CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

LE PRÉSIDENT DE LA XIII^e^ CHAMBRE SIÉGEANT EN RÉFÉRÉ

A R R Ê T

n^o^ 255.875 du 21 février 2023

A. 237.053/XIII-9.741

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^ Sylviane LEPRINCE, avocat,
rue du Lombard 67
5000 Namur.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 16 août 2022, Pascal Longueville demande, d'une part, la suspension de l'exécution de :

- l'arrêté du Gouvernement wallon du 28 avril 2022 délimitant la deuxième zone rectifiée du plan de développement à long terme de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (zone B) et abrogeant l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 délimitant la deuxième zone du plan de développement à long terme de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (zone B);

- l'arrêté du Gouvernement wallon du 28 avril 2022 délimitant la deuxième zone du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (zone B') à la suite de la cinquième révision des plans d'exposition au bruit et abrogeant l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 délimitant la deuxième zone du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (zone B')

et, d'autre part, l'annulation de ces deux arrêtés.

II. Procédure

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

M. Pierre-Yves Mélotte, auditeur adjoint au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'État.

Par une ordonnance du 12 janvier 2023, l'affaire a été fixée à l'audience du 9 février 2023 et le rapport a été notifié aux parties.

M. Luc Donnay, conseiller d'État, président f.f., a exposé son rapport.

M^e^ David Fesler, avocat, comparaissant pour la partie requérante, M^e^ Sylviane Leprince, avocat, comparaissant pour la partie adverse, 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

1. Le litige est relatif à la rectification des zones du plan de développement à long terme (PDLT) et du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud.

2. Le cadre juridique est fixé, d'une part, par l'article 1^er^*bis* de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit et, d'autre part, par ses arrêtés d'exécution.

3. Le requérant, riverain de l'aéroport, est domicilié rue Nicolaï 32 à Ransart (Charleroi) et y habite.

4. Le décret du 8 juin 2001 ajoute un quatrième paragraphe à l'article 1^er^*bis* de la loi du 18 juillet 1973, précitée. Cette disposition prévoit des seuils maximum de bruit (« L_{max} »), exprimés en décibel A (« dB(A) »), qui ne peuvent pas être dépassés lors du passage de chaque avion.

Ces seuils décroissent en fonction des zones d'exposition au bruit.

Il s'agit donc de valeurs instantanées (et non moyennes) : elles sont mesurées pour chaque passage d'avion et non pour une période déterminée.

L'indicateur « L_{max} » est, selon les termes du décret, mesuré « en un lieu géographique déterminé ».

5. Le décret du 29 avril 2004 modifie substantiellement la loi du 18 juillet 1973. Les modifications portent notamment sur les quatre objets suivants.

5.1. Premièrement, l'article 1er, § 2, alinéa 1er, de la loi du 18 juillet 1973, tel que modifié par ce décret, habilite le Gouvernement wallon à « délimiter un plan de développement à long terme sur la base de zones d'exposition au bruit correspondant aux limites maximales de développement des aéroports et aérodromes en Région wallonne ».

Il s'agit donc de prédire, à long terme, le développement des aéroports en prévoyant une « utilisation maximale qui, dans les faits, pourrait n'être jamais atteinte, et ce, dans l'intérêt de ne pas sous-estimer les nuisances subies mais, au contraire, de les anticiper » (Projet de décret modifiant l'article 1er*bis* de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, Exposé des motifs, *Doc. parl.*, Parl. w., 2003-2004, n° 661/1, p. 2).

Ce PDLT est divisé en quatre zones (A, B, C et D), qui sont déterminées en fonction de la valeur de l'indicateur L_{den}, qui se calcule suivant la formule prévue à l'article 1er*bis*, § 2, alinéa 2, de la loi.

Le L_{den} est donc une valeur exprimée en dB(A) qui constitue une moyenne sur une longue période (le jour, le soir et la nuit), et non sur un temps instantané (tel le passage d'un avion).

Les quatre zones sont déterminées dans un ordre décroissant en fonction des seuils suivants (art. 1er*bis*, § 2, al. 3 à 6, de la loi du 18 juillet 1973, tel que modifié par le décret du 29 avril 2004) :

- zone A : L_{den} supérieur à 70 dB(A);
- zone B : L_{den} compris entre 65 et 70 dB(A);
- zone C : L_{den} compris entre 60 à 65 dB(A);
- zone D : L_{den} compris entre 55 et 60 dB(A).

Dans l'esprit du législateur de 2004, le PDLT est donc intangible, s'agissant de limites maximales d'exploitation à long terme : il n'est pas destiné à être révisé (au contraire du PEB).

5.2. Deuxièmement, l'article 1er, § 3, de la loi du 18 juillet 1973, tel que modifié par ce décret, habilite le Gouvernement wallon à adopter, « [d]ans le plan de développement à long terme […] un plan d'exposition au bruit correspondant au développement projeté à dix ans des aéroports et comprenant des zones d'exposition au bruit arrêtées de manière décroissante, en fonction de la valeur de l'indicateur de bruit L_{den} […] ».

Le PEB doit contenir quatre zones (A', B', C' et D') qui sont déterminées aussi en fonction de l'indicateur L_{den}, lequel se calcule suivant la même formule prévue à l'article 1er*bis*, § 2, alinéa 2, de la loi.

Ces quatre zones sont les suivantes (art. 1er*bis*, § 3, al. 2 à 5, de la loi du 18 juillet 1973, tel que modifié par le décret du 29 avril 2004) :

- zone A' : L_{den} supérieur à 70 dB(A);
- zone B' : L_{den} compris entre 66 et 70 dB(A);
- zone C' : L_{den} compris entre 61 et 66 dB(A);
- zone D' : L_{den} compris entre 56 et 61 dB(A).

À l'inverse du PDLT, le PEB est donc un instrument de prospective à moyen terme (horizon de dix ans) et il est destiné à être révisé régulièrement, c'est-à-dire tous les trois ans.

Cette révision triennale doit toutefois respecter deux limites :

- d'une part, les nouvelles zones du PEB délimitées lors d'une révision de cet instrument ne peuvent pas être réduites par rapport à celles définies lors de la version précédente (par exemple, si l'on se trouve en zone C' du PEB avant révision, on ne peut pas se trouver en zone D' après révision, l'objectif étant de préserver les droits acquis aux mesures d'accompagnement);

- d'autre part, les nouvelles zones du PEB délimitées lors d'une révision de cet instrument ne peuvent pas dépasser les limites des zones du PDLT (par exemple, si l'on se trouve en zone C au PDLT, la zone révisée du PEB ne pourra pas dépasser cette zone C du PDLT).

Les travaux préparatoires (Projet de décret modifiant l'article 1er*bis* de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, Exposé des motifs, *Doc. parl*., Parl. w., 2003-2004, n° 661/1, p. 2) présentent la situation comme il suit :

« Pour assurer la pertinence dans le temps du plan d'exposition au bruit, il est prévu que ce plan [d'exposition au bruit] sera réactualisé tous les trois ans en tenant compte de l'exploitation effective de l'aéroport et des niveaux de bruit qu'elle engendre, tout en intégrant les perspectives à dix ans.

L'objectif de la révision triennale est donc double :

1. vérifier, d'une part, que le plan d'exposition au bruit en vigueur correspond, au minimum, à la situation réelle, notamment en ce qui concerne le nombre de mouvements enregistrés sur l'aéroport ou la flotte utilisée par les opérateurs économiques…

2. d'autre part, adapter les limites du plan d'exposition au bruit en fonction de l'évolution prévue ou prévisible des activités aéroportuaires et de la composition des flottes à dix ans.

Cette révision doit néanmoins respecter deux limites. La première est une limite minimale : en aucun cas, les zones fixées dans le plan d'exposition au bruit à réviser ne peuvent être réduites. La seconde est maximale : on ne peut étendre les limites des zones au-delà du plan de développement à long terme ».

5.3. Troisièmement, l'inclusion dans les zones du PDLT et du PEB a pour effet de déclencher, le cas échéant, le droit à une série de mesures d'accompagnement pour les riverains, telles que, par exemple, l'acquisition de leur maison d'habitation par la Région wallonne ou l'octroi de subsides à l'isolation (art. 1er*bis*, §§ 4 à 6, de la loi du 18 juillet 1973, tel que modifié par le décret du 29 avril 2004).

Les travaux d'isolation ont pour objectif, à l'extérieur de la zone A du PDLT mais à l'intérieur des zones A', B' et C' du PEB, de réduire le bruit pour garantir en principe un niveau sonore maximum de 55 dB(A) dans les principales pièces de jour.

5.4. Quatrièmement, le décret du 29 avril 2004 déplace l'ancien quatrième paragraphe au nouveau paragraphe 7, tout en le modifiant.

Cette disposition prévoit toujours des niveaux sonores maximaux (L_{max}) « instantanés » mais dont les seuils doivent à présent être respectés « au droit des sonomètres » (dont la localisation est arrêtée par arrêté ministériel) et qui sont fonction, cette fois-ci, de la zone du PDLT où se situe le sonomètre; l'article 1er*bis*, § 7, dispose comme il suit en ses alinéas 3 et 4 :

« Entre 23 heures et 7 heures, ces seuils de bruit sont fixés à 87 dB (A) L_{max} au droit des sonomètres fixes situés en zone B, à 82 dB (A) L_{max} au droit des sonomètres fixes situés en zone C et à 77 dB (A) L_{max} au droit des sonomètres

fixes situés en zone D du plan de développement à long terme. En dehors des zones du plan de développement à long terme, le seuil de bruit maximal est inférieur à 77 dB (A) L_{max}.

Entre 7 heures et 23 heures, ces seuils de bruit sont fixés à 93 dB (A) L_{max} au droit des sonomètres fixes situés en zone B, à 88 dB (A) L_{max} au droit des sonomètres fixes situés en zone C et à 83 dB (A) L_{max} au droit des sonomètres fixes situés en zone D du plan de développement à long terme ».

6. Le 27 mai 2004, le Gouvernement wallon adopte une série d'arrêtés (un arrêté par zone, par plan et par aéroport) pour fixer les zones du PDLT et du PEB.

Tant les zones du PDLT que celles du PEB sont déterminées à l'aide du logiciel « I.N.M.6.0.c. ».

L'habitation du requérant est alors située en zone C du PDLT et en zone C' du PEB.

7. Lors des quatre premières triennales, il n'est pas jugé nécessaire de revoir les limites des zones du PEB.

8. Lors de la cinquième triennale, il est décidé de recourir à un nouveau logiciel de modélisation (« IMPACT »), dès lors que le logiciel précédant (« I.N.M.6.c. ») est jugé obsolète. Cependant, l'utilisation du nouveau logiciel, à hypothèses égales avec celles de 2004, a pour effet que le PEB dépasse, à certains endroits, les limites du PDLT. Par conséquent, une modification décrétale de l'article 1er*bis* de la loi du 18 juillet 1973 est envisagée.

Ainsi, par un décret du 22 décembre 2021, l'article 1er*bis*, § 2, de la loi du 18 juillet 1973 est complété par un alinéa 7 rédigé comme il suit :

« Le Gouvernement peut rectifier les limites des zones des plans de développement à long terme des aéroports wallons lorsqu'il constate que les outils informatiques de simulation de la propagation de bruit employés par l'Administration régionale ne remplissent plus leurs fonctions dès lors qu'ils ne répondent plus aux standards de performance requis pour l'exécution de cette tâche, et ce en raison d'une inadéquation manifeste de la modélisation de la propagation du bruit, de l'indisponibilité de mise à jour, du retrait ou d'une perte de la licence d'utilisation. Les rectifications opérées n'aboutissent pas à une réduction des limites des zones définies par chacun des plans de développement à long terme avant rectification ».

En outre, ce décret modifie le paragraphe 4 du même article en y insérant un nouvel alinéa 3 afin d'ouvrir un nouveau droit aux mesures d'accompagnement pour les biens immeubles qui ont changé de zone au PDLT en raison de la rectification technique. Cet alinéa est rédigé comme il suit :

« Les mesures d'accompagnement, visées à l'alinéa 1er, 1° à 3°, bénéficient également au demandeur qui, à la date d'entrée en vigueur des arrêtés du Gouvernement opérant une rectification technique des limites des zones des plans de développement à long terme des aéroports wallons, est propriétaire, emphytéote, superficiaire, usufruitier, ou encore titulaire d'un bail de résidence principale sur l'immeuble d'habitation faisant l'objet de la demande, lorsqu'en raison de cette rectification technique, soit la situation de l'immeuble d'habitation faisant l'objet de la demande change de zone au plan, soit l'immeuble est nouvellement inclus dans ce plan ».

9. Le 28 avril 2022, en exécution de cette nouvelle disposition décrétale, le Gouvernement wallon adopte une série d'arrêtés (un par zone, par plan et par aéroport) qui, d'une part, revoient les zones du PDLT et du PEB et, d'autre part, abrogent les arrêtés de 2004.

L'arrêté du Gouvernement wallon du 28 avril 2022 « délimitant la deuxième zone rectifiée du plan de développement à long terme de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (zone B) et abrogeant l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 délimitant la deuxième zone du plan de développement à long terme de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (zone B) » constitue le premier acte attaqué.

L'arrêté du Gouvernement wallon du 28 avril 2022 « délimitant la deuxième zone du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (zone B') à la suite de la 5ème révision des plans d'exposition au bruit et abrogeant l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 délimitant la deuxième zone du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (zone B') » constitue le second acte attaqué.

L'habitation du requérant, qui était située en zone C dans le PDLT de 2004, passe en zone B dans le PDLT rectifié de 2022.

Au PEB de 2022, elle reste en zone C', comme elle l'était déjà en 2004.

Quant au sonomètre le plus proche de l'habitation du requérant (F119), il est en zone B du PDLT.

IV. Recevabilité

La partie adverse conteste l'intérêt au recours de la partie requérante. À ce stade de la procédure, il n'est pas nécessaire d'examiner cette exception d'irrecevabilité puisque les condition propres à la suspension ne sont pas remplies, comme cela ressort de l'examen effectué ci-dessous.

V. Conditions de la suspension

Conformément à l'article 17, § 1er, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la suspension de l'exécution d'une décision administrative suppose deux conditions, une urgence incompatible avec le délai de traitement de l'affaire en annulation et l'existence d'au moins un moyen sérieux susceptible, *prima facie*, de justifier l'annulation de cette décision.

VI. L'urgence

VI.1. Thèse de la partie requérante

Le requérant estime qu'il y a urgence à suspendre les actes attaqués dans la mesure où ils ont pour effet d'autoriser une augmentation de 10 dB(A) pour l'indicateur L_{max} relatif au seuil de bruit maximal généré par l'aéroport, et ce, sans octroyer le bénéfice des mesures d'accompagnement de la zone B' du PEB.

Il considère que cette augmentation de 10 dB(A) correspond à un niveau de bruit dix fois supérieur, soit une augmentation substantielle dans son environnement (son jardin et sa maison).

Il expose qu'il en découle une aggravation manifeste de son cadre de vie puisque la zone dans laquelle est située son habitation autorise des seuils de bruit jusque 70 dB en L_{den}. Selon lui, une telle intensité sonore est néfaste pour sa santé et pour celle de ses proches.

Il s'appuie sur les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et sur l'étude des incidences sur l'environnement rédigée dans le cadre du permis relatif à l'allongement de la piste.

Il invoque l'arrêt n° 211.125 du 8 février 2011 pour en déduire que l'existence de nuisances sonores préexistantes n'est pas de nature à écarter l'existence d'une urgence.

Il se prévaut de l'arrêt n° 228.720 du 9 octobre 2014 suivant lequel la condition de l'urgence est établie lorsqu'il est vraisemblable que les inconvénients dénoncés ne relèvent pas de ce qui peut être admis en zone d'habitat.

Il s'appuie enfin sur les arrêts nos 213.723 du 7 juin 2011, 173.911 du 7 août 2007 et 226.255 du 29 janvier 2014. Il affirme qu'il démontre, dans la deuxième branche de son premier moyen, qu'une évaluation des incidences sur

l'environnement devait être réalisée préalablement à l'adoption des actes attaqués, ce qui renforce la démonstration de l'urgence.

VI.2. Examen

1. La condition de l'urgence requiert, d'une part, la présence d'un inconvénient d'une gravité suffisante causé par l'exécution immédiate de l'acte attaqué et, d'autre part, la constatation que le cours normal de la procédure au fond ne permet pas qu'un arrêt d'annulation puisse utilement prévenir cet inconvénient.

Il appartient au requérant d'identifier *ab initio* et *in concreto* dans sa requête, pièces à l'appui le cas échéant, les circonstances qui justifient concrètement l'urgence, le Conseil d'État ne pouvant avoir égard à des éléments produits après le dépôt de la demande de suspension. Cette démonstration de l'urgence ne peut se limiter à un exposé théorique, se cantonner à la seule évocation de précédents ou encore tenir en des considérations générales, mais doit permettre d'apprécier les risques concrets que l'exécution immédiate de la décision attaquée pourrait entraîner. Cet exposé ne se confond pas avec celui des moyens, l'urgence étant une condition distincte.

Par ailleurs, il est constant que seuls les inconvénients liés à l'exécution de l'acte attaqué lui-même peuvent être pris en considération. Ainsi, il ne peut être tenu compte des inconvénients résultant d'une situation préexistante pour l'établissement de la condition d'urgence, sauf dans la mesure où l'exécution de l'acte attaqué viendrait les aggraver.

2. En l'espèce, le second acte attaqué est l'arrêté du Gouvernement wallon du 28 avril 2022 délimitant la deuxième zone du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (zone B') à la suite de la cinquième révision des plans d'exposition au bruit et abrogeant l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 délimitant la deuxième zone du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (zone B').

Cet arrêté, qui délimite la zone B' du PEB, ne saurait porter préjudice au requérant, dès lors que son habitation n'est pas incluse dans la zone B' mais bien dans la zone C' du PEB.

3. Selon les travaux parlementaires du décret du 22 décembre 2021 (Exposé des motifs, *Doc. parl*., Parl. w., 2021-2022, n° 735/1, p. 5), l'ajout d'un nouvel alinéa 7 à l'article 1er*bis*, § 2, de la loi du 18 juillet 1973 a pour objet de

permettre des rectifications techniques des zones du PDLT sans pour autant constituer une modification décisionnelle ou stratégique de ce PDLT :

« Il est souligné que cette rectification technique ne constitue en aucune manière une modification décisionnelle ou stratégique des PDLT.

Si les PDLT contiennent en eux-mêmes une programmation stratégique qui se matérialise par les arrêtés du Gouvernement délimitant les différentes zones du PDLT, en revanche, dans le cas d'une rectification technique du plan, les documents (arrêtés du Gouvernement) qui opèrent la rectification technique des limites des zones du PDLT ne constituent pas des documents contenant des éléments programmatiques, ni une modification programmatique d'un plan, mais un ajustement purement technique. Cette rectification n'implique aucune orientation politique ni aucun arbitrage.

Il s'agit uniquement de corriger une imprécision liée à l'obsolescence du logiciel de modélisation utilisé au moment où les zones des PDLT ont été délimitées.

Cette rectification technique est dictée par la meilleure connaissance des faits et projections tels qu'ils sont établis par le nouveau logiciel et n'est pas une modification décisionnelle du plan.

En l'occurrence, il faut constater que l'évolution des connaissances scientifiques permet de mieux déterminer les nuisances (réelles) telles qu'elles sont ou seront ressenties par les riverains autour des aéroports, mais sans rien changer aux hypothèses de développement maximal à long terme décidées par le Gouvernement et intégrées dans le calcul des simulations.

Cette rectification technique n'impliquera pas non plus d'augmentation des nuisances réellement ressenties chez les riverains en cas d'exploitation dans le cadre du développement maximal de l'autorité puisqu'elles se contentent de traduire une meilleure connaissance de ce qui est ».

Le requérant, à qui incombe la charge de la preuve, ne démontre pas que la modification des limites du PDLT ne serait pas purement technique mais qu'au contraire, elle reviendrait à revoir les options stratégiques et décisionnelles de ce plan et que, de surcroît, elle constituerait un inconvénient d'une gravité suffisante eu égard à sa situation personnelle. Le lien de causalité entre le premier acte attaqué et les inconvénients vantés par le requérant n'est donc pas établi.

De plus, compte tenu de la nature du PDLT, qui est une projection d'exploitation maximale à long terme, aucun des éléments avancés par le requérant n'établit que le cours normal de la procédure au fond ne permettra pas qu'un arrêt d'annulation puisse prévenir les inconvénients redoutés.

4. En toute hypothèse, n'est pas attaqué, par le requérant, le nouvel arrêté relatif à la zone C' du PEB, c'est-à-dire l'arrêté du 28 avril 2022 « délimitant la troisième zone du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (zone C') à la suite de la cinquième révision des plans d'exposition au bruit et abrogeant l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 délimitant la troisième

zone du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (zone C') ».

Le requérant ne peut pas trouver, dans cet arrêté, la source des inconvénients dont il se prévaut.

5. Par ailleurs, l'article 1er*bis*, § 4, alinéa 3, de la loi du 18 juillet 1973, tel qu'inséré par le décret du 22 décembre 2021, ouvre un nouveau droit aux mesures d'accompagnement au demandeur qui change de zone au PDLT ou au PEB en raison d'une rectification technique de ces plans.

Tel est le cas du requérant puisqu'il passe de la zone C dans le PDLT de 2004 à la zone B dans le PDLT de 2022.

Cette considération est de nature à réduire, le cas échéant fortement, les inconvénients dont le requérant se plaint (à les supposer établis, *quod non*).

6. L'article 1er*bis*, § 7, de la loi du 18 juillet 1973 fixe des seuils de bruit maxima engendrés au sol et exprimés en L_{max} qui sont fonction des zones du PDLT et qui doivent être mesurés « au droit des sonomètres ».

Or, l'habitation du requérant ne se situe pas au droit d'un sonomètre (mais seulement à une proximité relative). Par conséquent, cette disposition ne saurait lui causer un inconvénient suffisamment personnel et direct.

De plus, le sonomètre F119 (qui, selon la partie adverse, est le plus proche de l'habitation du requérant) n'a pas changé de zone : il était en zone B au PDLT de 2004 et reste en zone B au PDLT de 2022.

Partant, la disposition précitée ne crée pas plus d'inconvénients dans la situation nouvelle que dans la situation antérieure. Ainsi, le requérant ne peut pas être suivi quand il affirme que les actes attaqués auraient « pour effet d'autoriser une augmentation de 10 dB (A) en L_{max} du seuil de bruit maximal généré par l'aéroport ».

7. Ne peut pas davantage constituer un inconvénient suffisamment grave dans le chef du requérant le fait que, selon lui, une évaluation des incidences sur l'environnement aurait dû être réalisée préalablement à l'adoption des actes attaqués.

En effet, le requérant n'identifie pas quelles sont les incidences environnementales des actes attaqués qui auraient dû être évaluées et dont la non-

évaluation constituerait un inconvénient d'une gravité suffisante dans son chef, alors que sa situation personnelle n'est pas modifiée, à tout le moins à court terme, par ces actes administratifs.

8. En conclusion, l'existence d'inconvénients d'une gravité suffisante dans le chef du requérant n'est pas établie à suffisance.

VII. Conclusion

L'une des conditions requises par l'article 17, § 1er, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, pour que celui-ci puisse ordonner la suspension de l'exécution de l'acte attaqué fait défaut. La demande de suspension ne peut en conséquence être accueillie.

PAR CES MOTIFS,
LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1er.

La demande de suspension est rejetée.

Article 2.

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIIIe chambre siégeant en référé, le 21 février 2023 par :

Luc Donnay,	conseiller d'État, président f.f.,
Louise Ernoux-Neufcoeur,	greffier assumé.

Le Greffier assumé,	Le Président,
Louise Ernoux-Neufcoeur	Luc Donnay