

Texte français (Titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973).

Conseil d'État, section d'administration

A R R Ê T

n° 70.430 du 19 décembre 1997

A. 74.547/XII-601.

En cause : Bruno VANDERHULST,
ayant élu domicile chez
Me E. BREWAEYS, avocat,
ayant son cabinet à BRUXELLES,
boulevard Léopold II 117

contre :

l'État belge, représenté par le
Ministre des Transports,
ayant élu domicile chez
Me M. VAN BEVER, avocat,
ayant son cabinet à GRIMBERGEN,
Pastoor Woutersstraat 32, boîte 7.

partie intervenante :

l'A.S.B.L. RECREATIEF VLIEGVELD GRIMBERGEN,
ayant élu domicile chez
Me M. VAN BEVER, avocat,
ayant son cabinet à GRIMBERGEN,
Pastoor Woutersstraat 32, boîte 7.

LE PRÉSIDENT F.F. DE LA XII^e CHAMBRE,

Vu la requête que Bruno VANDERHULST a introduite le 3 juin 1997 pour demander la suspension de l'exécution de la décision du 13 mai 1997 par laquelle le directeur général l'Administration de l'Aéronautique du ministère des Communications accorde à l'A.S.B.L. RECREATIEF VLIEGVELD GRIMBERGEN l'autorisation d'aménager un aérodrome privé à Grimbergen et en fixe les conditions techniques d'exploitation;

Vu les lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment les articles 17 et 18;

Vu la note de la partie défenderesse;

Vu le rapport de M. G. DEBERSAQUES, auditeur;

Vu la notification du rapport aux parties;

Vu l'ordonnance du 29 octobre 1997 fixant l'affaire à l'audience du 25 novembre 1997;

Entendu M. A. VANDENDRIESSCHE, conseiller d'État, en son rapport;

Entendu, en leurs observations, Me E. BREWAEYS, avocat, qui comparaît pour le requérant, Me M. VAN BEVER, avocat, qui comparaît pour la partie défenderesse et pour la partie intervenante;

Entendu M. G. DEBERSAQUES, auditeur, en son avis conforme;

Vu le titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que par requête du 16 juin 1997, l'A.S.B.L. RECREATIEF VliegVeld GRIMBERGEN a demandé à pouvoir intervenir dans le référé administratif;

Considérant que les éléments de la cause peuvent être résumés comme suit :

1.1. Après la fermeture de l'aérodrome "Grimbergen Old" le 17 avril 1992, l'aérodrome a fait l'objet d'autorisations limitées pour des activités aéronautiques.

1.2. Un arrêté de l'Exécutif flamand du 7 février 1996, supprime la destination d'aéroport régional du champ d'aviation qui est désaffecté en domaine privé de la Région flamande. Ensuite, les terrains sont placés sous la gestion de la commune de Grimbergen.

1.3. Conformément aux contacts intervenus entre l'Exécutif flamand et la commune concernant la valorisation des terrains, aux termes desquels une zone déterminée de l'ancien champ d'aviation est notamment destinée à la récréation de jour avec une certaine activité aéronautique, le conseil communal de Grimbergen approuve, le 19 décembre 1996, une convention d'exploitation et d'emphytéose à conclure avec l'A.S.B.L. RECREATIEF VLIEGVELD GRIMBERGEN. Selon les conditions d'exploitation, pas plus de 50.000 mouvements annuels de trafic aérien ne peuvent notamment être autorisés, les avions doivent disposer d'un certificat acoustique, le statut du champ d'aviation -classe II- ne peut pas être modifié, seule la piste de décollage 02/20 peut être utilisée sur une longueur maximale de 800 mètres, les vols d'écologie sont réglementés et les vols de nuit, les vols d'ULM et -en principe- également les vols d'hélicoptères sont interdits;

La convention d'exploitation est conclue le 2 avril 1997.

1.4. Le 7 mai 1997, le fonctionnaire délégué de l'administration de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire rend son avis.

1.5. Le 13 mai 1997, le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique, service de la sûreté aérienne, du ministère des communications, autorise l'aménagement de l'aérodrome et fixe les conditions d'exploitation. C'est la suspension de l'exécution de cette décision qui est actuellement demandée.

2. Considérant que dans le premier moyen, le requérant invoque la violation de l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 février 1996 qui désaffecte du domaine public l'aérodrome de Grimbergen et le soustrait à sa destination, et de l'article 6, § 1^{er}, X, 7/, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles; qu'il développe ce moyen comme suit : conformément à la disposition précitée de la

loi spéciale, la Région flamande est compétente "pour l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National"; étant donné que conformément à l'article 1^{er} de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, "tout centre de trafic aérien, y compris les installations nécessaires à ce trafic" est un aérodrome, la partie défenderesse a méconnu les règles répartitrices de compétences figurant dans la loi spéciale et a contrevenu à l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 février 1996; en outre, le projet de schéma de structure d'aménagement qualifie les activités de vols récréatifs et d'écologie de nuisibles pour l'aménagement du territoire;

2.2. Considérant que les parties défenderesse et intervenante rétorquent que la Région flamande, en application de la loi spéciale de réformes institutionnelles, a repris à l'État l'aérodrome de Grimbergen en tant que domaine public et aérodrome public régional mais que, le 7 février 1996, elle a rendu les terrains disponibles pour un usage privatif; qu'elles estiment qu'à partir de ce moment, les terrains sont disponibles pour toute initiative compatible avec l'aménagement du territoire des lieux en cause, donc aussi pour un aérodrome privé sous réserve d'obtention des autorisations requises; qu'elles soutiennent également que l'autorité fédérale est compétente pour octroyer un permis d'exploiter un aérodrome privé;

2.3.1. Considérant que la décision attaquée trouve son fondement juridique dans l'article 43 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne aux termes duquel "aucun aérodrome civil ne peut être établi sans l'autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou de son délégué" (article 43, § 1^{er}) et "le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou son délégué fixe, dans chaque cas, les conditions techniques d'utilisation des aérodromes" (article 43, § 2); que cette disposition vise à "assurer la sécurité des tiers à la surface et de leurs biens ainsi que la sécurité des usagers de l'espace aérien" (Rapport au Roi relatif à l'article 45 de l'arrêté royal du 15 mars 1954, M.B. 26 mars 1954, p. 2275);

Considérant que l'article 6, § 1^{er}, X, 7°, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 s'énonce comme suit :

"Les matières visées à l'article 107^{quater} de la Constitution sont :

(...)

X. En ce qui concerne (...) le transport :

(...)

7° l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National";

2.3.2. Considérant que la combinaison de ces dispositions ne permet pas de déterminer immédiatement si la compétence que l'article 43 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 confère au ministre dans des hypothèses comme celles-ci -où il est à première vue question de l'aménagement d'un aérodrome privé- relève actuellement de la compétence des autorités fédérales ou régionales; que les travaux préparatoires de la loi spéciale du 8 août 1988 indiquent toutefois que d'une manière générale, le but de la répartition de compétences dont il est question à l'article 6, § 1^{er}, X -pour autant qu'elle concerne les transports- est de laisser à l'autorité fédérale la compétence pour la politique générale, les normes et les prescriptions techniques en matière de moyens de transport, alors que les Régions deviennent responsables de la politique économique sectorielle, et que pour l'équipement et l'exploitation des aéroports notamment, l'autorité fédérale demeure compétente pour l'ensemble des activités relatives à l'organisation et à la mise en oeuvre de la sécurité du trafic aérien;

2.3.3. Considérant par conséquent que puisque l'autorité fédérale est demeurée compétente pour les matières axées sur la sécurité du trafic aérien et que l'habilitation pour l'aménagement d'un aérodrome civil et la fixation d'exigences techniques concernant l'usage de tout aérodrome, qu'envisage l'article 43 de l'arrêté royal du 15 mars 1954, visent essentiellement la sécurité des personnes et des biens, l'autorité fédérale semble habilitée à prendre la décision attaquée;

2.3.4. Considérant que la décision du Gouvernement flamand de priver l'aérodrome de Grimbergen de sa destination d'aéroport public et d'en désaffecter l'infrastructure en domaine privé de la Région ne signifie pas que les terrains en

cause ne peuvent plus être employés comme aérodrome; que ces activités devront cependant s'exercer conformément aux autorisations accordées en matière de sécurité aérienne; que la décision attaquée fixe précisément ces conditions;

2.3.5. Considérant que le requérant n'expose pas clairement le rapport entre le moyen et la référence au caractère nuisible -du point de vue de l'aménagement du territoire- d'un aérodrome; que le Conseil d'État ne l'examinera dès lors pas plus avant;

2.3.6. Considérant que le premier moyen n'est pas sérieux;

3.1. Considérant qu'en un deuxième moyen, le requérant invoque la violation de l'article 43, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne et de l'obligation de motivation "telle qu'imposée par la loi du 29 juillet 1991"; qu'il expose à cet égard ce qui suit : l'article 43, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 15 mars 1954 impose l'avis du ministre chargé de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme lorsque l'aérodrome envisagé à un caractère permanent mais, en l'espèce, il ne ressort pas de la décision attaquée que cet avis a été recueilli et donc pas davantage si l'avis est favorable ou défavorable et pourquoi la partie défenderesse a pu y souscrire ou pas; or, l'article 2 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs exige qu'un avis ne puisse être accepté comme fondement de la décision que si l'administration dispose d'une connaissance complète de cet avis ou lorsqu'il ressort de la décision elle-même pourquoi l'avis n'a pas été suivi; par ailleurs, la référence à la modification apportée au plan de secteur ne saurait constituer un fondement adéquat pour la décision attaquée, cette modification n'apportant pas de réponse aux nombreuses réclamations introduites;

3.2. Considérant que les parties défenderesse et intervenante rétorquent que l'avis du fonctionnaire délégué a été versé au dossier administratif et qu'il en ressort qu'il est favorable; qu'elles exposent en outre que la décision fait clairement apparaître sur quels fondements elle repose, à savoir l'avis favorable du délégué de l'administration de l'aménagement du territoire et le rapport d'inspection favorable se référant lui-même à l'avis du fonctionnaire délégué; qu'elles affirment en outre que

le Gouvernement flamand, en transférant à la commune la gestion des terrains de l'aérodrome, a rédigé une déclaration d'intention soumettant la mise en oeuvre d'une activité aéronautique limitée à la réalisation des conditions déjà fixées par le collège des bourgmestre et échevins le 23 juin 1992 et qu'une majorité de la population s'est prononcée pour un partage du terrain de l'ancien aérodrome en y maintenant une activité aéronautique limitée; que, concernant l'absence de réfutation des plaintes contre les modifications apportées au plan de secteur, elles observent que la partie requérante aurait dû l'invoquer en temps utile, à savoir au moment où la modification du plan de secteur a été fixée;

3.3.1. Considérant que l'article 43, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne s'énonce comme suit :

"Aucun aérodrome civil ne peut être établi sans l'autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou de son délégué.

En outre, l'avis du Ministre chargé de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, ou de son délégué est requis lorsque l'aérodrome envisagé a un caractère permanent.

(...)";

3.3.2.1. Considérant que le fonctionnaire délégué de l'administration de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme a transmis son avis à la partie défenderesse le 7 mai 1997; que cet avis a été versé au dossier administratif; qu'il a par conséquent été satisfait à la prescription de l'article 43, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 15 mars 1954;

3.3.2.2. Considérant que la décision attaquée, combinée au rapport d'inspection y afférent, expose clairement sous quelles conditions -conditions relatives à la conformité du terrain, sur le plan de la sécurité du trafic aérien, pour être utilisé comme aérodrome- l'autorisation d'établir l'aérodrome peut être accordée; que les raisons pour lesquelles l'habilitation est accordée sont ainsi indiquées de façon suffisamment claire; que la motivation formelle, telle qu'elle a été instaurée par la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, impose à l'administration l'obligation d'exposer dans la décision elle-même les éléments de fait et de droit sur lesquels elle repose et qui peuvent la soutenir; qu'il a été satisfait à cette condition; que le requérant, en tant qu'éventuel tiers intéressé, ne

doit pas pouvoir lire dans la décision même que toutes les formalités réglementaires ont été observées et qu'elle ne doit pas non plus s'étendre, à son intention, sur la portée des avis recueillis ou sur la question de savoir de quelle manière la décision peut se concilier avec la réglementation en vigueur sur place dans des matières qui ne concernent pas directement la sécurité du trafic aérien, comme les exigences imposées par la réglementation concernant l'aménagement du territoire; que de ce point de vue, le moyen n'est pas sérieux;

3.3.2.3. Considérant, dans la mesure où, à l'appui du moyen, le requérant invoque l'illégalité de la modification apportée au plan de secteur, qu'il n'indique pas concrètement, soit quelle réclamation introduite pendant l'enquête publique aurait dû selon lui mener à une adaptation du projet de plan de secteur, soit pour quels motifs le projet n'aurait pas pu être adapté aux résultats de la consultation de la commission consultative régionale;

3.4. Considérant que le moyen n'est pas sérieux;

4.1. Considérant qu'en un troisième moyen, le requérant invoque la violation des articles 10, 11 et 23, 4/, de la Constitution coordonnée et de l'article 3 du décret sur le permis d'environnement du 28 juin 1985; que dans une première branche, il expose à cet égard ce qui suit : l'article 23, 4/, de la Constitution coordonnée, garantit à chacun le droit à une vie conforme à la dignité humaine, et notamment le droit à la protection d'un environnement sain; l'article 2 du décret sur le permis d'environnement définit la notion d'"établissements" et l'article 3 charge le Gouvernement flamand de dresser la liste des établissements incommodes pour l'homme et l'environnement; les aérodromes ne figurent pas comme tels sur la liste des établissements soumis à autorisation; or, en général, l'exploitation d'un aérodrome a indéniablement un impact sur l'environnement en raison des nuisances sonores et du danger de catastrophe aérienne; comme le Gouvernement flamand n'a pas placé les aérodromes sur la liste des établissements en tant qu'entreprise incommode, les personnes subissant les nuisances d'un aérodrome font l'objet d'une différence de traitement par rapport aux personnes subissant des nuisances

d'établissements figurant effectivement sur la liste en ce sens où ils bénéficient de moins de garanties;

Considérant qu'en une seconde branche, il expose ce qui suit : il est contraire à l'article 23, 4/, de la Constitution coordonnée que l'arrêté royal du 15 mars 1954 ne rende pas obligatoire l'avis du ministre ayant l'environnement dans ses attributions; il est par ailleurs inadmissible que l'autorité fédérale, en menant une politique dans une matière déterminée (la navigation aérienne), prenne sans motifs raisonnables des mesures entravant l'accomplissement d'une politique efficace par une autre autorité compétente dans une autre matière (l'environnement);

4.2. Considérant que les parties défenderesse et intervenante rétorquent que l'article 23, 4/, de la Constitution coordonnée n'est pas une disposition "de droit impératif" applicable comme telle par le juge, qu'il est sans pertinence de se référer aux nuisances sonores constatées par rapport à l'ancien aérodrome de Grimbergen étant donné que les nuisances, aujourd'hui plus qu'hier, se trouvent limitées par les conditions d'exploitation imposées par la commune, que le Gouvernement flamand "(pouvait) difficilement traiter des aéronefs et de leur exploitation dans le Vlarem I, ces matières étant toujours fédérales" et que cela n'empêche nullement les personnes subissant des nuisances de pouvoir se défendre, que le requérant n'a attaqué ni le Vlarem I, ni l'article 43 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 pour contrariété à l'article 23, 4/, de la Constitution coordonnée;

4.3.1. Considérant que l'article 23, alinéa 3, 4°, de la Constitution coordonnée garantit à chacun le droit à la protection d'un environnement sain en tant qu'élément du droit de mener une vie conforme à la dignité humaine; que, sans aborder la question de savoir si le droit ainsi consacré peut, sans plus, être immédiatement revendiqué devant le juge, on constate en l'espèce que le requérant situe la violation de son droit dans le cadre de la violation du principe d'égalité; qu'ainsi se pose la question de savoir si, du point de vue du droit du requérant à un environnement sain, il a subi une discrimination par comparaison avec les riverains d'établissements figurant effectivement sur la liste Vlarem en ce que le Gouvernement flamand n'a pas placé les aérodromes sur la liste des établissements

incommodes; qu'au stade actuel de l'instance, on constate que le moyen n'exprime pas de critique à l'encontre de la décision en cause dans cette affaire, mais sur la politique environnementale du Gouvernement flamand; que cette critique n'est cependant pas pertinente au motif que dans l'exercice d'une compétence propre, la responsabilité de la partie défenderesse ne peut être engagée en raison du fait que lors de l'élaboration d'une réglementation, une autre autorité a fait usage de sa compétence discrétionnaire sur le terrain que lui a attribué la loi spéciale de réformes institutionnelles, pour fixer quels établissements seraient inscrits ou non sur la liste des établissements soumis à permis d'environnement; que la première branche du moyen n'est pas sérieuse;

4.3.2. Considérant que le requérant, en s'opposant à l'absence dans la réglementation de l'obligation de recueillir l'avis du ministre ayant l'environnement dans ses attributions, critique la réglementation; que le Conseil d'État ne peut interférer avec la compétence discrétionnaire dont dispose l'administration pour élaborer la réglementation, sauf dans l'hypothèse d'un exercice manifestement déraisonnable de cette compétence -ce qui, en l'espèce, concernant l'élaboration d'une réglementation en matière de sécurité du trafic aérien, n'est pas établi; qu'en tout état de cause, il faut avoir égard au fait que d'une part, l'arrêté royal du 15 mars 1954 n'empêche pas l'autorité compétente pour l'environnement au niveau régional d'intervenir dans la cadre de cette compétence et que d'autre part, vu l'autonomie dont disposent les institutions régionales, il reste à savoir si la partie défenderesse pourrait obliger les autorités régionales à émettre un avis, même s'il s'agit d'assurer l'application de l'article 23, alinéa 3, 4/, de la Constitution coordonnée; que la seconde branche du moyen n'est pas davantage sérieuse;

5.1. Considérant que dans le quatrième moyen, le requérant invoque la violation de l'article 23, 4/, de la Constitution coordonnée et du principe du raisonnable; qu'il étaye ce moyen comme suit : l'article 23, 4° garantit à chacun un droit à un environnement sain et l'article 43 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 rend déjà lui-même obligatoire l'avis du ministre chargé de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme; en ignorant les aspects environnementaux liés à l'autorisation, la décision attaquée a violé le droit des riverains de l'aérodrome; conformément au principe du raisonnable, la partie défenderesse aurait dû tenir compte du fait que la

commune de Grimbergen "de par son emplacement, était déjà plus qu'assez exposée aux nuisances sonores causées par l'exploitation de l'Aéroport National de Zaventem et par la densité de circulation, et le bruit qui l'accompagne, sur la grande ceinture de Bruxelles" et que, depuis la fermeture de l'aérodrome en 1992 "plusieurs logements ont été construits dans la commune alors que le nombre d'activités aériennes à Zaventem et la circulation sur le ring ont connu une augmentation";

5.2. Considérant que les parties défenderesse et intervenante rétorquent que, comme il ressort des conditions d'exploitations fixées par la commune, les exigences environnementales ont dûment été prises en compte et que la position de la commune dans ce dossier se "fonde intégralement" sur le développement de noyaux d'habitat dans la commune, de sorte que le principe du raisonnable n'est pas violé; qu'elles ajoutent que le requérant n'est même pas en mesure de prouver une nuisance personnelle susceptible d'être démontrée;

5.3. Considérant qu'au stade actuel de la procédure, il faut rejeter la violation du principe du raisonnable sous l'angle du droit à un environnement sain, pour les motifs suivants : la question de la violation du principe du raisonnable qui, dans le cadre du contentieux administratif devant le Conseil d'État, se pose en termes de caractère manifestement déraisonnable, ne peut se poser qu'après qu'il a été établi que la décision a un fondement pertinent tant en droit qu'en fait; des moyens questionnant la présence de motifs valables ne sont à cet égard pas pertinents; lorsque le requérant entend faire constater que la partie défenderesse, en élaborant sa décision, aurait dû tenir compte des facteurs environnementaux incommodants, il met en cause l'absence de motifs pertinents et invoque un élément sans pertinence dans le cadre de ce moyen;

Considérant que le moyen n'est pas sérieux;

6.1. Considérant que dans le cinquième moyen, le requérant invoque la violation du principe de continuité du processus décisionnel, en ce que le Gouvernement flamand et la commune de Grimbergen considéraient autrefois qu'aucun aérodrome n'avait pas sa place à l'endroit en question alors qu'à présent,

après avis de l'administration de l'aménagement du territoire, du Gouvernement flamand et de la commune, la partie défenderesse ne s'oppose plus à l'implantation d'un aéroport; qu'il expose qu'un tel changement d'orientation ne peut intervenir sans que le dossier ne fasse apparaître de bonnes raisons à cet égard, ce qui n'est pas le cas en l'espèce;

6.2. Considérant que les parties défenderesse et intervenante rétorquent que le changement d'orientation, dans la mesure où il concerne la commune, s'explique simplement par la modification apportée au plan de secteur, que le rapport d'inspection, annexé à la décision, démontre qu'une nouvelle enquête a eu lieu, que diverses adaptations ont été exécutées et que la motion du conseil communal du 25 avril 1991 insistant pour fermer l'aéroport se fondait sur une projection de trafic qui n'est plus d'actualité; qu'elles ajoutent que la fermeture de l'ancien aéroport par la Région flamande n'est pas seulement intervenue pour des motifs environnementaux, mais également pour des raisons budgétaires, obstacles qui sont à présent levés en confiant l'exploitation à une A.S.B.L. et en l'assortissant de "restrictions très sévères";

6.3.1. Considérant que le moyen, fondé sur la continuité du processus décisionnel, ne peut être invoqué avec pertinence qu'à l'égard de décisions prises par la partie défenderesse; qu'en effet cette partie ne saurait voir sa responsabilité engagée pour des décisions prises autrefois émanant d'autres autorités dans le cadre de leur pouvoir décisionnel autonome; qu'au stade actuel de la procédure, on constate dès lors que le requérant ne reproche pas de discontinuité à la partie défenderesse; que le moyen n'est pas sérieux;

7.1. Considérant qu'en un sixième moyen, le requérant invoque la violation du principe de confiance en ce que la S.A. TOTAL a obtenu un permis d'environnement pour le stockage de 10.151 m³ de gaz propane à une distance de 1.500 mètres de l'aéroport et en ce que le rapport de sécurité à cet effet se référerait notamment à la fermeture de l'aéroport de Grimbergen dont la réouverture prive cette constatation de pertinence, ce qui ébranle la confiance des riverains;

7.2. Considérant que les parties défenderesse et intervenante, à première vue à raison, rétorquent que le nouvel aérodrome qu'autorise la décision attaquée, diffère de l'ancien aérodrome dans ce sens que selon les nouveaux itinéraires de vol, le dépôt de carburant ne doit à présent plus être survolé et qu'il doit également être évité lors des manoeuvres d'approche; qu'il a été tenu compte ainsi du risque sur le plan de la sûreté lié au survol du réservoir de carburant que faisait craindre l'octroi du permis d'environnement à la S.A. Total; que la confiance ainsi suscitée chez les riverains que les dépôts de carburant ne seraient pas survolés en raison des limitations instaurées ne semble pas trahie; que le moyen n'est pas sérieux;

8.1. Considérant qu'en un septième moyen, le requérant invoque la violation de l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme en ce qu'une atteinte à l'environnement peut se rattacher au droit à la vie privée et familiale qui lui est garanti; que, selon lui, tel est le cas lorsque l'équilibre entre l'intérêt de la communauté et celui de l'individu est rompu;

8.2. Considérant que les parties défenderesse et intervenante rétorquent que le droit au respect de la vie privée n'est pas absolu, mais qu'une mise en balance doit avoir lieu entre les intérêts de l'individu et ceux de "toutes sortes de groupes"; qu'elles considèrent que le droit du requérant n'est pas lésé par l'exploitation d'un aérodrome étant donné que le tracé des routes de vol a tenu compte de l'emplacement des quartiers résidentiels; qu'elles ajoutent que la circonstance que la décision attaquée a trait à "un aérodrome privé" ne signifie pas que l'intérêt qui s'y rattache ne dépasse pas celui d'une association privée et que l'activité de vol limitée comprend une solution équitable qui est contractuellement garantie;

8.3. Considérant que le requérant n'expose pas assez clairement en quoi la décision attaquée comporte une violation de l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme; qu'en outre, compte tenu des conditions qu'impose l'autorisation et des conditions d'exploitation imposées par la commune, on constate que dans l'état actuel de la procédure, la décision attaquée ne crée pas de déséquilibre qui, du point de vue du requérant, soit susceptible de s'analyser comme une violation

de l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme; que le moyen n'est pas sérieux;

9. Considérant qu'aucun des moyens invoqués n'est sérieux; que pour ce motif, la demande de suspension de l'exécution est rejetée sans avoir égard aux conditions de recevabilité de la demande,

D É C I D E :

Article 1er

La demande en intervention de l'A.S.B.L. RECREATIEF VliegVELD GRIMBERGEN dans le référé administratif est accueillie.

Article 2

La demande de suspension est rejetée.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique, le dix-neuf décembre 1900 nonante-sept par :

M. A. VANDENDRIESSCHE,	président de chambre f.f.,
	conseiller d'État,
Mme A. TRUYENS,	greffier.

Le greffier

Le président

A. TRUYENS

A. VANDENDRIESSCHE

COORDONNÉES LE 12 JANVIER 1973.