

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 266.910 du 4 juin 2026

A. 242.339/XIII-10.419

En cause : **la commune d'Awans**,
représentée par son collège communal,
ayant élu domicile chez
M^{es} Camille de BUEGER et
Camila DUPRET TORRES, avocats,
rue du Congrès 37
1000 Bruxelles,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e Bénédicte HENDRICKX, avocat,
rue de l'Aurore 52
1000 Bruxelles,

Parties requérantes en intervention :

1. la société anonyme Liège Airport,

ayant élu domicile chez
M^{es} Michel DELNOY et
Martin LAUWERS, avocats,
rue Albert Mockel 43/11
4000 Liège,

2. la ville de Hannut,

représentée par son collège communal,
ayant élu domicile chez
M^{es} Camille de BUEGER et
Camila DUPRET TORRES, avocats,
rue du Congrès 37
1000 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 2 juillet 2024, la partie requérante demande l'annulation de l'arrêté du 30 avril 2024 par lequel les ministres de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire octroient à la société anonyme (SA) Liège Airport un permis unique ayant pour objet le renouvellement de l'exploitation de l'aéroport

de Liège ainsi que la régularisation urbanistique du parc à conteneurs et du dépôt d'un sous-traitant (nettoyage des pistes et des avions).

II. Procédure

Par une requête introduite le 2 septembre 2024, la ville de Hannut a demandé à être reçue en qualité de partie intervenante.

Par une requête introduite le 13 septembre 2024, la SA Liège Airport a demandé à être reçue en qualité de partie intervenante.

Le dossier administratif a été déposé.

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

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

Le rapport a été notifié aux parties.

Des derniers mémoires ont été déposés par toutes les parties.

Par une requête introduite le 16 décembre 2025, la partie requérante a sollicité l'octroi d'une indemnité réparatrice d'un montant de 23.432,50 euros, à augmenter des intérêts compensatoires et moratoires au taux légal et ce jusqu'à son parfait paiement, à titre de réparation du préjudice subi du fait de l'illégalité de l'arrêté précité.

M. Jean-Baptiste Levaux, premier auditeur au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 14, alinéa 3, du règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

Par une ordonnance du 13 avril 2026, l'affaire a été fixée à l'audience du 21 mai 2026.

M^{me} Laure Demez, conseiller d'État, a exposé son rapport.

M^e Camila Dupret Torres, avocat, comparaissant pour la partie requérante et la seconde partie requérante en intervention, M^e Bénédicte Hendrickx, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et M^e Alexis Joseph, *loco* M^{es} Michel Delnoy et

Martin Lauwers, avocats, comparaissant pour la première partie requérante en intervention, ont été entendus en leurs observations.

M. Jean-Baptiste Levaux, premier auditeur, a été entendu en son avis conforme.

Il est fait application des dispositions relatives à l'emploi des langues, inscrites au titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

III. Faits utiles à l'examen de la cause

1. Le 30 septembre 2021, le SA Liège Airport introduit une demande de permis unique, dont l'objet est décrit comme suit :

« La présente demande de permis unique de classe 1 concerne :

- Un volet environnement pour l'exploitation de l'aéroport (renouvellement du permis actuel, arrivant à échéance en janvier 2023) en ce compris des activités de sous-traitants ayant un lien direct avec les activités de l'aéroport (dégivrage des avions) ainsi que le parc à déchets ;
- Un volet urbanistique pour la régularisation urbanistique du parc à conteneurs de l'aéroport et pour une activité de nettoyage et de dégivrage des avions gérées aujourd'hui par la société Aéro Services comprenant une tente provisoire avec les équipements associés (canon à chaleur, cuve de mazout, etc, ...), de différents conteneurs de produits, de conteneurs de déchets, de conteneurs de stockages et de cabines modulables servant en partie de locaux sociaux pour le personnel.

La demande est accompagnée d'une étude d'incidences sur l'environnement dont le périmètre est plus étendu que la présente demande. Celle-ci porte en plus sur les projets suivants :

- Un permis unique pour le comblement d'une sablière, impliquant un remblayage de 629.000 m³ et une modification sensible du relief du sol ;
 - Un permis unique d'allongement de la piste de contingence impliquant un remblayage de 156.300 m³ à l'ouest et 342.100 m³ à l'est, une modification sensible du relief du sol et un assainissement du sol ;
- Ces deux dernières demandes de permis ont fait l'objet d'une étude d'incidences sur l'environnement, initiée par la SOWAER, débutée en 2017 et finalisée en février 2021. Cette dernière est par conséquent réintégrée à la présente étude actualisée.
- Et un permis d'urbanisme pour la construction et l'exploitation d'un immeuble de bureaux ».

2. Le même jour, la commune de Grâce-Hollogne transmet le dossier de demande à la fonctionnaire technique.

3. Le 20 octobre 2021, les fonctionnaires technique et délégué déclarent le dossier incomplet.

4. Le 18 février 2022, la commune de Grâce-Hollogne transmet les compléments de dossier à la fonctionnaire technique.

5. Le 10 mars 2022, les fonctionnaires technique et délégué déclarent la demande complète et recevable.

6. Des enquêtes publiques sont organisées sur le territoire des communes concernées par la demande.

Les avis de plusieurs instances et services sont sollicités et émis, parmi lesquels le pôle Environnement, le pôle Aménagement du territoire et l'agence wallonne de l'air et du climat (AwAC).

7. Le 29 juin 2022, les fonctionnaires technique et délégué prorogent de 30 jours le délai d'envoi de leur décision.

8. Le 26 août 2022, ils octroient le permis unique sollicité.

9. Plusieurs recours administratifs sont introduits contre cette décision, notamment par la SA Liège Airport, des riverains, la Région flamande et des communes.

10. Le 21 novembre 2022, les fonctionnaires technique et délégué compétents sur recours prorogent de 30 jours le délai d'envoi de leur rapport de synthèse.

11. Le 13 décembre 2022, l'AwAC émet un avis.

12. Le 6 janvier 2023, les fonctionnaires technique et délégué compétents sur recours notifient leur rapport de synthèse aux ministres de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire, dont il est accusé réception le 9 janvier 2023.

13. Le 31 janvier 2023, les ministres octroient le permis unique sollicité.

Cinq recours en annulation sont introduits à l'encontre de ce permis, dont l'un par la commune requérante. Dans l'un de ces recours, le rapport de l'auditeur du 16 février 2024 propose l'annulation du permis attaqué, notamment en retenant comme fondé le moyen pris de l'inadéquation et de l'insuffisance de l'évaluation des incidences environnementales sur la question de l'impact climatique du projet litigieux, à défaut d'analyser les effets indirects induits par les vols des avions et les déplacements terrestres de ses utilisateurs et des marchandises.

Par des arrêts n° 260.663 du 19 septembre 2024 (ECLI:BE:RVSCE:2024:ARR.260.663), n° 260.664 du 19 septembre 2024 (ECLI:BE:RVSCE:2024:ARR.260.664), n° 260.665 du 19 septembre 2024 (ECLI:BE:RVSCE:2024:ARR.260.665), n° 263.736 du 24 juin 2025 (ECLI:BE:RVSCE:2025:ARR.263.736) et n° 263.737 du 24 juin 2025 (ECLI:BE:RVSCE:2025:ARR.263.737), vu le retrait du permis unique du 31 janvier 2023, le Conseil d'État décide qu'il n'y a plus lieu de statuer sur les recours introduits à son encontre.

14. Le 30 avril 2024, les ministres décident, d'une part, de retirer le permis unique du 31 janvier 2023 et, d'autre part, d'octroyer le permis unique sollicité, confirmant et modifiant le permis octroyé en première instance.

Il s'agit de l'acte attaqué.

IV. Retrait de l'acte attaqué

1. Le 20 février 2025, l'auditeur rapporteur dépose un rapport rédigé sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure aux termes duquel il conclut au caractère partiellement fondé de la quatrième branche du premier moyen et, partant, à l'annulation de l'acte attaqué.

Par un arrêté du 17 juillet 2025, soit postérieurement au dépôt de ce rapport, le ministre de l'Aménagement du territoire retire l'acte attaqué et octroie à nouveau le permis unique sollicité. Par un courrier du 4 décembre 2025, la bénéficiaire du permis acquiesce à ce retrait.

Par une requête du 16 décembre 2025, avant la clôture des débats, la requérante introduit une demande d'indemnité réparatrice.

2. L'article 11*bis*, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat prévoit ce qui suit :

« Toute partie requérante ou intervenante qui poursuit l'annulation d'un acte, d'un règlement ou d'une décision implicite de rejet en application de l'article 14, § 1^{er} ou § 3, peut demander à la section du contentieux administratif de lui allouer par voie d'arrêt une indemnité réparatrice à charge de l'auteur de l'acte si elle a subi un préjudice du fait de l'illégalité de l'acte, du règlement ou de la décision implicite de rejet, en tenant compte des intérêts publics et privés en présence ».

Il y a lieu de déterminer si le retrait de l'acte attaqué a une incidence sur la recevabilité de la demande d'indemnité réparatrice. Par l'arrêt n° 244.015 du 22 mars 2019 (ECLI:BE:RVSCE:2019:ARR.244.015), l'assemblée générale de la section du contentieux administratif du Conseil d'État rappelle que l'intérêt au recours

requis par l'article 19 des lois coordonnées sur le Conseil d'État doit exister non seulement au moment de l'introduction du recours mais également perdurer jusqu'à la clôture des débats. Elle juge, à cet égard, que l'introduction de la demande d'indemnité réparatrice au cours de la procédure d'annulation ne peut pas empêcher le rejet de la requête en annulation par le Conseil d'État si la partie requérante a effectivement perdu, en cours d'instance, son intérêt à l'annulation qu'elle poursuivait. Cependant, par le même arrêt, l'assemblée générale juge que l'introduction de la demande d'indemnité réparatrice entraîne, le cas échéant, pour le Conseil d'État – si tant est que le recours en annulation était initialement recevable et que la perte de l'intérêt ne résulte pas d'un acte que la partie requérante aurait elle-même accompli ou négligé d'accomplir et qui puisse lui être personnellement reproché – l'obligation d'examiner les moyens et de constater éventuellement l'illégalité de la décision attaquée pour autant que cela soit nécessaire pour statuer sur la demande d'indemnité réparatrice. Ainsi, l'assemblée générale juge qu'une partie requérante, dont l'intérêt à la procédure a évolué, en l'absence de tout manquement de sa part, d'un intérêt à l'annulation au seul intérêt visant à entendre déclarer illégale la décision attaquée, et ce en vue d'obtenir une indemnité, peut, par la voie de l'article 11bis des lois coordonnées sur le Conseil d'État, obtenir de ce dernier qu'il procède néanmoins à une appréciation des moyens qu'elle invoquait dans le cadre de son recours en annulation.

Cette jurisprudence doit s'appliquer également dans le cas d'un retrait de l'acte attaqué par l'autorité compétente dès lors que le rejet du recours en annulation ne résulte pas d'un manquement qui peut être personnellement reproché à la requérante.

3. En l'espèce, à la suite de l'introduction de la requête en indemnité réparatrice, l'acte attaqué ayant été retiré, la demande d'annulation a perdu son objet et, partant, est rejetée.

En revanche, il y a lieu de statuer sur la demande de constat d'illégalité de cet acte et, partant, d'examiner la quatrième branche du premier moyen – la seule examinée par l'auditeur rapporteur – dès lors que son examen est nécessaire pour statuer sur la demande d'indemnité réparatrice.

V. Demande d'application de l'article 14ter des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat

V.1. Thèses des parties

Dans son dernier mémoire, la première partie intervenante demande au Conseil d'État, dans l'hypothèse où l'acte attaqué serait annulé sur la base du moyen

retenu comme fondé par l'auditeur rapporteur, le maintien des effets de l'acte annulé pendant 3 ans, à savoir le délai nécessaire, selon elle, pour obtenir une nouvelle autorisation. Elle documente l'intérêt socio-économique particulier et exceptionnel de l'exploitation de Liège Airport et, partant, de ce maintien.

Dans son dernier mémoire, la requérante répond, jurisprudence à l'appui, que le maintien des effets n'est envisageable qu'à supposer qu'il ne permette pas que soit appliqué un acte national contraire au droit de l'Union européenne, à moins toutefois qu'il existe une considération impérieuse liée à la protection de l'environnement justifiant une telle décision de maintien des effets. Elle soutient, à titre principal, que la partie intervenante ne dispose d'aucun intérêt à ce maintien dès lors qu'elle ne sera pas privée d'autorisation et, à titre subsidiaire, que l'article 14^{ter} des lois coordonnées sur le Conseil d'État ne peut être appliqué en raison de la contrariété de l'acte attaqué au droit de l'Union européenne, plus particulièrement aux règles applicables en matière d'évaluation des incidences, ainsi qu'à titre très subsidiaire, que le maintien des effets n'est justifié par aucune raison exceptionnelle.

V.2. Examen

1. L'article 14^{ter} des lois coordonnées sur le Conseil d'État dispose comme suit :

« À la demande d'une partie adverse ou intervenante, et si la section du contentieux administratif l'estime nécessaire, elle indique ceux des effets des actes individuels annulés ou, par voie de disposition générale, ceux des effets des règlements annulés, qui doivent être considérés comme définitifs ou maintenus provisoirement pour le délai qu'elle détermine.

La mesure visée à l'alinéa 1^{er} ne peut être ordonnée que pour des raisons exceptionnelles justifiant de porter atteinte au principe de la légalité, par une décision spécialement motivée sur ce point et après un débat contradictoire. Cette décision peut tenir compte des intérêts des tiers ».

Cette disposition, dont les termes sont d'interprétation restrictive, ne peut être appliquée à la demande d'une partie adverse ou intervenante qu'en cas d'annulation d'un acte attaqué par le Conseil d'État et non en cas de retrait de celui-ci par son auteur.

2. En l'espèce, l'acte attaqué ayant été retiré, il y a lieu de rejeter la demande de maintien des effets.

VI. Demande d'application de l'article 35/1 des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat

VI.1. Thèses des parties

Dans son dernier mémoire, la première partie intervenante demande au Conseil d'État, dans l'hypothèse où l'acte attaqué serait annulé sur la base du moyen retenu comme fondé par l'auditeur rapporteur, d'indiquer dans son arrêt les mesures à prendre pour remédier à l'illégalité ayant conduit à cette annulation au regard des incertitudes que celle-ci implique et, notamment, de préciser si et selon quelles modalités l'évaluation des incidences environnementales devrait être complétée.

Dans son dernier mémoire, la requérante déclare ne pas s'opposer à cette demande. Elle souligne que, dans l'arrêt de la Cour suprême d'Écosse (*Court of Session of Scotland*) du 29 janvier 2025 qu'elle invoque à l'appui du premier moyen, des arguments similaires relatifs aux difficultés de comptabiliser les émissions de scope 3 ont été rejetés par la Cour et que celle-ci s'est prononcée sur les conséquences de sa décision en affirmant que « si les autorisations sont annulées, le secrétaire d'État et l'OGA les reprendront, mais cette fois en toute légalité, en tenant compte des émissions relevant du scope 3 » et que « l'ajout des émissions du scope 3 ajoutera au processus d'évaluation un facteur nouveau et significatif qui n'était pas inclus dans l'évaluation précédente et pourrait en modifier le résultat ».

VI.2. Examen

1. L'article 35/1 des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat dispose comme suit :

« À la demande d'une des parties au plus tard dans le dernier mémoire, la section du contentieux administratif précise, dans les motifs de son arrêt d'annulation, les mesures à prendre pour remédier à l'illégalité ayant conduit à cette annulation ».

Cette disposition ne peut être appliquée à la demande d'une partie qu'en cas d'annulation d'un acte attaqué par le Conseil d'État et non en cas de retrait de celui-ci par son auteur.

2. En l'espèce, l'acte attaqué a été retiré de sorte que la demande litigieuse n'a plus d'objet et, partant, est rejetée.

VII. Recevabilité - exception omisso medio

VII.1. Thèses des parties

La première partie intervenante soulève une exception d'irrecevabilité du recours faisant valoir que la requérante n'a pas exercé le recours administratif organisé par l'article 95 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement contre le permis unique délivré en première instance le 26 août 2022, alors qu'il s'agit d'une voie de contestation préalable à la saisine de Conseil d'État.

La requérante réplique que la faculté de poursuivre devant le Conseil d'État l'annulation et, le cas échéant, la suspension de l'exécution de la décision prise sur recours n'est pas subordonnée à la condition que le requérant ait été partie au recours administratif et qu'il suffit que celui-ci ait été exercé, le cas échéant par un tiers. Elle en déduit qu'elle a intérêt au recours en annulation dès lors que le recours administratif préalable a été introduit.

VII.2. Examen

1. En principe, lorsqu'un recours administratif en réformation est organisé, il doit être exercé conformément aux dispositions qui le régissent avant qu'un recours au Conseil d'État ne puisse être introduit. Un recours formé auprès du Conseil d'État sans avoir régulièrement épuisé ce recours administratif préalable se heurte à une exception d'irrecevabilité *omisso medio*. Toutefois, lorsqu'un tel recours est exercé par certaines personnes et qu'il est recevable, cela n'empêche pas d'autres personnes d'introduire ensuite un recours en annulation au Conseil d'État à l'encontre de la décision adoptée sur recours administratif qui s'est substituée à la décision délivrée en première instance, quand bien même celles-ci n'ont pas introduit le recours administratif organisé.

L'article 95 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement organise un recours administratif auprès du Gouvernement wallon à l'encontre des décisions ou de l'absence de décision, en première instance, portant sur une demande de permis unique. L'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} de cette disposition ouvre ce recours « à toute personne physique ou morale justifiant d'un intérêt ainsi qu'au fonctionnaire technique, au fonctionnaire délégué et au collège communal de la commune sur le territoire de laquelle l'établissement ou les actes et travaux concernés sont situés ».

2. En l'espèce, plusieurs recours administratifs ont été introduits à l'encontre du permis unique du 26 août 2022 délivré par les fonctionnaires délégué et technique en première instance. La circonstance que ces recours ont été introduits par

des personnes autres que la requérante n'a pas pour conséquence de rendre irrecevable le présent recours en annulation, dès lors qu'il n'est pas démontré que la voie de recours administratif organisé a été irrégulièrement mise en œuvre.

L'exception *omnisso medio* est rejetée.

VIII. Premier moyen en sa quatrième branche

VIII.1. Thèses des parties

A. La requête en annulation

Le premier moyen est pris de la violation du règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) 401/2009 et (UE) 2018/1999 (« loi européenne sur le climat »), des articles 1^{er} à 6 de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, des articles 1^{er} à 8 de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, des articles 10, 11 et 23 de la Constitution, des articles D.1 à D.4, D.6, D.50, D.52 à D.62 et D.63, D.65 à D.68, D.75 et R.53 du livre I^{er} du Code de l'environnement, de l'article 2 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, de l'article 16/2 du décret « Climat » du 20 février 2014, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du principe général de motivation interne des actes administratifs, des principes généraux de bonne administration et du devoir de minutie, ainsi que de l'erreur dans les motifs et de l'erreur manifeste d'appréciation.

Dans une quatrième branche, intitulée « lacunes de l'évaluation des incidences sur l'environnement », la requérante critique plusieurs manquements, incertitudes et inconnues dans l'étude d'incidences sur l'environnement (EIE) et en infère une violation des articles D.62 et D.63 du livre I^{er} du Code de l'environnement qui requièrent que cette étude identifie, décrive et évalue les impacts directs et indirects sur le climat, ainsi que les incidences en termes de nuisances sonores. Elle relève que ces lacunes ont été mises en évidence dans les réclamations ainsi que dans les avis remis par plusieurs instances lors de l'instruction de la demande de permis en première instance.

Elle liste ces lacunes et imprécisions, parmi lesquelles celles relatives à l'absence d'évaluation, d'une part, des autres gaz à effet de serre (GES) que le CO₂

et, d'autre part, des émissions du scope 3. Elle soutient que ces lacunes sont telles qu'elles ont empêché l'autorité délivrante de se prononcer en connaissance de cause. À l'appui, elle se réfère à l'avis de l'AwAC en ce qui concerne le climat. Elle ajoute que la motivation formelle apportée par la partie adverse à la suite du rapport défavorable de l'auditorat dans le cadre du recours dirigé contre le permis du 31 janvier 2023 et du retrait subséquent de ce permis ne permet pas de contredire cette analyse.

Elle relève que le chargé d'étude n'a pas effectué lui-même une évaluation des émissions liées à l'aéroport en situation existante mais s'est référé aux données fournies par l'aéroport conformément aux scopes définis par le programme *Airport carbon accreditation* (ACA), données qui ne portent, selon elle, que sur les scopes 1 et 2 définis par l'ACA, soit les émissions contrôlées par l'exploitant de l'aéroport. Elle ajoute que le chargé d'étude ne démontre pas avoir vérifié ces données et que celles-ci ne tiennent pas compte des émissions du scope 3, soit celles relatives aux activités des sous-concessionnaires : opérations au sol par les engins connexes, opérations au sol des avions, opérations en vol de la phase LTO des avions et trafic routier externe. Elle estime que ces dernières activités – dont une grande partie se déroule au sol dans le périmètre de l'aéroport et en vol au-dessus du territoire belge et wallon – ont un impact bien plus important sur les émissions de gaz à effet de serre (GES). Elle pointe que, si l'EIE ne fournit aucune donnée précise quant à la signification de chacune des sources d'émissions, elle mentionne que « les émissions de gaz à effet de serre générées par l'exploitation de l'aéroport de Liège, liées aux activités aériennes et aux activités des différents opérateurs, sont donc bien plus importantes que les émissions correspondant aux activités de Liège Airport » et que les « émissions liées aux activités de Liège Airport [...] ne représentent qu'une petite partie des activités de l'aéroport, principalement dominées par le trafic aérien ». Elle en déduit que cette étude ne comprend pas de description complète et fiable des émissions de GES induites par l'exploitation de l'aéroport en situation existante.

Elle soutient qu'il est inexact d'affirmer que l'EIE « a pris en compte l'ensemble des gaz à effet de serre (CO₂ mais aussi NO_x, COVT, ...) tant en situation actuelle (2021) qu'en situation projetée (2043) », n'ayant exposé que la situation actuelle. En ce qui concerne la situation projetée, elle estime qu'elle n'est pas chiffrée et ne comporte que des affirmations qualitatives générales ainsi qu'une description des engagements pris par Liège Airport pour réduire les émissions des activités qui dépendent directement de sa gestion. Elle reproche au chargé d'étude de ne pas avoir procédé à une vérification de la faisabilité et de la pertinence de ces engagements.

Elle insiste sur l'importance de l'indépendance et de l'impartialité de l'auteur de l'étude et sur le fait « qu'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 » dans la mesure où « une telle personne ne peut être appelée à évaluer sa propre tâche au regard de l'intérêt général ».

Elle conclut que l'EIE est manifestement lacunaire dès lors qu'elle ne comprend pas de quantification des émissions projetées de GES de l'ensemble des activités induites par l'aéroport, ne fût-ce que celles qui sont produites sur le sol et dans l'air wallon, de l'ensemble de ces activités purement terrestres et de celles qui relèvent directement de la responsabilité de Liège Airport, sans avoir procédé à une évaluation des informations fournies par l'exploitant afin d'en déterminer la pertinence.

B. Le mémoire en réponse

La partie adverse répond que la requérante se contente d'énumérer ce qu'elle qualifie de lacunes ou imprécisions de l'étude d'incidences, sans référence scientifique ou contre-étude, alors que le pôle Environnement et le pôle Aménagement du territoire ont souligné la qualité de cette étude. Elle en déduit que le moyen est vague et, partant, irrecevable.

Elle soutient qu'il n'appartient pas au Conseil d'État de remettre en cause des aspects aussi techniques que ceux étudiés par le chargé d'étude, d'autant plus si la qualité de l'EIE a été soulignée par les pôles précités. Elle ajoute que le chargé d'étude expose les données fournies par l'aéroport conformément aux scopes définis par l'ACA et qu'il ne lui appartient pas de démontrer qu'il a effectué une vérification de la véracité de ces informations, dès lors qu'il se doit de procéder à une telle vérification et que la requérante ne démontre pas que les données sont inexactes ou incomplètes.

C. La requête de la première partie intervenante

La première partie intervenante fait valoir que le moyen est irrecevable en tant qu'il vise la violation des directives précitées dès lors que la requérante n'indique pas en quoi elles sont mal transposées en Région wallonne, et du principe de minutie, qui n'est pas une règle de droit positif, ainsi que des articles D.1, D.2 et D.3 du livre I^{er} du Code de l'environnement, du principe général de motivation interne des actes administratifs, des principes généraux de bonne administration, de l'erreur dans les motifs, de l'erreur manifeste d'appréciation, de l'excès de pouvoir, la requérante n'exposant pas concrètement en quoi ces dispositions et principes ont été violés.

Elle soulève deux exceptions d'irrecevabilité spécifiques à la quatrième branche du moyen qu'elle résume comme suit :

- « - le moyen est partiellement irrecevable en sa quatrième branche car les griefs de la requérante contre l'EIE listés très brièvement aux pages 72 à 74 de son recours sont imprécis, vagues et abstraits ;
- la quatrième branche du moyen est partiellement irrecevable en ce qu'elle est fondée sur 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 car elle n'est pas invoquée parmi les dispositions qui fondent le moyen et la requérante n'indique pas en quoi la directive aurait mal été transposée en Région wallonne ».

Sur le fond, elle résume sa réponse comme suit :

- « - la lecture des motifs du permis attaqué que la requérante propose est partielle et tronquée ;
- il ressort des pages 265 à 272 de ce permis que les émissions de GES liées à l'exploitation de l'aéroport et leur impact sur le climat ont bien été évalués dans l'EIE et dans le permis attaqué et que les émissions liées au scope 3 ont pu être évaluées sur la base des données figurant dans l'avis de l'AwAC, qui comporte aussi une quantification des émissions de GES en tonnes équivalent CO₂ ;
- si le permis attaqué mentionne les données issues du programme *Airport Carbon Accreditation*, c'est parce que l'EIE se réfère à ces données ;
- les données fournies ont été collectées par [elle] dans le cadre de sa participation à l'*Airport Carbon Accreditation Programme*, elles ont été validées par un auditeur agréé et elles ont bien été appréhendées de manière critique par l'auteur de l'EIE ;
- l'évaluation des incidences sonores de l'exploitation de l'aéroport sur la base de l'indicateur Lden, qui sert de base au PEB et au PDT, a déjà été jugée adéquate (C.E., n° 228.077 du 14 juillet 2014, *Deneye et consorts*) ;
- l'EIE tient compte des valeurs de bruit recommandées par l'OMS ;
- l'EIE prend bien en compte les rapports de l'ACNAW et notamment les dépassements des niveaux Lmax constatés par elle en 2019. Le rapport de l'ACNAW pour l'année 2021 n'était pas encore disponible lorsque l'EIE a été finalisée ;
- les dépassements des seuils de bruit exprimés en Lmax constatés par l'ACNAW en 2021 doivent être relativisés et replacés dans leur contexte et ne concernent pas la légalité du permis attaqué ».

À titre subsidiaire, elle sollicite que des questions préjudicielles soient posées à la Cour de justice de l'Union européenne à propos de l'étendue de l'évaluation des incidences environnementales des émissions de GES liées à l'exploitation de Liège Airport sur le climat, formulées comme suit :

- « - les articles 1 à 8 de la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement doivent-ils être interprétés en ce sens qu'ils imposent une évaluation quantifiée et chiffrée, pour chaque GES, des incidences des émissions de GES liés à un projet nécessitant une EIE au sens de cette directive ;
- à supposer que cette évaluation s'impose, jusqu'où s'étend-elle dans le temps et dans l'espace ;
- les articles D.62, D.63, D.67, D.68, D.69 du code de l'environnement imposent-ils aussi une évaluation quantifiée et chiffrée, pour chaque GES, des incidences des émissions de GES liés à un projet nécessitant une EIE et sont-ils

conformes aux articles 1 à 8 de la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ? ».

D. Le mémoire en réplique

Quant à la recevabilité du moyen, la requérante réplique que, dans sa requête en annulation, elle a invoqué les règles qui fondent le régime de l'évaluation des incidences sur l'environnement, qu'elle a exposé les principes centraux de ce régime et qu'elle a expliqué clairement de quelle manière l'acte attaqué viole les dispositions invoquées. Elle explique que chaque moyen ou branche se divise en une section « en droit » et une section « en l'espèce ». Elle conclut qu'il ne peut y avoir d'exception *obscuri libelli* dès lors que le Conseil d'État et les parties adverse et première partie intervenante sont à même de comprendre la critique formulée.

Concernant la recevabilité de la quatrième branche du moyen, elle soutient que celle-ci n'est pas vague ni dénuée de toutes précisions concrètes et scientifiques dès lors qu'elle développe de manière étayée les griefs relatifs à l'EIE et démontre que l'autorité a commis une erreur manifeste d'appréciation, s'étant basée sur une étude incomplète. Elle précise que les remarques auxquelles elle se réfère émanent des citoyens et des communes affectées ainsi que des instances d'avis consultées dans le cadre de la demande, ajoutant que ceux-ci sont habilités à soulever les carences de l'étude. Elle relève qu'il n'est pas requis que les remarques, pour être valides, soient accompagnées de référence scientifique, le bon sens étant tout aussi pertinent. Elle observe que la partie adverse ne répond à aucune de ces critiques et ne soutient pas que celles-ci sont erronées.

Sur le fond, elle réplique que l'autorité ne disposait pas des informations nécessaires pour se rendre compte de l'impact de l'acte attaqué et, partant, pour statuer en pleine connaissance de cause.

Concernant les émissions de GES induites par l'exploitation de l'aéroport, elle souligne que la Cour suprême du Royaume-Uni (*Supreme Court of United Kingdom*) a jugé le 20 juin 2024 non seulement que les émissions directes associées à la construction d'un projet d'énergie fossile devaient être prises en compte mais que les émissions de combustion devaient également être considérées lors de l'autorisation de nouveaux projets liés aux combustibles fossiles. Elle expose que, dans cette affaire, en 2019, le conseil du comté du Surrey (*Surrey County Council*) a accordé à la société demanderesse l'autorisation d'agrandir son site d'extraction de pétrole brut existant en y ajoutant quatre nouveaux puits et que, pour obtenir cette autorisation, l'entreprise a fourni une évaluation des émissions directes de GES liées à la construction du projet sans avoir évalué les émissions produites par le produit final, à savoir la combustion

du pétrole extrait par forage. Elle ajoute que la Cour suprême précitée a décidé que les impacts de l'utilisation des combustibles fossiles produits dans ces projets devaient être évalués avant qu'une autorisation puisse être accordée et précise que la Cour base son raisonnement sur l'article 3 de la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 précitée qui vise les « incidences directes et indirectes d'un projet », estimant que l'utilisation de ces combustibles fossiles fait partie de ces incidences et que la causalité entre l'extraction du pétrole et sa combustion ultérieure ne peut être niée.

E. Le dernier mémoire de la partie adverse

La partie adverse soutient que l'affirmation selon laquelle l'EIE n'examine pas l'ensemble des GES est erronée. Elle rappelle que l'étude prend en compte tous les GES (CO₂, NO_x et autres) en situations actuelle (2021) et projetée (2043), en détaillant les substances concernées. Elle souligne que cette EIE analyse les GES, les polluants atmosphériques et l'impact de l'exploitation de l'aéroport, y compris les opérations au sol, les infrastructures, les consommations énergétiques, les générateurs de secours, l'approvisionnement en kérosène et le trafic routier externe. Elle fait valoir qu'à supposer l'existence de lacunes, la motivation de l'acte attaqué les comble et démontre que l'autorité statue en parfaite connaissance de cause, notamment en chiffrant l'impact GES du développement de l'aéroport à l'horizon 2043 à 2,13 % des émissions wallonnes. Elle soutient que le scope 3 a été pris en compte, les données visées dans l'avis de l'AwAC l'intégrant, et que l'absence de quantification en tonne équivalent en CO₂ de tous les GES n'exclut pas que l'impact de chacun a été analysé. Elle expose que l'avis de l'AwAC quantifie l'impact de tous les GES sur la base de toutes les données de l'EIE sur les émissions liées à l'exploitation de l'aéroport, de l'étude du bureau Odometric et du dernier rapport sur l'état de l'environnement wallon en termes de GES. Elle rappelle que les lignes directrices pour l'évaluation de l'impact climatique des projets à un horizon donné ne sont pas explicitement définies, de sorte qu'il n'est pas obligatoire de reprendre l'impact de tous les GES en tonnes équivalent CO₂ dans l'étude. Elle souligne que l'évaluation des émissions réalisée dans le cadre du programme *Airport Carbon Accreditation* (ACA) montre des impacts directs très limités pour les activités propres de Liège Airport. Elle conclut qu'à supposer que l'EIE soit lacunaire, l'autorité a pu statuer en parfaite connaissance de cause sur l'impact climatique global du projet en termes de GES, se fondant sur l'avis de l'AwAC et sur son propre examen.

F. Le dernier mémoire de la première partie intervenante

La première partie intervenante confirme que les émissions de GES liées à l'exploitation de l'aéroport et leur impact sur le climat ont bien été évalués dans l'EIE et dans le permis attaqué, notamment sur la base des données figurant dans l'avis

de l'AwAC. Elle considère que l'acte attaqué est motivé au regard des objectifs climatiques que la partie adverse s'est assignés et comporte une quantification des émissions de GES liées à l'exploitation avec les objectifs climatiques régionaux.

Elle fait état de l'extrême difficulté d'évaluer les émissions de GES liées à l'exploitation des aéroports et leurs incidences sur le climat. Elle reproduit des extraits du permis attaqué et de l'EIE qui évoquent ces difficultés et relèvent que celles-ci sont connues de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui collabore avec le GIEC en vue d'améliorer la compréhension scientifique de l'incidence de l'aviation sur le climat.

Elle expose que l'évaluation des émissions de GES liées à un aéroport est extrêmement complexe en raison de la multiplicité des sources d'émissions et de leurs contributions différenciées aux émissions globales, des effets non liés au CO₂, notamment ceux des autres GES dont les traînées de condensation, et de la variabilité des facteurs opérationnels (types d'avions, conditions météorologiques, procédures et l'efficacité des infrastructures) qui compliquent la standardisation des évaluations et des limites des méthodologies actuelles, lesquelles n'appréhendent pas les interactions entre les sources ni les effets indirects. Elle s'interroge juridiquement sur le point de savoir si l'évaluation doit viser le climat mondial ou celui de la Région ou de l'État d'implantation. Elle questionne la nécessité de prendre en compte la consommation de carburant en phase de vol, pour les avions au départ et à l'arrivée, ainsi que le carburant distribué sur place ou ailleurs mais consommé par ces avions. Elle estime que ces facteurs d'incertitude justifient de poser à la Cour de justice de l'Union européenne les questions préjudicielles précédemment suggérées mais dont les deux premières sont reformulées comme suit :

- « - les articles 1 à 8 de la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement doivent-ils être interprétés en ce sens qu'ils imposent une évaluation quantifiée et chiffrée, pour chaque GES, des incidences des émissions de GES liés à un projet nécessitant une E.I.E. au sens de cette directive ;
- à supposer que cette évaluation s'impose :
 - * comment doit-elle être réalisée compte tenu des incertitudes scientifiques liées à la multiplicité des sources d'émissions, aux effets non liés au CO₂, à la variabilité des facteurs opérationnels et aux limites des méthodologies actuelles ?
 - * sur la consommation de quel carburant doit-elle porter ?
 - * jusqu'où s'étend-elle dans le temps et dans l'espace ? ».

G. Le dernier mémoire de la partie requérante

La requérante sollicite l'annulation partielle de l'acte attaqué, à savoir ses articles 2 à 8, estimant que l'article 1^{er} de l'acte attaqué – qui procède au retrait de l'arrêté du 31 janvier 2023 – est dissociable du reste du dispositif de l'acte attaqué. Elle soutient qu'une annulation de l'acte attaqué dans son ensemble est contraire à

l'article 159 de la Constitution, vu que l'arrêté du 31 janvier 2023 est lui-même empreint de la même illégalité, et à l'autorité de chose jugée des arrêts constatant le caractère définitif de ce retrait.

Elle soutient que l'EIE ne contient que des considérations générales sur les GES et les polluants émis par l'aviation, une quantification limitée des mouvements d'avions et des émissions contrôlées par l'aéroport, ainsi qu'une description sommaire de certaines activités polluantes. À son estime, cette étude ne réalise pas l'examen complet de l'impact climatique de l'exploitation mais se limite à des éléments sur les installations de chauffage et de production de froid. Elle relève que l'étude précise que les émissions liées aux activités non directement gérées par l'aéroport, correspondant au scope 3, ne sont pas reprises, de sorte que le trafic aérien n'est pas pris en compte, alors que ces émissions sont bien plus importantes que celles contrôlées par Liège Airport.

Elle fait valoir que cette évaluation ne porte pas sur le forçage radiatif des polluants importants autres que le CO₂, ne traite pas des impacts concrets sur le climat et ignore certaines activités indirectes comme le transport routier. Elle souligne que l'évaluation carbone effectuée par Liège Airport pour ses propres activités dans le cadre du programme ACA ne porte que sur les émissions directement contrôlées par l'aéroport et ne reflète pas l'ensemble des émissions liées à l'exploitation. Elle rappelle que l'article D.62 du livre I^{er} du Code de l'environnement impose de couvrir les effets directs et indirects sur le climat, *quod non* en l'espèce. Elle conteste que tous les polluants aient été analysés pour toutes les activités de l'aéroport et que l'AwAC ait calculé l'impact de tous les GES en tonnes équivalent CO₂.

Elle considère qu'il n'y a pas lieu de poser la question préjudicielle proposée par la première partie intervenante, l'interprétation correcte du droit de l'Union s'imposant avec évidence et visant l'évaluation des émissions directes et indirectes, y compris le scope 3. Elle invoque à cet égard la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne et des juridictions britanniques exigeant l'inclusion des émissions de scope 3 dans les études d'incidences. Elle se réfère au nouveau cadre européen du mécanisme de surveillance et de rapportage (MRV) prévu par le règlement d'exécution (UE) 2024/2493 de la Commission du 23 septembre 2024 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 en ce qui concerne la mise à jour de la surveillance et de la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et à une note de synthèse de 2025 de l'*European Union Aviation Safety Agency* (EASA) pour les émissions hors CO₂ ainsi qu'au niveau 5 du programme d'accréditation carbone des aéroports, qui confirme l'importance de prendre en compte les émissions de scope 3.

VIII.2. Examen

A. Recevabilité

1. Dès lors que la requérante ne soutient pas que la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement n'ont pas été transposées ou l'ont été incorrectement en droit interne, le moyen est irrecevable en tant qu'il est pris de la violation de ces directives. Il en est de même pour 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 dont elle dénonce une violation dans les développements de sa requête.

B. Fondement

2. L'article D.62, §§ 1^{er} et 2, du livre I^{er} du Code de l'environnement, tel qu'applicable, dispose ce qui suit :

« § 1^{er}. Toute demande de permis comporte soit une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement, soit une étude d'incidences sur l'environnement.

§ 2. Qu'il s'agisse de la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement ou de l'étude d'incidences sur l'environnement, celle-ci identifie, décrit et évalue de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences directes et indirectes d'un projet sur les facteurs suivants :

- a. la population et la santé humaine ;
- b. la biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/CEE et de la directive 2009/147/CE ;
- c. les terres, le sol, le sous-sol, l'eau, l'air, le bruit, les vibrations, la mobilité, l'énergie et le climat ;
- d. les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage ;
- e. l'interaction entre les facteurs visés aux points a) à d) ».

Cette disposition transpose partiellement la directive 2011/92/UE précitée, dont l'article 3 prévoit que « l'évaluation des incidences sur l'environnement identifie, décrit et évalue de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier et conformément aux articles 4 à 12, les incidences directes et indirectes d'un projet sur l'environnement », notamment, sur le climat. Selon la Cour de justice de l'Union européenne, cette règle implique que l'examen des effets directs et indirects d'un projet sur les facteurs visés à son article 3 et sur l'interaction entre ces facteurs soit effectué intégralement, de manière complète, avant l'octroi de l'autorisation (CJUE arrêt du 25 mai 2023, *WertInvest Hotelbetriebs GmbH*, C-575/21, point 78,

ECLI:EU:C:2023:425 ; arrêt du 24 février 2022, *Namur-Est Environnement*, C-463/20, point 58, ECLI:EU:C:2022:121).

Une étude d'incidences sur l'environnement (EIE) 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'EIE pour évaluer les incidences du projet, elle peut également s'informer d'une autre manière pour obtenir d'éventuelles informations manquantes. Elle peut se fonder sur d'autres pièces, telles des pièces du dossier de la demande, les informations recueillies au cours de l'enquête publique et les avis recueillis dans le cadre de l'instruction de la demande. En outre, il appartient en principe à celui qui dénonce de tels défauts de rendre raisonnablement plausible que ceux-ci ont été de nature à induire en erreur l'autorité ou l'ont empêchée d'apprécier convenablement la demande.

Statuant sur l'étendue des incidences à inclure dans l'EIE, la Cour de justice de l'Union européenne précise que l'évaluation des incidences sur l'environnement d'un projet ou de sa modification ne peut se limiter aux effets directs des travaux sur lesquels porte le permis, sans tenir compte des incidences sur l'environnement « susceptibles d'être provoquées par l'utilisation et l'exploitation des ouvrages issus de ces travaux » (CJUE, arrêt du 28 février 2008, *Paul Abraham e.a.*, C-2/07, point 43, ECLI:EU:C:2008:133).

3. En l'espèce, il découle des éléments qui précèdent que l'évaluation des incidences doit porter, entre autres, sur les effets directs et indirects du projet litigieux sur le climat. Ceci vise notamment l'analyse des émissions induites par les tiers utilisateurs de l'aéroport, dont celles générées par les vols des avions et les transports terrestres des personnes et des marchandises vers et depuis l'aéroport.

Partant, tant les émissions des gaz à effet de serre (GES) dépendant directement de l'exploitant (scope 1 du programme *Airport Carbon Accreditation* (ACA) de l'*Airport Council International Europe* (ACI Europe)) que celles liées à la production d'électricité achetées par celui-ci (scope 2 du programme ACA) mais encore celles indirectes produites par les activités induites que sont le trafic aérien et les transports routiers (scope 3 du programme ACA) doivent être évaluées.

En outre, cette prise en compte doit porter sur les émissions de tous les GES et pas seulement le dioxyde de carbone (CO₂), notamment l'oxyde d'azote (NO_x) ou les traînées de condensation qui contribuent au réchauffement global. L'exclusion de certaines de ces émissions dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (SEQE-UE) ou *European Emissions Trading System* (EU ETS) mis en œuvre par la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 (dite directive *Emission Trading*) n'est pas de nature à exercer une influence sur la portée de l'évaluation des incidences à effectuer.

Enfin, les éventuelles difficultés sérieuses à procéder à une quantification exacte de certaines des incidences notables du projet, pour autant qu'elles soient rendues plausibles, n'empêchent pas, à tout le moins, l'identification, la description et l'analyse sommaire de ces incidences, ainsi qu'une estimation globale, éventuellement via un intervalle d'émissions probables.

4. En ce qui concerne la situation existante en termes d'impacts sur le climat, l'EIE émet des considérations générales quant aux GES et polluants émis par l'aviation (point 7.2.5.1), quantifie le nombre de mouvements d'avions à l'aéroport de Liège et indique que les émissions liées au trafic aérien sont liées aux activités des sous-concessionnaires. Elle présente les activités polluantes telles que les opérations d'avions au sol, les infrastructures aéroportuaires et le trafic routier (point 7.2.5.2). Elle procède à l'évaluation des émissions de CO₂ en reprenant les chiffres de l'aéroport pour les années 2017 à 2019, pour les émissions contrôlées par l'aéroport, ainsi que les émissions liées à des consommations d'électricité achetée. Elle précise, à cet égard, ce qui suit :

« Les émissions liées aux activités que l'aéroport ne gère pas directement et donc gérées par les sous-concessionnaires (liées aux mouvements des avions, aux APU, aux véhicules et équipements n'appartenant pas à l'aéroport, aux trajets des passagers vers l'aéroport et du personnel, ...), correspondant au scope 3, ne sont donc pas reprises dans cette évaluation. Celle-ci ne tient donc pas compte du trafic aérien (cycles LTO, utilisation des APU, ...).

Les émissions de gaz à effet de serre générées par l'exploitation de l'aéroport de Liège, liées aux activités aériennes et aux activités des différents opérateurs, sont donc bien plus importantes que les émissions correspondant aux activités de Liège Airport ».

Elle chiffre les incidences de l'activité propre à l'aéroport en tonnes équivalent CO₂ (teqCO₂), qui convertit, au regard de l'impact pour le climat, les émissions des divers GES, à 3531 teqCO₂ selon la *location based method* et à 2181 teqCO₂ selon la *market based method* pour 2019 (point 7.2.5.3). Elle examine enfin certaines mesures prises par Liège Airport pour réduire les impacts sur le climat, à savoir la participation au programme ACA, dont l'objectif principal est d'encourager et de favoriser la mise en place de bonnes pratiques afin de réduire les émissions de

GES dans les aéroports, l'optimisation des consommations d'électricité, l'installation d'une cogénération et la production d'énergie par des sources renouvelables (point 7.2.5.4).

5. En ce qui concerne la situation projetée, l'EIE prévoit une augmentation du trafic aérien de Liège Airport de l'ordre de 102 % par rapport au nombre de mouvements d'avions cargo en 2020, sur la base de 69.260 mouvements annuels alors envisagés. Elle prévoit que l'augmentation des GES « ne devrait pas être directement proportionnelle au nombre de mouvements étant donné les innovations technologiques et les nouvelles contraintes normatives et réglementaires qui devraient être mises en place d'ici 2043 ». Elle fait état des émissions relatives aux opérations au sol, à l'exploitation des infrastructures et des installations aéroportuaires ainsi qu'au trafic routier externe qui évolueront en fonction de l'évolution du nombre de mouvements. Elle indique que « les impacts globaux en termes d'émissions de gaz à effet de serre liées à l'exploitation des infrastructures et des installations de la plateforme aéroportuaire dans son ensemble à l'horizon 2043 augmenteront très vraisemblablement par rapport à la situation actuelle, étant donné l'ampleur des développements envisagés ». Cependant, ces incidences ne sont pas chiffrées, ne fût-ce que globalement, notamment quant au forçage radiatif et aux GES émis en raison de l'exploitation directe et indirecte du projet litigieux.

L'étude fait encore état de l'ambition de l'aéroport d'atteindre le niveau 3 (optimisation) du programme ACA en 2023 et le niveau 3+ (neutralité) en 2030, de l'installation de panneaux photovoltaïques et de plans d'actions pour diminuer les consommations d'électricité.

Sur la question des incidences climatiques, elle conclut comme suit :

« Enfin, il est important de rappeler que, tel que mentionné plus haut, les émissions de gaz à effet de serre au niveau de l'aéroport de Liège sont issues, outre des activités de Liège Airport, des activités des sous-concessionnaires et du trafic aérien.

Les émissions au niveau de l'aéroport de Liège évolueront donc en fonction du nombre de mouvements qui y sont assurés, et des évolutions du secteur aérien, portant notamment sur l'évolution des carburants, de l'évolution technologique, ... ».

Ces incidences ne sont pas concrètement évaluées dans l'EIE.

Celle-ci comprend encore, en annexe 15, un rapport du 18 février 2021 relatif à la « modélisation des émissions et de l'impact des rejets atmosphériques dans le cadre de la réalisation de l'allongement de la piste de contingence de l'aéroport de Liège ». Ce rapport décrit l'objectif poursuivi comme suit :

- « étudier l'impact spécifique du projet d'allongement de piste en comparant les situations suivantes :
- La situation dite de référence 2029 : c'est-à-dire les mouvements d'avions de 2029 sans le projet d'allongement ;
 - La situation dite projetée, aussi en 2029 : avec les mouvements de 2029 et avec la réalisation de l'allongement ».

Ce rapport ne comporte pas l'évaluation des incidences sur le climat ni ne compare les incidences sur la qualité de l'air entre la situation existante en 2021 avec celle projetée en 2043. Cette évaluation porte uniquement sur la comparaison des incidences sur la qualité de l'air entre la configuration existante de l'aéroport et celle à la suite du projet d'extension de la piste de contingence, sur la base d'un nombre de vols estimé à 60.000 en 2029.

Il résulte de ce qui précède que l'EIE est lacunaire dès lors qu'elle ne comprend pas une évaluation suffisante des émissions de GES de l'ensemble des activités induites directement et indirectement par l'aéroport (mises à part les émissions propres à l'aéroport en situation existante) et des incidences de ces émissions sur le climat.

6. Certes, l'autorité a pu, sur ces points, compléter son information avec l'avis défavorable de l'AwAC du 1^{er} août 2022, reproduit dans l'acte attaqué. Cette agence spécialisée procède à une évaluation des incidences sur le climat de la manière suivante :

« 2. Examen de la demande du point de vue du climat

2.1. Préambule

[...]

L'étude d'incidence sur l'environnement développe uniquement les scopes 1 et 2 qui englobent respectivement les émissions contrôlées par l'exploitant de l'aéroport (liées à l'utilisation de véhicules et d'équipements de support au sol appartenant à l'aéroport, à la production d'énergie sur site, aux chaudières, ...) et les émissions liées à des consommations d'électricité achetée. Le scope 3, comprenant les émissions liées aux activités que l'aéroport ne gère pas directement et donc gérées par les sous-concessionnaires (liées aux mouvements des avions, aux APU, aux véhicules et équipements n'appartenant pas à l'aéroport, aux trajets des passagers vers l'aéroport et du personnel, ...), n'est pas approfondi ni évalué.

L'EIE remarque que "Les émissions de gaz à effet de serre générées par l'exploitation de l'aéroport de Liège, liées aux activités aériennes et aux activités des différents opérateurs, sont donc bien plus importantes que les émissions correspondant aux activités de Liège Airport".

Les émissions de CO₂ concernant le trafic aérien intra-EAA (CH, et UK) sont réglementées par l'EU ETS (*Emission Trading Scheme*). Pour les vols extra européens, l'UE implémentera CORSIA qui vise à compenser certaines émissions de CO₂ au-delà d'un niveau de référence sur des routes entre pays participants.

2.2. Situation actuelle

[...]

2.2.2. Informations non communiquées dans l'EIE

Les émissions du scope 3 liées aux activités que l'aéroport ne gère pas directement (et donc gérées par les sous-concessionnaires) doivent être estimées pour évaluer les émissions induites de GES de l'aéroport de Liège, même si la comptabilité de celles-ci n'intervient pas au niveau régional.

- Trafic aérien

Les émissions de CO₂ du trafic aérien peuvent être estimées sur base de la consommation de kérosène de l'aéroport. La consommation de kérosène était de 497.499 m³/an en 2019 et 759.404 m³/an en 2021. Si on se base sur le facteur d'émission de l'ETS pour le kérosène : 3,15 t CO₂/t kérosène et sur une densité de 800 kg/m³ à 15°C pour le kérosène, on aboutit à des émissions de 1.253.700 teqCO₂ en 2019 et 1.913.700 teqCO₂ en 2021.

- Véhicules

Les émissions liées aux véhicules sur site ne sont pas prises en compte pour la partie non détenue par l'aéroport.

2.3. Situation projetée - prolongation des activités aéroportuaires - 2043

[...]

2.3.2 Informations non communiquées dans l'EIE

Pour aucun des scopes, l'EIE ne propose de projections quantifiées des émissions à l'horizon 2043.

Concernant les émissions liées aux mouvements aériens (scope 3), celles-ci peuvent être estimées sur base de la consommation de kérosène. La consommation de kérosène renseignée pour 2043 est égale à 1.510.000 m³/an. Si on se base sur le facteur d'émission de l'ETS pour le kérosène : 3,15 t CO₂/t kérosène et sur une densité de 800 kg/m³ à 15°C pour le kérosène, on aboutit à des émissions de 3.805.200 teqCO₂/an en 2043. Cette estimation ne tient pas compte d'un éventuel remplacement d'une partie du kérosène par des fuels décarbonés d'ici 2043.

L'incidence climatique des émissions hors CO₂ (ex : NO_x, particules fines, ...) n'est pas développée dans l'EIE. Or, ces effets sont significatifs. Comme indiqué dans le rapport de la Commission européenne sur l'analyse actualisée des incidences sur le climat de l'aviation, en dehors des émissions de CO₂ : "L'importance des incidences hors CO₂ des activités aériennes sur le climat, dont on estimait jusqu'ici qu'elles étaient au moins aussi importantes au total que celles du seul CO₂, est pleinement confirmée par le rapport". L'UNEP GAP report 2020 est plus spécifique et mentionne que les impacts non liés au CO₂ représentent environ 66 % du forçage radiatif effectif de l'aviation mondiale : "*Historical CO₂ emissions from global aviation result in approximately 34 per cent of present-day aviation-related effective radiative forcing (ERF), with non-CO₂ impacts accounting for approximately 66 percent of ERF from (global) aviation (Lee et al. in press)*".

De plus, l'EIE ne semble pas prendre en compte les aspects sociaux économiques de la pollution de l'air, du bruit et des émissions de gaz à effet de serre qui seront négatifs puisque l'augmentation du nombre de vols implique plus de pollution.

2.4. Remarques

1. Actuellement 30 % du kérosène est acheminé par camion depuis Feluy ou Melsbroek (+- 100 km). Les capacités livrées par l'oléoduc en place ne peuvent

- pas être augmentées. L'EIE évoque une possible livraison par voie ferroviaire suite à l'implantation du nouveau parc pétrolier.
2. Il est intéressant de pointer les effets contrôlés (scope 1 et 2) et les effets induits (scope 3) de cette demande sur les émissions de GES. Les émissions actuelles (calculées pour l'année 2019) sont respectivement estimées à 3.500 teqCO₂ et 1.253.700 teqCO₂ soit 358 fois plus importantes pour le scope 3 que pour les scopes 1 et 2 réunis.
 3. L'augmentation des émissions de CO₂ liées au trafic aérien entre 2019 et 2043 à l'aéroport de Liège représente environ 21 % des efforts de réduction réalisés par la Wallonie entre 2019 et 2030 (-55 % d'émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990). Il faut souligner néanmoins qu'il s'agit d'une comparaison absolue qui ne tient pas compte des cadres de comptabilisation de ces émissions. En effet, le calcul se base sur l'inventaire wallon des émissions de gaz à effet de serre rapporté annuellement dans le cadre du protocole de Kyoto et des engagements européens (*Effort Sharing Decision*, EC/406/2009). Les émissions des vols internationaux ne sont donc pas prises en compte dans le total mais reprises séparément en *memo item*. Alors que les émissions de CO₂ provenant des vols intérieurs sont soumises aux objectifs d'émissions prévues au titre du protocole de Kyoto, il n'en est pas de même pour les vols internationaux.

D'après les chiffres de la soumission du 15 mars 2022 (source : SPW-AwAC), les émissions de GES en Wallonie s'élevaient à 55.673 kt eq CO₂ en 1990, 37.902 kt eq CO₂ en 2013 et 37.043 kt eq CO₂ en 2019. Si on table sur une réduction de 55% en 2030 par rapport à 1990, les émissions en 2030 devraient être de 25.053 kt eq CO₂.

D'après les projections de Liège Airport, la consommation de kérosène en 2030 devrait être de 1.144.388 m³/an, ce qui équivaut à des émissions de 2.884 kt eq CO₂. La consommation de kérosène en 2019 s'élevait à 497.499 m³/an, ce qui correspond à des émissions de 1.254 kt eq CO₂. D'après l'historique des consommations de kérosène de l'aéroport, on avait une consommation de kérosène de 248.882 m³/an en 2013, ce qui équivaut à des émissions de 627 kt eq CO₂.

En 30 ans (entre 2013 et 2043), les émissions de CO₂ liées au trafic aérien de l'aéroport de Liège, calculées sur base des consommations en kérosène, vont être multipliées par 6.

Emissions CO ₂ (kt eq CO ₂)	2013	2019	2030	2043	Evolution entre 2019 et 2030 (kt eq CO ₂)
Liège Airport	627	1.254	2.884	3.805	+ 1.630
Wallonie	37.902	37.043	25.053	Objectif de neutralité carbone en 2050	- 11.990

4. Les estimations d'émissions de CO₂ présentées pour le scope 3 comprennent uniquement les émissions liées aux mouvements aériens. En plus de celles-ci, les émissions du secteur du transport routier augmenteront aussi significativement.

5. Les pays voisins initient des politiques de limitation du trafic aérien. En effet, l'aéroport Amsterdam-Schiphol (3^{ème} plus fréquenté d'Europe) a plafonné le nombre de vols en raison notamment de l'impact environnemental du trafic aérien (Soundron, 2022). Au Royaume-Uni, le *Climate Change Committee* recommande, d'une part, d'interdire l'augmentation des capacités des aéroports du territoire à moins que le secteur puisse assurer l'atteinte de la neutralité carbone à l'horizon 2050 et, d'autre part, de suivre les effets hors CO₂ de l'aviation, de fixer un objectif minimum de non réchauffement après 2050, de rechercher les options

d'atténuation et d'examiner la meilleure façon de s'attaquer aux effets hors CO₂ tout en respectant les objectifs climatiques du Royaume Uni et sans augmenter les émissions de CO₂ (*Climate Change Committee*, 2020). Enfin, l'UNEP GAP Report 2020, contient une recommandation qui vise à limiter l'expansion des aéroports : *"Transport infrastructure : end further airport expansion in high-income countries ; improve surface transport alternatives to aviation"*.

6. De larges incertitudes sur l'impact climatique et l'efficacité environnementale de CORSIA demeurent. L'évaluation d'impact de la Commission européenne dans le cadre de sa proposition pour amender la directive 2003/87/EC sur la contribution de l'aviation indique que :

[...]

3. Avis défavorable

Le présent avis vous est remis d'un point de vue strictement technique et scientifique.

[...]

Considérant que les émissions du scope 3 (liées aux activités que l'aéroport ne gère pas directement) doivent être estimées pour évaluer les émissions induites de gaz à effet de serre de l'aéroport de Liège, même si la comptabilité de celles-ci n'intervient pas au niveau régional ;

Considérant que les émissions liées aux mouvements aériens, calculées sur base de la consommation de kérosène de l'aéroport, ont été estimées à 627 kt eq CO₂ en 2013, 1.254 kt eq CO₂ en 2019, 2.884 kt eq CO₂ en 2030 et 3.805 kt eq CO₂ en 2043 ;

Considérant que les émissions wallonnes de gaz à effet de serre rapportées dans le cadre du protocole de Kyoto étaient de 37.043 kt eq CO₂ en 2019 (d'après les chiffres de la soumission du 15 mars 2022) ; Considérant que ce chiffre ne comprend pas les émissions de l'aviation internationale puisque conformément aux Guidelines IPCC (*Intergovernmental Panel on Climate Change Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories*), les émissions de l'aviation internationale sont rapportées dans les inventaires séparément, comme *memo item* et ne sont pas reprises dans le total national ;

Considérant que, si on table sur une réduction de 55 % en 2030 par rapport à 1990 (telle que mentionnée dans la déclaration de politique régionale wallonne 2019-2024), les émissions en 2030 devraient être de l'ordre de 25.053 kt eq CO₂ (chiffre calculé sur base des émissions wallonnes de GES en 1990, d'après les chiffres de la soumission du 15 mars 2022) ;

Considérant que, d'après ces estimations, l'augmentation des émissions de CO₂ liées au trafic aérien entre 2019 et 2043 à l'aéroport de Liège représente environ 21% des efforts de réduction réalisés par la Wallonie entre 2019 et 2030 (comparaison absolue qui ne tient pas compte des cadres de comptabilisation de ces émissions) ;

Considérant que, même si les émissions de l'aviation internationale ne sont pas incluses dans les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la Wallonie, celles-ci doivent être comptabilisées pour évaluer les effets indirects de l'aéroport sur le climat ;

Considérant les émissions très significatives de CO₂ générées actuellement par les activités aéroportuaires de l'aéroport de Liège ;

Considérant que les émissions actuelles sont déjà significativement plus élevées que les émissions historiques (les émissions du trafic aérien estimées sur base de la consommation de kérosène ont été multipliées par 2 entre 2013 et 2019) ;

Considérant les projections de croissance de l'activité aéroportuaire dans les années à venir, jusqu'à l'échéance du futur permis en 2043 ;

Considérant l'augmentation significative des émissions entre 2019 et 2043 d'après ces projections (les émissions du trafic aérien estimées sur base de la consommation de kérosène seront multipliées par 3 entre 2019 et 2043) ;

Considérant que l'évaluation de l'impact sur le réchauffement climatique du trafic aérien de l'aéroport se limite à l'estimation des émissions de CO₂ calculées sur base de la consommation de kérosène ;

Considérant que l'impact climatique est dès lors sous-estimé puisque l'évaluation ne prend pas en compte les émissions hors CO₂ ; considérant que les incidences des émissions hors CO₂ (ex : NO_x, particules fines, ...) sur le climat sont au moins aussi importantes au total que celles du seul CO₂ (d'après l'UNEP GAP report 2020, les impacts non liés au CO₂ représentent environ 66 % du forçage radiatif effectif de l'aviation mondiale) ;

Considérant que les améliorations technologiques, le renouvellement de la flotte et l'augmentation de l'efficacité opérationnelle ne peuvent contrebalancer que très partiellement les impacts de l'augmentation du trafic aérien ;

Considérant que l'impact climatique ne doit pas s'évaluer à l'échelle d'une région mais à l'échelle de la planète ; que pour cette raison, se limiter aux émissions des scopes 1 et 2 ou aux objectifs de réduction wallons est trop restrictif ;

L'AwAC remet un avis défavorable pour l'accroissement de l'activité aéroportuaire de l'aéroport de Liège. Cet avis défavorable est motivé par les effets indirects sur le climat engendrés par l'accroissement des activités aéroportuaires prévu dans les années à venir. [...] Néanmoins des conditions particulières sont proposées pour encadrer l'impact de l'aéroport sur la qualité de l'air ambiant locale, dans le cas où l'avis défavorable de l'AwAC ne serait pas suivi ».

Il découle de cet avis que l'AwAC a complété les données de l'EIE en ce qui concerne l'évaluation chiffrée des émissions de CO₂ sur la base de la consommation de kérosène en situations actuelle et projetée. Cette instance précise toutefois que son évaluation devrait être complétée par la prise en compte de polluants importants (NO_x, particules fines, ...) résultant de la combustion du kérosène autres que le CO₂ et que son avis ne porte pas sur le forçage radiatif de ces autres émissions, alors que ce forçage correspond à environ 66 % du forçage total de cette combustion. En outre, elle n'évalue pas les impacts concrets sur le climat ni certaines activités générées indirectement par l'exploitation litigieuse, telles que les émissions générées par le transport routier.

L'avis du fonctionnaire technique compétent sur recours, reproduit dans l'acte attaqué, indique ce qui suit à propos de l'EIE :

« Considérant que plusieurs manquements, incertitudes, inconnues, ... sont présents dans l'EIE et/ou ont été mis en évidence dans lesdites réclamations et par plusieurs instances qui ont remis un avis lors de l'instruction de la demande de permis en

première instance ; que ces manquements, incertitudes et inconnues concernent, pour les principales :

[...]

► Le manque de données suffisantes relatives aux émissions atmosphériques totales (tant en matière de gaz à effet de serre que de pollution atmosphérique) attendues en cas d'augmentation significative de l'activité aérienne et, par voie de conséquence, des activités "annexes" :

Une augmentation substantielle de l'activité aérienne relative à un volume de fret transporté plus important entraînera *de facto* une augmentation des activités induites telles que toutes les activités liées aux sociétés de services (chargement/déchargement, ravitaillement, maintenance, ...), les transports routiers nécessaires à l'acheminement des marchandises vers et au départ de l'aéroport, le transport des personnes travaillant sur le site 24/24 h en 3 cycles, ...

L'EIE ne contient pas cette étude globale qui, en fait, correspond peu ou prou, à tout le moins sur sa base, aux données devant faire l'objet du scope 3 du programme *Airport Carbon Accreditation*. Or, Liège Airport prévoit (prévoyait ?) de compléter ce scope 3 en 2023, ce qui tend à montrer qu'à ce stade, ces émissions, et encore moins leur évolution, n'ont fait l'objet d'un recensement complet ».

L'avis du 2 mai 2022 du pôle Environnement estime que, de manière générale, l'EIE est complète tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif, à l'exception du chapitre relatif à la biodiversité. L'avis du 4 mai 2022 du pôle Aménagement du territoire indique, quant à lui, que le développement actuel de l'aéroport a été bien appréhendé par l'EIE, mais que son développement global – le Master Plan global - pour les vingt prochaines années nécessite une EIE globale.

7. Dans l'acte attaqué, qui procède au retrait du permis unique du 31 janvier 2023, la partie adverse a complété la motivation formelle par rapport à celle de ce permis retiré. Ainsi, en ce qui concerne les incidences climatiques du projet, la motivation de l'acte attaqué indique ce qui suit :

« Considérant, en ce qui concerne la problématique des gaz à effet de serre (GES) et des polluants atmosphériques, que l'autorité compétente sur recours relève les éléments suivants :

En relisant intégralement l'EIE et en consultant les documents transmis par l'AwAC aux fonctionnaires technique et délégué d'instance et de recours, on peut constater que :

1/ L'EIE a pris en compte l'ensemble des gaz à effet de serre (CO₂ mais aussi NO_x, COVT, ...) tant en situation actuelle (2021) qu'en situation projetée (2043) (pages 45 et 46 de l'annexe 15 de l'EIE).

Plus particulièrement, en page 398 et suivantes de l'étude d'incidences sur l'environnement, l'étude détaille les substances participant à l'effet de serre et cite notamment le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄), le dioxyde de soufre (SO₂), la vapeur d'eau, ... les gaz fluorés, dont, notamment, les hydrofluorocarbures (HFC), les perfluorocarbures (PFC) et l'hexafluorure de soufre (SF₆), le protoxyde d'azote (N₂O) qui sont d'autres gaz à effet de serre importants dont les émissions sont règlementées.

L'étude relève également que le secteur du transport aérien est également à l'origine d'autres substances qui participent indirectement à l'effet de serre par exemple en tant que précurseur de l'ozone troposphérique (O₃) tels que les oxydes d'azote (NO_x), les composés organiques volatils (COV), le monoxyde de carbone (CO)... Certains gaz à effet de serre sont présents naturellement dans l'atmosphère mais leur concentration augmente en raison des activités humaines (CO₂, CH₄, O₃ et N₂O).

On peut encore lire dans l'étude d'incidences (page 403) que celle-ci a examiné les gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques émis et l'impact de l'exploitation de l'aéroport de Liège sur le climat.

L'aviation est en effet à l'origine d'émissions de diverses substances, le dioxyde de carbone, le monoxyde de carbone, les oxydes d'azote, les dioxydes de soufre composés d'organiques volatils vapeurs d'eau et particules fines. Celles-ci présentent des impacts sur le climat et sur la qualité de l'air qui se traduisent de différentes manières.

Du point de vue des impacts sur le climat, à chaque substance ou phénomène correspond un forçage radiatif plus ou moins important, positif ou négatif. Le niveau de connaissance de ces effets n'est à l'heure actuelle pas identique pour tous les phénomènes : si les impacts des émissions de CO₂ sont connus et en font une importante cible pour les potentielles mesures de mitigations, les autres effets le sont moyennement, voire très peu. Bien que l'ampleur de ces phénomènes soit parfois peu comprise, ces derniers ne peuvent être ignorés. Les échelles spatiales dépendent des substances concernées.

Le CO₂ présente une longue durée de résidence dans l'atmosphère, d'environ 100 ans et de ce fait se propage à l'échelle planétaire.

Les dioxydes d'azote, de soufre, la vapeur d'eau et les particules présentent, quant à eux, de plus courtes durées de résidence et restent relativement concentrés à proximité des itinéraires de vols.

L'étude d'incidences va ensuite analyser chaque gaz séparément :

- Le dioxyde de carbone est notamment issu de la combustion du carburant, constitué d'hydrocarbure de formule brute et d'une faible proportion de soufre. La part du dioxyde de carbone dans le forçage radiatif dû à l'aviation a été évalué à environ 40 % pour l'année 2005.
- Le monoxyde de carbone est présent naturellement dans l'atmosphère et produit par les activités humaines. Des explications plus détaillées sont données dans le volet qualité de l'air de l'étude d'incidences.
- Les oxydes d'azote (NO_x) consistent principalement en du monoxyde d'azote (NO) et ceux-ci ont des effets indirects sur le climat en agissant sur les gaz à effet de serre que sont l'ozone et le méthane. Ils contribuent également à la réduction de la concentration atmosphérique en méthane.
- Les composés organiques volatils composés d'atomes de carbone et d'hydrogène.
- La vapeur d'eau se dissipe rapidement sous forme de précipitations et son influence réelle sur le climat est donc faible.
- Les particules fines.
- L'ozone troposphérique.

Considérant que l'étude d'incidences a examiné les émissions de gaz à effet de serre de l'aéroport de Liège tout d'abord en rapport avec le trafic aérien, par la combustion du carburant, principalement de kérozène qui est source d'émission de gaz à effet de serre et en particulier de dioxyde de carbone et d'autres gaz à effet de serre tels que les HEC (hydro fluorocarbure). Le trafic aérien est également à

l'origine d'autres polluants qui présentent des effets indirects sur le climat tels que les NOx, le CO et les COV.

Ensuite, elle examine également les opérations sur les avions au sol et l'exploitation des infrastructures et installations aéroportuaires (voir pages 407 et 408 de l'étude d'incidences) et note que l'utilisation des infrastructures aéroportuaires est à l'origine d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants qui présentent un impact indirect sur le climat (NOx, CO, COV) liés au chauffage et à la climatisation des bâtiments, aux fuites accidentelles de réfrigérants, aux consommations d'électricité, à l'utilisation de générateurs de secours et à l'approvisionnement du parc pétrolier en kérosène. Certains gaz inhibiteurs utilisés contre les incendies présentent également de potentiels impacts sur le climat en cas d'émissions.

Le trafic routier externe est pris en considération dès lors qu'il est induit par le fonctionnement de l'aéroport et il est également à l'origine d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants présentant un impact indirect sur le climat (NOx, CO, COV, particules fines...) (page 412 de l'étude d'incidences sur l'environnement).

L'étude d'incidences sur l'environnement reprend ensuite l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre de Liège Airport et les émissions de CO₂ estimées pour ses propres activités, pour les années 2017 à 2019 dans le cadre de sa participation à *l'airport carbon accreditation programme*. Il s'agit des émissions relatives aux scopes 1 et 2 qui reprennent respectivement les émissions contrôlées par l'exploitant de l'aéroport et les émissions liées à des consommations d'électricité achetée. Les émissions liées aux activités que l'aéroport ne gère pas directement correspondent au scope 3 et ne sont pas reprises dans cette évaluation.

Dans le cas des rejets atmosphériques, l'ensemble des conditions d'exploitation du permis d'environnement original a été remplacé par les conditions d'exploitation du permis d'environnement modifié le 25 août 2005 et porte sur les locaux ou parties de locaux accessibles au public qui doivent être ventilés, les chaudières fonctionnant au gaz naturel et les chaudières fonctionnant au gaz naturel dont la puissance thermique est supérieure à 0,5 MWTH, les chaudières fonctionnant au mazout, l'implantation par l'exploitation d'au moins une station de mesure de la qualité de l'air ambiant dans le voisinage de l'établissement, en concertation avec la cellule AIR de la Région wallonne et l'ISSeP pour le choix de l'emplacement. Les polluants mesurés sont les poussières (PM10) et les oxydes d'azote (NOx). La vitesse et la direction du vent y sont également relevés et les rapports de mesures sont réalisés annuellement. Cette station est intégrée au réseau téléométrique de la Région wallonne.

L'étude d'incidences examine les impacts de l'exploitation de l'aéroport de Liège sur la qualité de l'air (page 437). Au titre des polluants émis sont examinés le monoxyde de carbone, les oxydes d'azote, le dioxyde de soufre, les composés organiques volatils. Les impacts sont examinés d'un point de vue sanitaire ainsi que pour les particules fines et les particules ultra fines. Elle examine ensuite l'impact des métaux lourds et de l'ozone troposphérique sur le plan sanitaire et environnemental (page 445).

L'étude d'incidences procède à une caractérisation de la qualité de l'air au sein et dans le voisinage de l'aéroport de Liège et examine l'émission qui se caractérise par la concentration de polluants dans l'air ambiant qui peut être mesuré soit lors de campagnes de mesures sur une période déterminée soit par le biais de réseaux automatiques de surveillance.

Les concentrations des principaux polluants gazeux de l'atmosphère sont couramment mesurés par un ensemble d'analyseurs automatiques spécifiques et portent sur le NO, NOx, SO₂, COV.

Les campagnes de mesures permettent difficilement d'isoler la contribution réelle de l'aéroport dans les divers polluants car ceux-ci sont le résultat de nombreuses autres activités présentes autour de l'aéroport et ces polluants peuvent être transportés à longue distance.

Néanmoins, le permis d'environnement délivré à Liège Airport pour l'exploitation de l'aéroport mentionne l'obligation d'installer dans le voisinage de la zone d'activité aéroportuaire une station de mesure de la qualité de l'air ambiant qui comprend la mesure des particules fines et des oxydes d'azote.

Les résultats des rapports relatifs aux années 2018 et 2019 pour cette station sont repris dans l'étude d'incidences et l'autorité les a examinés.

L'étude d'incidences reprend également les valeurs des concentrations moyennes annuelles en NO et NO₂ qui ont été observées pour les années 2016 à 2020. En ce qui concerne le dioxyde d'azote, NO₂, les dernières mesures sont comparées à la valeur limite de la directive européenne et la valeur guide de l'OMS et aucun dépassement de la valeur limite de la directive et de l'OMS relative à la concentration moyenne annuelle de NO₂ n'a été observée en 2018, 2019 et 2020 pour les trois stations de mesures considérées. Les valeurs limites tant de la directive que de l'OMS ont été respectées.

En outre, la valeur limite relative à la moyenne horaire fixée à 200 microgrammes par mètre cube tant dans la directive qu'au niveau de l'OMS n'a jamais été dépassée pour la station de Liège Airport durant les trois années considérées.

Le nombre de dépassements tolérés par la directive, fixé à 18 par an n'a donc pas été atteint. De même, la recommandation de l'OMS, visant à n'accepter aucun dépassement a également été suivie.

L'ISSep a été chargé en 2020 par l'auteur de l'étude d'incidences de réaliser une campagne de mesures autour de l'aéroport de Liège pour évaluer les éventuelles retombées d'hydrocarbure potentiellement liées aux activités aéroportuaires et aux mouvements des avions. Les valeurs mesurées sont toutes inférieures aux limites de quantification. Le rapport de l'ISSep conclut qu'aucune présence d'hydrocarbure n'a été détectée durant la campagne de mesures et que, par conséquent, aucun impact des activités aéroportuaires où des mouvements des avions sur les retombées d'hydrocarbures n'a pu être mis en évidence (page 470 de l'étude d'incidences).

En vue d'analyser l'impact spécifique des activités de l'aéroport de Liège sur la qualité de l'air, la dispersion de certains polluants gazeux et particulaires a été modélisée.

Les niveaux de concentration de polluants sont ensuite comparés aux valeurs limites fixées par la réglementation et aux critères fixés par l'AWaC.

Un rapport a été élaboré par Odometric et il est repris en intégralité en annexe de l'étude d'incidences.

On peut lire que les polluants analysés sont les oxydes d'azote (NO_x), le monoxyde de carbone, les particules fines PM10 et PM1, les composés organiques volatils totaux (COVT), le benzoapyrène (BAP) et le benzène.

La modélisation a été effectuée sur un domaine d'étude formant un carré de 14 km de côté, centré sur l'aéroport de Liège et constituant une grille de calcul d'une maille carrée de 20 mètres.

Des points récepteurs ont été ajoutés et les concentrations de polluants sont calculés pour une hauteur de 1,50 mètre par rapport au sol, correspondant à la hauteur moyenne du nez humain.

Dans l'étude d'incidences, on prend en considération les émissions totales annuelles pour l'ensemble des polluants analysés évalués par la modélisation en situation existante.

Les résultats montrent que pour les sources considérées et selon les hypothèses posées, à l'échelle des émissions annuelles, le trafic routier est le plus gros contributeur pour l'ensemble des polluants (à l'exception des COV totaux, pour lesquels les émissions correspondent au stockage de carburant).

Considérant, en conclusion, que l'examen approfondi de l'étude d'incidences sur l'environnement a permis de se rendre compte que celle-ci comprend une évaluation des émissions projetées des gaz à effet de serre et prend en compte tous les polluants qui ont pu être identifiés en lien avec les activités de Liège Airport. Toutes les substances concernées ont été prises en considération (dioxyde de carbone, monoxyde de carbone, oxyde d'azote, dioxyde de soufre, composés organiques volatils, vapeurs d'eau, particules fines, particules ultrafines, métaux lourds et ozone troposphérique).

Les sources d'émissions consistent dans le trafic aérien, les opérations sur les avions effectuées au sol, l'exploitation des infrastructures et des installations aéroportuaires et du trafic routier externe. Selon les sources et les polluants concernés, les impacts concernent le climat, la qualité de l'air ou les deux aspects conjointement.

Les émissions liées au trafic aérien sont issues de la combustion du carburant et des vols eux-mêmes mais également lors de l'utilisation d'APU destinés à produire de l'énergie tant en vol qu'au sol. Les émissions lors des opérations au sol sont, quant à elles, liées au trafic routier sur piste des véhicules de service et d'avitaillement, aux opérations de ravitaillement en carburant, aux opérations de dégivrage et d'antigivrage d'avion, aux opérations de déverglacage et d'antigivrage des bretelles d'accès et de l'utilisation d'engins de piste.

L'exploitation des infrastructures et des installations aéroportuaires engendre des émissions principalement liées aux installations de combustion, aux consommations d'électricité et à l'approvisionnement du parc pétrolier, majoritairement en kérozène.

Le trafic routier externe, correspondant aux transports des passagers et du personnel travaillant sur la plateforme aéroportuaire, ainsi qu'aux livraisons, notamment en kérozène, est également à l'origine d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants.

L'évaluation des émissions des gaz à effet de serre effectuée par Liège Airport pour ses propres activités dans le cadre de sa participation à *l'airport carbon accreditation programme* montre des impacts très limités, de l'ordre de quelques milliers de tonnes de gaz à effet de serre par an. Cela correspond en effet aux émissions directement contrôlées par Liège Airport, relatives à l'utilisation d'équipements et d'infrastructures qui lui appartiennent, ainsi qu'aux consommations d'électricité achetée.

L'évaluation de la qualité de l'air au niveau de la région où se situe l'aéroport de Liège est influencée par le trafic routier et les émissions typiquement rencontrées en milieu urbain.

Les stations de mesures du réseau en temps réel de l'ISSeP les plus proches montrent que la qualité de l'air est relativement bonne pour les indicateurs analysés

(PM10, PM2.5, ozone et NO₂), dans la mesure où les valeurs limites de la Directive européenne 2008/50/CE sont respectées, les valeurs guides de l'OMS n'étant toutefois pas systématiquement respectées. Les stations de mesures sont néanmoins situées dans des contextes différents de celui de l'aéroport.

L'examen de l'étude d'incidences a également permis de se rendre compte que l'ISSep effectuée pour l'aéroport de Liège des mesures permanentes de NO_x et de PM10 au niveau d'une station située dans l'enceinte de l'aéroport à proximité de la partie sud de la piste principale.

En ce qui concerne les particules PM10, sur une base annuelle, la valeur limite de la Directive a été respectée entre 2018 et 2020, tandis que la valeur guide de l'OMS est dépassée certaines années.

Au regard des polluants analysés par le biais de ces mesures, la qualité de l'air peut être qualifiée de bonne.

Enfin, en vue d'analyser l'impact spécifique des activités de l'aéroport sur la qualité de l'air, la dispersion de certains polluants gazeux et particulaires a été modélisée par le bureau d'études Odometric, en collaboration avec le bureau d'étude Numtech.

Tous les polluants ont été analysés en lien avec toutes les activités de l'aéroport : trafic aérien, fonctionnement d'engins de piste, trafic routier, stockage et distribution de carburant, opérations de dégivrage et d'antigivrage des avions et production de chauffage. Les mesures actuellement prises par Liège Airport consistent principalement dans le suivi des mesures de la qualité de l'air par la station de l'ISSep (NO_x et PM10).

Il ressort de ce qui précède que l'autorité administrative est en mesure d'appréhender sur la base d'une étude d'incidences sur l'environnement rigoureusement complète l'ensemble des émissions projetées des gaz à effet de serre liées aux activités de l'aéroport.

L'AwAC l'a par ailleurs constaté puisqu'elle reprend, dans son avis transmis le 01/08/2022 aux fonctionnaires technique et délégué d'instance, les données figurant dans l'EIE (pages 13 à 17 de l'avis).

2/ Ces mesures intègrent également le scope 3 (activité développée par des tiers à Liège Airport sur l'aéroport) puisque les tableaux reprennent, tant en situation actuelle (2021) qu'en situation projetée (2043) :

- Les émissions des APU/GPU (blocs de puissance permettant de maintenir la tension électrique des avions lorsqu'ils sont à l'arrêt au stand) exploités par les opérateurs d'assistance en escale (handlers) ;
- Les engins circulant sur le site, exploités essentiellement par les handlers et, pour le reste, par l'aéroport lui-même ;
- Les activités de dégivrage des avions effectuées par les handlers ;
- Les opérations d'avitaillement et de stockage de carburant (activité effectuée par Liège Airport) ;
- Le trafic aérien via le cycle LTO (méthodologie arrêtée par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) qui recouvre les phases d'approche, de roulage, de décollage et de montée, en dessous de 3 000 pieds, soit 915m d'altitude et qui, selon l'ACNUSA, permet de couvrir les polluants principaux qui participent principalement à la pollution de l'air local ;
- Le trafic routier.

3/ L'AwAC constate également que les valeurs limites pour la protection de la santé humaine fixées par la directive 2008/50/CE relatives aux concentrations moyennes annuelles ainsi qu'en moyenne horaire, sont respectées à l'exception de

l'une ou l'autre que l'AwAC qualifie plutôt en lien avec l'autoroute (qui est indépendante de l'aéroport). Il en va de même pour la projection à l'horizon 2043.

4/ Certes, l'EIE ne reprend pas l'impact de tous les gaz à effet de serre en tonnes équivalent CO (calcul fait, par contre, par l'AwAC dans son avis) mais ce n'est pas obligatoire dans une EIE.

Indépendamment des éléments ci-dessus, l'AwAC conclut à un avis défavorable sur la demande de permis mais indique aussi, en page 30 de son avis que, "néanmoins, des conditions particulières sont proposées pour encadrer l'impact de l'aéroport sur l'air ambiant local, dans le cas où l'avis défavorable de l'AwAC ne serait pas suivi".

La suite de l'avis énonce les conditions particulières à prendre dans ce cas de figure et il y a lieu de constater que ces conditions sont reprises dans le permis délivré (déplacement de la station de mesure de la qualité de l'air, imposition du mesurage d'autres polluants, organisation de campagnes de mesures, ...).

De plus, la limitation du nombre maximum de mouvements autorisés sur une base annuelle à 55.000 unités contribue à une limitation de l'impact de l'activité sur la qualité de l'air par rapport à la situation projetée (2043) reprise dans l'EIE (dont les mesures ont été effectuées tenant compte d'un nombre de mouvements attendus de l'ordre de 69.257 unités annuelles (données issues du master plan 2020 de Liège Airport qui a servi de base à l'EIE et à la demande de permis)).

L'EIE, appuyée par les avis de l'AwAC, a fourni un ensemble complet d'informations nécessaires à une évaluation éclairée des Ministres, qui se sont prononcés en complète connaissance de cause.

Ceci inclut l'analyse des impacts environnementaux actuels et projetés, ainsi que les estimations des émissions de polluants (y compris les polluants ayant effet de serre) pour les 20 prochaines années.

Les données et analyses présentées permettent de déduire ces émissions avec une précision raisonnable. De plus, les recommandations de l'AwAC ont été pleinement intégrées dans les conditions spécifiques établies dans le permis.

Cette démarche assure que toutes les considérations environnementales ont été prises en compte de manière appropriée, permettant ainsi aux décideurs de se prononcer en toute connaissance de cause.

[...]

Considérant que, en termes de protection de l'environnement, notamment en termes de climat, il y a lieu de prendre en considération les émissions des aéronefs qui desservent l'aéroport ;

[...]

Premièrement, les émissions générées par le secteur aérien ne compromettent que partiellement et indirectement les objectifs de réduction de la Région Wallonne, car les émissions de GES du transport aérien international ne sont pas incluses dans le périmètre utilisé pour calculer les émissions de carbone de la RW.

Ce qui rentre dans le périmètre des émissions de carbone de la RW est défini :

- dans le décret "climat" dont l'article 2 fixe le champ d'application :
"Le présent décret s'applique aux émissions anthropiques par les sources et à l'absorption par les puits des gaz à effet de serre, sur le territoire de la Région wallonne, à l'exception du transport aérien international".

- Dans le mécanisme défini par la directive EU-ETS Aviation au niveau européen.

Dans la note méthodologique de l'AwAC expliquant comment les émissions de carbone de la RW ont été estimées, il est également clairement indiqué que le transport aérien international n'est pas repris dans les émissions carbone de la RW. En effet, la comptabilisation des émissions de GES au niveau du transport aérien est réglée via le système d'échange de quotas d'émission (EU-ETS) défini par la réglementation européenne.

Ce mécanisme vise à contrôler et réduire les émissions de GES à l'échelle globale, permettant une réponse coordonnée internationalement. Cette démarche est mise en place pour dépasser les éventuelles actions unilatérales des régions ou des états membres.

Ce n'est pas pour autant que, dans le mécanisme EU-ETS, aucune émission de GES liée au transport aérien n'est attribuée à la Wallonie. Sont attribuées à la Wallonie, les émissions produites par les aéronefs de compagnies aériennes dont le siège social est établi en Wallonie ainsi que les émissions produites par les aéronefs des compagnies aériennes non européennes pour lesquelles l'activité aérienne la plus importante en Europe est enregistrée sur un aéroport wallon.

En prenant les dernières données disponibles publiées par l'AwAC pour l'année 2020 sur base de la réglementation européenne ETS, on constate que les émissions des compagnies aériennes attribuées à la Wallonie représentent de l'ordre de 1% des émissions de GES wallonnes et sont les suivantes :

Opérateur aérien	Statut ETS	Emissions vérifiées totales (t CO2 eq)	Avis Awax sur déclaration
ASL Airlines Belgium	Compagnie aérienne belge dont le siège social est établi à Liege Airport	240.482	Conforme
CAL Cargo Airlines	Compagnie aérienne israélienne	7.521	Conforme
Kalitta Air	Compagnie aérienne américaine	7.520	Conforme
Southern Air Inc	Compagnie aérienne américaine	1.650	Conforme
Challenge Airlines	Compagnie aérienne belge dont le siège social est établi à Liege Airport	10.373	Conforme
TOTAL		267.546	

Les émissions des autres compagnies aériennes fréquentant l'aéroport de Liège ne sont pas imputées à la Wallonie en vertu du mécanisme ETS (à titre d'exemple, les émissions de GES de Fedex, compagnie aérienne américaine, sont attribuées à la France qui est l'état membre dans lequel Fedex enregistre le plus grand nombre de mouvements (hub principal de Fedex à Paris-CDG)).

L'objectif de réduction des gaz à effet de serre (GES) fixé par la Région Wallonne vise une diminution de 55 % pour 2030 et de 80 à 95 % pour 2050, par rapport aux niveaux de 1990. Cela est clairement expliqué sur le "site officiel de l'Etat de l'environnement wallon" de l'Administration wallonne (Émissions de gaz à effet de serre - Etat de l'environnement wallon (wallonie.be))

Il est important de préciser que les calculs de la RW depuis 1990 incluent les secteurs principaux suivants, qui cumulent plus de 90 % des émissions totales :

- Industrie
- Transport routier
- Secteur résidentiel
- Agriculture
- Énergie
- Secteur tertiaire

Les émissions attribuées à l'aéroport de Liège (scopes 1 et 2, soit 3500 tCO₂eq en 2019) sont intégrées au secteur tertiaire.

Conformément à la réglementation applicable (cf. supra), les vols internationaux ne sont pas comptabilisés dans le périmètre d'émissions régionales en raison de réglementations internationales telles que le système ETS comme expliqué ci-dessus.

S'ajoute toutefois, en scope 3, les émissions des compagnies aériennes attribuées à la Wallonie pour le système ETS (cf. tableau ci-dessus).

Dans le cadre de l'instruction du permis unique de l'aéroport de Liège, en calculant les émissions de GES des compagnies aériennes au départ des quantités de kérosène mises à bord à Liège Airport, l'AwAC ne semble pas prendre suffisamment en compte la réglementation européenne en vigueur et transposée en droit belge (cf. supra) puisqu'elle inclut le résultat de la transformation de l'ensemble du kérosène livré à Liège Airport en GES à la seule Wallonie.

Par ailleurs, comparer les GES émis par l'ensemble des livraisons de kérosène en année Y (2021 par exemple) et les imputer à la seule Wallonie alors que la base de référence (les émissions de 1990) ne tient pas compte du transport aérien international pourrait conduire à biaiser le raisonnement et grossir artificiellement les émissions d'un secteur d'activité (ou d'un aéroport dans le cas présent) par rapport aux émissions régionales totales.

Pour estimer effectivement l'impact en termes d'émissions, il faut calculer les émissions en prenant en compte toujours le même périmètre.

Il est toutefois indéniable que l'application stricte du mécanisme ETS, bien que faisant l'objet d'une réglementation reconnue internationalement, n'est pas conforme à la réalité dans la mesure où un aéronef qui décolle ou qui atterri à Liège survole la Wallonie même si ses émissions de GES ne lui sont pas attribuées par le mécanisme ETS. Toutefois, la plus grande partie des émissions de GES liées au kérosène mis à bord à Liège Airport ne peut être attribuée à la Wallonie puisque la plus grande partie du vol d'un aéronef ayant décollé de Liège se fera en dehors des limites du ciel wallon, vite atteintes vu la taille du territoire régional.

C'est la raison pour laquelle une mesure du cycle LTO est incluse dans la méthodologie retenue par l'EIE. Le cycle LTO reprenant les émissions estimées du cycle de décollage, d'atterrissage et de roulement au sol, on peut considérer qu'il permet de tenir compte, pour partie, des émissions de GES des aéronefs qui fréquentent l'aéroport de Liège au-dessus du ciel wallon.

Certes, au vu du développement attendu de l'aéroport d'ici 2040 (ou 2043), il est indéniable que les émissions de GES vont augmenter.

Il est clair cependant que l'augmentation des GES sur la période considérée est plus faible dans le cas basé sur le périmètre du PUN du 31 janvier 2023 que sur le périmètre initial (l'EIE 2021-2022 basée sur le master plan Liège Airport de 2020). Cela montre bien que le permis unique du 31 janvier 2023, en limitant les activités de Liège Airport vu la fixation d'un seuil annuel de mouvements à 55.000 unités et la fixation d'un QC-D de nuit progressif dans le temps, incite les compagnies à remplacer leur flotte plus rapidement qu'un simple remplacement naturel et permet de limiter l'impact du développement de l'aéroport sur les émissions de GES de la Wallonie tout en tenant compte du nécessaire développement économique de la Région.

Par ailleurs, dans son avis, l'AwAC ne semble pas prendre suffisamment en compte les avancées technologiques significatives dans le secteur aéronautique, ainsi que les impacts du Règlement européen RefuelEU (règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable). Ce règlement, qui n'était pas encore adopté au moment de l'octroi du permis mais dont les travaux étaient déjà fort

avancés, pourrait considérablement modifier les projections d'émissions basées sur une consommation traditionnelle de kérosène d'ici 2043 en imposant, progressivement, une augmentation de SAF dans le kérosène des avions.

En tenant compte des objectifs de réduction des gaz à effet de serre (GES) fixés par la Région Wallonne (RW), comme déjà écrit, on note un objectif de diminution de 55 % pour 2030 et de 80 à 95 % pour 2050, par rapport aux niveaux de 1990. À l'année de référence 2019, une baisse de 33 % a été enregistrée.

D'après les données communiquées par l'AwAC (Émissions de gaz à effet de serre Edition 2022.xlsx (live.com)), nous pouvons établir que l'objectif de la Wallonie pour l'année 2043 devrait être une réduction des GES de 70 % pour atteindre 16.733,13 ktCO₂eq :

Emissions RW	ktCO ₂ eq	Réduction effective	Objectif de réduction RW par rapport à 1990
1990	55.549,00		
2019	37.070,00	-33%	
2030	24.997,05		-55%
2043	16.733,13		-70%
2050	11.109,80		-80%

Tenant compte des données reprises dans l'EIE 2021-2022 tablant sur 69.257 mouvements en 2043, ce qui représente un cycle LTO de 357 ktCO₂eq, l'impact GES du développement de l'aéroport à l'horizon 2043 représentera 2,13 % des émissions de GES de la Wallonie (357 ktCO₂/16.733,13 ktCO₂eq).

En faisant le même exercice tenant compte du permis unique du 31 janvier 2023 limitant le nombre de mouvements à 55.000 unités annuelles (nombre limite qui sera atteint en 2040), le cycle LTO représentera 295 ktCO₂eq, soit 1,7 % des émissions de GES de la Wallonie. En intégrant l'utilisation de SAF (*sustainable aviation fuel*) en application du règlement européen RefuelEU, les émissions de GES du cycle LTO passent à 225 ktCO₂eq en 2043 (et l'atteinte du nombre limite de mouvements autorisés dès 2040), soit 1,34 % des émissions de GES de la Wallonie.

Dès lors, tenant compte :

- de la réglementation européenne qui comptabilise et répartit les quotas de gaz à effet de serre pour l'aviation (EU-ETS) entre les états membres et de l'accord de coopération qui comptabilise et répartit ces quotas entre les entités fédérées du pays ;
- du fait que le cycle LTO défini par l'OACI permet de tenir compte d'une partie des émissions de gaz à effet de serre des aéronefs qui fréquentent l'aéroport de Liège depuis le sol jusqu'à une altitude de 3000 pieds (914 mètres) ;
- que l'EIE prévoit que le nombre de mouvements attendus en 2043 est de 69.257 unités que, corrigé des mouvements d'aéronefs de moins de 34 tonnes ou 19 sièges, estimés à 14 % du nombre de mouvements globaux, revient à porter ce nombre à 59.561 mouvements ;
- que la 5^{ème} révision du Plan d'Exposition au Bruit approuvée en 2022 par le Gouvernement wallon est établie sur 58.283 mouvements de plus de 34 tonnes ou 19 sièges de sorte que pour la protection des riverains les mesures d'accompagnement sont prévues en conséquence ;

- que la croissance estimée par Airbus du cargo aérien pour la période courant jusque 2042 est de 3,2 % par an ;
- que, dans la même étude, Airbus estime que les nouveaux aéronefs commercialisés depuis 2022 rejettent 25 % de gaz à effet de serre en moins que la génération précédente et sont capables d'accepter 50 % de SAF ;
- que l'application de ce taux de croissance amènerait à un nombre de mouvements aériens qui ne permettrait pas de rencontrer les considérations en matière d'environnement, de climat et de protection des riverains ;
- que l'application d'un taux de croissance réduit de moitié (1,6 %) portant le nombre de mouvements annuels maximum autorisés à 53.744 unités, arrondies à 55.000 unités, permettrait de réaliser un équilibre entre l'environnement, le climat, la protection des riverains et un développement économique raisonnable de l'aéroport en portant le nombre de mouvements annuels maximum autorisés à 55.000 unités ;
- le nombre maximum de mouvements annuels autorisés sur l'aéroport de Liège est de 55.000 unités ».

8. La requérante n'avance aucun élément qui permette de douter que le chargé d'étude a vérifié les données fournies par la demanderesse de permis en ce qui concerne la situation existante en termes d'émissions de CO₂, spécialement en ce qui concerne les scopes 1 et 2, émissions estimées dans le cadre de sa participation au programme ACA. Partant, il ne peut être reproché au chargé d'étude de s'être appuyé sur ces données, lesquelles ont été validées par un vérificateur de l'ACA.

Il résulte de ce qui précède que le grief qui critique l'utilisation de ces données n'est pas fondé.

9. Il ressort de l'extrait de l'avis du 1^{er} août 2022 de l'AwAC précité que, si cette instance a complété les données de l'étude d'incidences en évaluant les émissions de CO₂ du projet au vu du nombre de mouvements sollicités, elle précise elle-même que ces données devraient être complétées par la prise en compte d'autres polluants importants (NO_x, particules fines, ...). De même, il ressort de l'avis du fonctionnaire technique compétent sur recours, que n'est pas non plus analysée l'« augmentation des activités induites telles que toutes les activités liées aux sociétés de services (chargement/déchargement, ravitaillement, maintenance, ...), les transports routiers nécessaires à l'acheminement des marchandises vers et au départ de l'aéroport, le transport des personnes travaillant sur le site ».

En outre, les tableaux présentés dans l'avis précité de l'AwAC concernent la pollution atmosphérique mais n'évaluent pas, contrairement à ce qu'affirme l'acte attaqué, « de manière rigoureusement complète l'ensemble des émissions projetées des gaz à effet de serre », dès lors que ne sont pas évaluées notamment les émissions de CO₂ produites par ces activités ni le forçage radiatif induit par ces émissions.

Si, comme l'indique l'acte attaqué, l'EIE évoque l'existence d'autres polluants à effet de serre que le CO₂, elle ne procède à aucune évaluation de leurs

incidences sur le climat ni en situation projetée ni en situation existante. Ainsi, l'annexe 15 de l'étude relative à l'extension des pistes examine les polluants atmosphériques générés par l'exploitation de l'aéroport en situation projetée de 60.000 mouvements, mais n'en examine pas les incidences sur le climat ni la situation existante.

La partie adverse réalise, dans l'acte attaqué, une évaluation chiffrée en tonnes de CO₂ des émissions liées au cycle LTO et des incidences sur la politique climatique de la Région wallonne, complétant ainsi l'EIE sur ce point. Cette évaluation est basée sur le facteur d'émission de l'ETS du kérosène utilisé par l'AwAC et établi par le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission du 19 décembre 2018 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et modifiant le règlement (UE) n° 601/2012 de la Commission. Il découle en effet de l'annexe 3, intitulée « Méthodes de surveillance pour l'aviation », de ce règlement d'exécution que le facteur d'émission pour le kérosène est, comme l'indique l'AwAC dans les projections réalisées dans son avis, de 3,15 t CO₂/t de carburant. Toutefois, ainsi que le précise l'AwAC, cette évaluation ne prend pas en compte le forçage radiatif des polluants atmosphériques autres que le CO₂. De plus, ces données ne concernent ni les phases de vols autres que le cycle LTO ni les transports routiers de marchandises et de personnes résultant du fonctionnement de l'aéroport.

Au regard de l'ampleur du projet, au vu des lacunes de l'EIE et malgré les éléments complémentaires apportés par l'AwAC et dans la motivation de l'acte attaqué, il est rendu plausible que l'autorité n'a pas pu statuer en connaissance de cause sur la question de l'incidence du projet sur les émissions de GES et, partant, sur le climat.

De plus, en ce qu'il affirme qu'il n'est pas obligatoire qu'une EIE reprenne l'impact de tous les GES en tonnes équivalent CO₂, l'acte attaqué viole l'article D.62 du livre I^{er} du Code de l'environnement qui impose que l'examen des effets directs et indirects d'un projet sur les facteurs visés et sur l'interaction entre ces facteurs soit effectué intégralement, de manière complète.

Le grief est fondé dans la mesure qui précède.

Cette conclusion n'est pas modifiée par la présence du motif selon lequel « l'autorité compétente estime être en possession des données suffisantes pour délivrer un permis ». En effet, s'il est constant que l'obligation de motivation formelle ne va pas jusqu'à exiger d'une autorité qu'elle donne les motifs de ses motifs, en l'espèce, ce motif ne permet pas de comprendre quelles sont les données en question qui servent

de fondement à la décision, spécialement dans le contexte rappelé ci-dessus et au vu des avis qui pointent les lacunes importantes de l'EIE.

10. En ce qui concerne les questions préjudicielles suggérées par la première partie intervenante, l'article 267 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) dispose comme suit :

- « La Cour de justice de l'Union européenne est compétente pour statuer, à titre préjudiciel :
- a) sur l'interprétation des traités,
 - b) sur la validité et l'interprétation des actes pris par les institutions, organes ou organismes de l'Union.

Lorsqu'une telle question est soulevée devant une juridiction d'un des États membres, cette juridiction peut, si elle estime qu'une décision sur ce point est nécessaire pour rendre son jugement, demander à la Cour de statuer sur cette question.

Lorsqu'une telle question est soulevée dans une affaire pendante devant une juridiction nationale dont les décisions ne sont pas susceptibles d'un recours juridictionnel de droit interne, cette juridiction est tenue de saisir la Cour.

Si une telle question est soulevée dans une affaire pendante devant une juridiction nationale concernant une personne détenue, la Cour statue dans les plus brefs délais ».

L'article 267 TFUE doit être interprété en ce sens qu'une juridiction nationale dont les décisions ne sont pas susceptibles d'un recours juridictionnel de droit interne doit déférer à son obligation de saisir la Cour d'une question relative à l'interprétation du droit de l'Union soulevée devant elle, à moins que celle-ci ne constate que cette question n'est pas pertinente ou que la disposition du droit de l'Union en cause a déjà fait l'objet d'une interprétation de la part de la Cour ou que l'interprétation correcte du droit de l'Union s'impose avec une telle évidence qu'elle ne laisse place à aucun doute raisonnable.

En l'espèce, concernant la première question portant sur l'interprétation des articles 1^{er} à 8 de la directive 2011/92/UE précitée, au vu de termes de la directive et de l'interprétation de la jurisprudence de la Cour de justice précitée, il ne fait pas de doute que la directive impose à tout le moins une évaluation chiffrée et complète globale des incidences d'un projet sur le climat, ce qui interdit notamment que certains gaz à effets de serre puissent être volontairement omis de l'évaluation, sans justification de l'impossibilité de les prendre en compte. Dès lors qu'il y a lieu de considérer que le point de droit faisant l'objet de la première question préjudicielle suggérée par la requérante s'impose avec une évidence telle, selon la jurisprudence de la Cour de justice, qu'elle ne laisse place à aucun doute raisonnable, il n'y a pas lieu de poser cette question.

La deuxième question préjudicielle proposée vise à faire endosser à la Cour de justice de l'Union européenne la responsabilité de fixer elle-même les limites temporelles et spatiales de l'évaluation des incidences sur l'environnement requise dans le cas d'espèce, ce qui ne se peut, au regard de la séparation des pouvoirs.

La troisième question préjudicielle préconisée a en réalité deux objets. En son premier objet, elle entend inviter la Cour de justice de l'Union européenne à interpréter elle-même la portée du régime wallon. Une telle prérogative ne relève pas de la compétence de la Cour. En son second objet, la question est imprécise car elle n'identifie pas clairement en quoi, à l'estime de la requérante, les articles du livre I^{er} du Code de l'environnement méconnaissent spécifiquement tout ou partie des dispositions de la directive invoquée.

Partant, il n'y a pas lieu de poser les questions préjudicielles suggérées.

11. La quatrième branche du premier moyen est fondée dans la mesure qui précède, ce qui suffit à mener à un constat d'illégalité de l'acte attaqué.

IX. Demande d'indemnité réparatrice

Dès lors que la demande d'indemnité réparatrice a été introduite postérieurement à la requête en annulation et au dépôt du rapport, il y a lieu de rouvrir les débats sur cette demande et, par conséquent, d'inviter la partie adverse à déposer, dans les soixante jours de la notification du présent arrêt, le mémoire en réponse prévu à l'article 25/3, § 4, alinéa 1^{er}, du règlement général de procédure, et de poursuivre ensuite la procédure conformément à cette disposition.

X. Indemnité de procédure

Dans son mémoire en réplique, la requérante sollicite une indemnité de procédure « maximale » sur la base de l'article 30/1, § 2, alinéa 1^{er}, 2^o et 3^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, estimant que les recours sont complexes et que l'affaire revêt un caractère manifestement déraisonnable.

Elle ne justifie pas concrètement sa demande dès lors qu'elle se limite à faire état de la complexité de l'affaire, sous le seul angle du nombre de pages du permis retiré par l'acte attaqué, de sa première requête, du permis attaqué et de sa seconde requête, sans argumenter davantage sur ce point et sans préciser en quoi cette affaire serait d'une nature plus complexe que l'autre recours qu'elle a introduit contre le précédent permis unique du 31 janvier 2023, retiré par l'acte attaqué. Elle fait encore état de la situation manifestement déraisonnable résultant du retrait de l'acte

attaqué et de sa réfection, la contraignant à déposer un nouveau recours. Le retrait d'un acte attaqué et sa réfection ne sauraient être invoqués comme des éléments spécifiques dont le Conseil d'État peut tenir compte afin de déterminer le caractère manifestement déraisonnable d'une situation et ainsi augmenter le montant de l'indemnité de procédure, conformément à l'article 30/1, § 2, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'État.

En conséquence, il ne se justifie pas d'accorder à la requérante le montant sollicité et il convient de limiter l'indemnité de procédure accordée à celle-ci au montant de base de 770 euros.

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

Article 1^{er}.

Les requêtes en intervention introduites par la SA Liège Airport et la ville de Hannut sont accueillies.

Article 2.

Est illégal l'arrêté du 30 avril 2024 par lequel les ministres de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire octroient à la SA Liège Airport un permis unique ayant pour objet le renouvellement de l'exploitation de l'aéroport de Liège ainsi que la régularisation urbanistique du parc à conteneurs et du dépôt d'un sous-traitant (nettoyage des pistes et des avions).

Article 3.

La requête en annulation, ainsi que les demandes d'application des articles 14^{ter} et 35/1 des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, sont rejetées.

Article 4.

Les débats sont rouverts sur la demande d'indemnité réparatrice.

La procédure est poursuivie conformément à l'article 25/3, § 4, du règlement général de procédure.

Article 5.

Une indemnité de procédure de 770 euros est accordée à la partie requérante, à la charge de la partie adverse.

La contribution prévue à l'article 66, 6°, du règlement général de procédure, liquidée à la somme de 24 euros, est mise à la charge de la partie adverse.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 500 euros, sont mis à la charge de la partie adverse, à concurrence de 200 euros, et à la charge des parties intervenantes, à concurrence de 150 euros chacune.

Les dépens relatifs à la demande d'indemnité réparatrice sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles le 4 juin 2026, par la XIII^e chambre du Conseil d'État, composée de :

Colette Debroux,
Lionel Renders,
Laure Demez,
Thierry Blanjean,

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

Le Greffier,

Le Président,

Thierry Blanjean

Colette Debroux