

Ces dernières conditions sont reprises dans le dispositif de l'acte attaqué, outre la première condition suivante :

« 1. L'exploitant met en place aux extrémités de la piste deux stations de mesures permanentes de surveillance de la qualité de l'air dont la gestion est confiée à un organisme indépendant compétent en matière de contrôle et d'analyse de la qualité de l'air, lesquelles seront complétées par des mesures au niveau du parc pétrolier.

Les paramètres suivants sont mesurés : naphtalène, formaldéhydes, CO, NOx, particules fines et hydrocarbures totaux ».

82. D'une part, le requérant se borne à répéter le grief qu'il formulait dans sa réclamation sous l'intitulé « f. Pollution atmosphérique due au trafic aérien (très important) » et à affirmer que l'acte attaqué n'y répond pas. Il ne critique pas les motifs susvisés de l'acte attaqué lui-même qui ont trait à la qualité de l'air aux

abords de l'aéroport et donc, notamment, à la problématique de la pollution atmosphérique. À défaut de remettre ces considérations en cause, le requérant n'a pas intérêt à soutenir que sa critique ci-avant rappelée n'a pas reçu 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, § 1er, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'État.

83. D'autre part, l'étude d'incidences indique, dans le chapitre consacré aux « air et climat », ce qui suit, à titre de recommandation de la part de son auteur :

> « Les principales odeurs en provenance du site aéroportuaire sont inhérentes au processus de combustion des moteurs qui équipent les avions. C'est pourquoi il est difficile de prendre des mesures visant à limiter l'impact olfactif des activités aéroportuaires. L'exploitant ne peut qu'inciter les compagnies qui desservent le site à utiliser des avions modernes équipés de moteurs performants afin de réduire le taux d'imbrûlés et de COV émis ».

Quant à lui, l'auteur de l'acte attaqué aborde la problématique des nuisances potentielles dues aux gaz de combustion du kérosène, prend acte des considérations en lien avec le secteur de l'aviation « quant à l'utilisation des biocarburants et la mise en place de nouvelles technologies permettant d'éviter d'utiliser du kérosène durant la phase de taxi ("*Taxibot*, *Electric green taxiing system*") » et, enjoignant notamment à l'exploitant de « faire le choix du meilleur combustible au niveau du parc pétrolier », il assortit l'acte attaqué d'une condition imposant la réalisation de mesures permanentes de surveillance de la qualité de l'air, « lesquelles seront complétées par des mesures au niveau du parc pétrolier ». Dès lors que les odeurs de kérosène « sont inhérentes au processus de combustion » des moteurs des avions, la critique formulée quant à ce par le requérant n'appelait pas de réponse spécifique.

84. En ce qui concerne la compatibilité du projet avec le voisinage, la critique ne vise que la motivation de l'acte attaqué quant à l'impact des vols nocturnes sur les niveaux sonores dans les pièces de nuit.

Il a déjà été relevé que l'étude d'incidences, à de nombreuses reprises, et l'acte attaqué ont tenu compte des vols nocturnes et de leurs incidences, en sorte que l'autorité a statué en connaissance de cause. Il résulte d'une lecture globale de l'acte attaqué, à la lumière de l'étude d'incidences, que l'autorité a considéré que le projet induirait des impacts négatifs pour une partie du voisinage, notamment en termes de bruit, mais que ces impacts restent en-dessous des limites des charges normales du voisinage. À cet égard, le contrôle du Conseil d'État, qui ne peut se prononcer en opportunité, est marginal et limité au pouvoir de sanctionner une erreur manifeste d'appréciation, erreur non établie en l'espèce. Il n'est pas soutenu ni démontré que

les options choisies par le bénéficiaire de l'acte attaqué, les recommandations de l'auteur de l'étude d'incidences et les conditions imposées par l'acte attaqué ne permettent pas de maintenir ces impacts négatifs en-dessous de cette limite de la normalité. La motivation de l'acte attaqué est suffisante et adéquate.

85. Sur le dixième grief, il est normal que le chargé d'étude se base sur la situation existante de fait pour la comparer avec les situations de référence et projetée afin d'évaluer les impacts réels du projet sur l'environnement. En l'espèce, le calcul de la croissance de la fréquentation de l'aéroport est exposé dans l'étude d'incidences sans qu'il soit démontré qu'il serait erroné. L'auteur de l'acte attaqué a pris la décision attaquée, notamment sur la base des analyses réalisées par l'auteur de l'étude d'incidences, sans remettre en cause les estimations retenues. Les arguments visés dans le présent grief n'appelaient pas de réponse formelle particulière.

86. Sur les deux derniers griefs portant sur la dépréciation des biens immobiliers, l'acte attaqué est notamment motivé comme il suit :

« Considérant que la dépréciation des biens ne ressortit pas [à] la police du permis d'environnement ; que cependant, suite à la demande de plusieurs riverains, l'auteur de l'EIE a questionné plusieurs notaires de la région dont l'étude se situe dans les communes du PDLT afin de répondre à trois questions :

1. Depuis le début des années 2000, pouvez-vous donner votre impression générale sur l'évolution du marché immobilier dans les anciennes communes précitées ?
   Pour résum[er] : les prix du marché ont atteint un pic en 2007. Depuis cette date, le marché a tendance à se réguler et retrouver son "rythme de croisière".

2. En toute objectivité, avez-vous constaté depuis le début des années 2000 et le développement important de l'aéroport, que ce développement ait pu influencer les prix des immeubles à usage résidentiel ou terrains à bâtir vendus à la baisse ?

   Pour résum[er] : les prix constatés sont stables. Tout au plus, Maître [G] relève que le prix des propriétés très proches de la zone de décollage pourrait être influencé par les activités aéroportuaires. De manière générale, aucun notaire ne note une dépréciation des biens immobiliers liée au développement de l'aéroport, à l'exception des zones les plus proches de la piste (quartier Jumet chef-lieu, rue de Gosselies). Notons que pour les zones proches de l'aéroport (A' et B'), les riverains propriétaires avant le 13/07/2004 ont la possibilité de vendre à l'amiable leur immeuble à la SOWAER à la valeur vénale majorée de 10 % et d'une indemnité de déménagement.

3. Dans le cadre des demandes préalables à la passation des actes, recevez-vous l'information selon laquelle un bien vendu est situé dans une zone des plans d'exposition au bruit de l'aéroport de Charleroi ?

   Pour résum[er] : oui pour Charleroi mais pas toujours pour les autres communes. L'information selon laquelle un bien vendu est situé dans une

zone des plans d'exposition au bruit de l'aéroport de Charleroi pourrait être améliorée ».

87. La circonstance que l'acte attaqué indique que la dépréciation des biens ne ressortit pas à la police du permis d'environnement est sans incidence sur le sens de la décision puisqu'il ressort de l'acte attaqué que son auteur a examiné cet impact, faisant siennes les conclusions de l'étude d'incidences. Le grief est irrecevable à défaut d'intérêt.

Par ailleurs, en s'appropriant les conclusions de l'étude d'incidences tirées des réponses obtenues par son auteur à la suite des contacts « entrepris avec l'ensemble des notaires dont l'étude se situe dans les communes du PDLT », la partie adverse admet implicitement mais certainement la pertinence de la méthode de travail retenue. La réclamation du requérant à ce sujet n'appelait pas de réponse formelle spécifique. Pour le surplus, en tant que le grief soutient qu'il eut été plus intéressant d'interroger les notaires sur l'impact financier touchant les seuls biens situés dans le PDLT, le requérant invite en réalité le Conseil d'État à substituer son appréciation à celle de l'autorité, ce qui ne se peut, aucune erreur manifeste n'étant établie en l'espèce sur ce point.

88. Il résulte de tout ce qui précède que le troisième moyen n'est fondé en aucun de ses griefs.

VII. Indemnité de procédure

89. 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 1er.

La requête est rejetée.

Article 2.

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

La contribution prévue à l'article 66, 6°, du règlement général de procédure, liquidée à la somme de 20 euros, est mise à charge de la partie requérante.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 350 euros, sont mis à charge de la partie requérante à concurrence de 200 euros et à charge de la partie intervenante à concurrence de 150 euros.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e^ chambre, le 1er septembre 2022, par :

Colette Debroux,	président de chambre,
Anne-Françoise Bolly,	conseiller d'État,
Luc Donnay,	conseiller d'État,
Florence Van Hove,	greffier.

Le Greffier, Le Président,

Florence Van Hove Colette Debroux