CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 101.579 du 6 décembre 2001

A.100.868/XIII-2061

En cause :

1. **l'Association sans but lucratif Association des riverains et habitants des communes proches de l'aéroport de Charleroi-Gosselies,** en abrégé **"A.R.A.C.",**
2. **PAGE** Bernard,
3. **TONDEUR** Alain,

ayant tous élu domicile chez
Me Alain LEBRUN, avocat,
rue du Ruisseau 55
4000 Liège,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,

ayant élu domicile chez
Me Pierre LAMBERT, avocat,
avenue Defré 19
1180 Bruxelles.

Partie intervenante :

la Société anonyme BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT, en abrégé **"B.S.C.A."**,

ayant élu domicile chez
Me Bénédicte HENDRICKX, avocat,
avenue Defré 19
1180 Bruxelles.

A.104.002/XIII-2167

En cause : **SALA** Rosa,
ayant élu domicile chez
Me Alain LEBRUN, avocat,
rue du Ruisseau 55
4000 Liège,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,

ayant élu domicile chez
Me Pierre LAMBERT, avocat,
avenue Defré 19
1180 Bruxelles.

LE PRESIDENT F.F. DE LA XIII^e^ CHAMBRE DES REFERES,

Vu la demande introduite le 26 février 2001 par l'association sans but lucratif Association des riverains et habitants de communes proches de l'aéroport de Charleroi-Gosselies, en abrégé A.R.A.C, Bernard PAGE et Alain TONDEUR, tendant à la suspension de l'exécution de l'arrêté du Ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement du 15 novembre 2000 octroyant à Monsieur D. DE SMET, ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées à Charleroi, un permis d'urbanisme relatif essentiellement à l'allongement de la piste 07/25 de l'aéroport de Charleroi-Gosselies, afin de porter sa longueur de 2.500 à 3.400 mètres (réf. B 52011/00.8) (affaire A.100.868/XIII-2061);

Vu la requête introduite le même jour par les mêmes requérants qui demandent l'annulation du même acte;

Vu la requête introduite le 16 mars 2001 par laquelle la société anonyme BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT, en abrégé "B.S.C.A.", demande à être reçue en qualité de partie intervenante dans la procédure en référé (affaire A.100.868/XIII-2061);

Vu la demande introduite le 30 avril 2001 par Rosa SALA, tendant à la suspension de l'exécution du permis d'urbanisme précité du 15 novembre 2000 (affaire A.104.002/XIII-2167);

Vu la requête introduite le même jour par la même requérante qui demande l'annulation du même acte;

Vu les notes d'observations et le dossier administratif de la partie adverse;

Vu le rapport de M. KOVALOVSZKY, premier auditeur au Conseil d'Etat;

Vu les ordonnances du 8 novembre 2001 fixant les affaires à l'audience du 20 novembre 2001 à 10 heures;

Vu la notification des ordonnances de fixation et du rapport aux parties;

Entendu, en son rapport, M. DAOUT, conseiller d'Etat;

Entendu, en leurs observations, le requérant Bernard PAGE et Me D. BRUSSELMANS, loco Me A. LEBRUN, avocat, comparaissant pour les requérants, Me P. LAMBERT, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et Me B. HENDRICKX, avocat, comparaissant pour la partie intervenante;

Entendu, en son avis conforme, M. KOVALOVSZKY, premier auditeur;

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

Considérant que les deux demandes ont trait à la même situation contentieuse; qu'en raison de leur connexité il est de l'intérêt d'une bonne justice de joindre les deux affaires dans la procédure en référé; que si, à la suite du présent arrêt, une partie demande la poursuite de la procédure, elle doit le faire distinctement pour chaque recours pour lequel elle demande la poursuite de la procédure en annulation;

Considérant que les faits utiles à l'examen des demandes de suspension se présentent comme suit :

1. Le 12 novembre 1996, Monsieur D. DE SMET, ingénieur en chef-directeur des ponts et chaussées de Charleroi, introduit une demande de permis d'exécuter des travaux techniques consistant en "l'allongement de la piste 07-25 de l'aéroport de Charleroi-Gosselies en vue de la porter de 2.500 à 3.400 mètres". Cette demande est accompagnée de cinq plans et d'une notice d'évaluation préalable des incidences sur l'environnement.

2. Les terrains concernés par les travaux envisagés sont situés, au plan de secteur de Charleroi, d'une part, dans les périmètres de "champ d'aviation" et de "champ d'aviation à créer" et, d'autre part, en zone d'aménagement différé à caractère industriel. Le projet se situe dans le prolongement Est de l'actuelle piste. Il s'étend, pour

l'essentiel, sur des terres agricoles et sur une partie du quartier Fonteny. Il recouvre également une partie du ruisseau Le Tintia, depuis la N 568 jusqu'au cimetière.

3. L'enquête publique préalable à l'étude d'incidences donne lieu à des réclamations émanant d'associations sans but lucratif et de pétitionnaires individuels ou collectifs, de groupes politiques, d'administrations communales, ainsi que de réclamants isolés. Les objections soulevées ont trait aux problèmes de bruit et de vibrations, de sécurité, de santé, de pollution, de cheminement, ainsi qu'à des problèmes socio-économiques et politiques.

4. L'étude d'incidences sur l'environnement, réalisée par l'Institut de gestion de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire (U.L.B.), est déposée en janvier 1999.

5. L'enquête publique sur l'étude d'incidences a lieu du 23 février au 25 mars 1999. Les résultats en sont résumés dans le rapport d'incidences.

6. Le dossier administratif contient les avis émis le 16 mars 1999 par le collège des bourgmestre et échevins de la ville de Charleroi, le 16 mars 1999 par la Commission consultative communale d'aménagement du territoire, le 22 mars 1999 par le Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable, le 22 mars 1999 par le collège des bourgmestre et échevins de la commune de Fleurus.

7. La réunion de concertation relative à l'enquête publique sur l'étude d'incidences a lieu le 15 avril 1999. Le procès-verbal de cette réunion est déposé au dossier administratif.

8. Un premier rapport d'incidences sur l'environnement est établi le 13 août 1999. A la suite d'observations et d'objections, notamment de la première partie requérante en l'affaire A.100.868/XIII-2061, une deuxième version dudit rapport est établie.

9. La Direction générale des ressources naturelles et de l'environnement, Division de la prévention et des autorisations (Direction de Charleroi) et le collège des bourgmestre et échevins émettent des avis en date des 24 février et 27 juin 2000.

10. Le 15 novembre 2000, le Ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement délivre le permis d'urbanisme à Monsieur D. DE SMET, lequel devra fournir les plans précis d'exécution se rapportant :

- au bassin d'orage devant être réalisé comme le préconise l'étude d'incidences;

- à la prolongation du merlon situé au sud de la piste, et ce jusqu'au bout de l'extension projetée.

Cette décision, qui constitue l'acte dont la suspension de l'exécution est demandée, est motivée comme suit :

" Attendu qu'il n'existe pour le territoire où se situe le bien, ni plan communal d'aménagement, ni lotissement approuvé;

Attendu qu'au plan de secteur de Charleroi adopté par arrêté royal en date du 10 septembre 1979, les terrains concernés sont inscrits en grande partie en zones de champ d'aviation existant et de champ d'aviation à créer, et pour le solde (la raquette de rebroussement prévue à l'est en bout de piste) en zone d'aménagement différé à caractère industriel;

Attendu qu'en sa deuxième partie intitulée «projet de développement spatial», page 137, le schéma de développement de l'espace régional, adopté par Arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 1999, fait état dans le paragraphe réservé aux aéroports, de la nécessité de poursuivre le projet d'allongement de piste de l'aéroport de Gosselies;

Considérant l'étude d'incidences réalisée en application de l'arrêté de l'Exécutif wallon du 31 octobre 1991 précité, et communiquée à la Ville de Charleroi, aux fins d'organiser l'enquête publique requise, au Conseil wallon pour le Développement durable, à la Commission Communale d'Aménagement du Territoire de la Ville de Charleroi, ainsi qu'aux communes voisines;

Considérant les résultats de l'enquête publique organisée par la Ville de Charleroi du 23 février 1999 au 25 mars 1999, ainsi que le procès-verbal de la réunion de concertation qui s'est tenue le 15 avril 1999 à l'Hôtel de Ville de Charleroi;

Considérant à cet égard le rapport d'incidences établi en tenant compte des souhaits et remarques formulés par l'association des riverains et habitants des communes proches de l'aéroport (A.R.A.CH.), suite à la publication d'un premier rapport qui a fait l'objet d'un affichage du 27 août au 10 septembre 1999;

Considérant que ce nouveau rapport d'incidences sur l'environnement a été transmis aux administrations communales et organismes susmentionnés et a fait l'objet d'un affichage par les soins des services de la Ville de Charleroi, du 6 janvier au 20 janvier 2000 inclus;

Considérant le dossier me transmis par la Ville de Charleroi en date du 20 mars 2000 reprenant, outre le certificat d'affichage, la copie certifiée conforme de la publication dans les journaux, le procès-verbal de clôture d'affichage et les affiches y relatives, une pétition contenant 637 signatures ainsi que deux lettres du

19 janvier 2000 adressées à la Ville de Charleroi par l'Association des riverains et habitants des communes proches de l'aéroport de Charleroi-Gosselies;

Considérant que la 1ère lettre vise les points suivants, défendus par l'A.R.A.CH. :

1. Un support à «l'Arrêté de la Ministre I. DURANT pour la suppression-réduction des vols de nuit à l'aéroport de Zaventem, ... »;

2. Le souhait «d'obtenir pour les riverains de l'aéroport de Zaventem, ..., une réglementation qui leur soit la plus favorable possible. ...»;

3. Pour l'aéroport de Charleroi, une opposition absolue à tout vol de nuit;

4. Une opposition au projet d'allongement de la piste;

Considérant que les trois premiers points susvisés ne concernent nullement l'objet de la demande qui vise l'allongement de la piste;

Considérant que le formulaire de pétition diffusé par l'association A.R.A.CH. asbl comporte 4 points d'opposition, dont seul le dernier se rapporte au projet proprement dit;

Considérant en effet que les trois premiers points visent :

1. Un support à l'Arrêté par lequel la Ministre I. DURANT réduit les vols de nuit à l'aéroport de Zaventem;
2. Une exigence «face au monde politique que des mesures similaires soient prises au niveau régional et européen», et ce «dans un soucis d'équité pour les citoyens et afin d'éviter les délocalisations»,
3. Une exigence de la suppression complète des vols de nuit;

Considérant que la seconde lettre émanant de l'asbl A.R.A.CH. porte sur les éléments suivants du rapport d'incidences sur l'environnement :

1.1. Place accordée à la résolution adoptée le 21 mai 1999 par le Conseil d'Administration de BSCA, jugée trop importante par l'A.R.A.CH..
1.2. Maintien de l'objection de l'A.R.A.CH. à propos d'un plan d'exposition au bruit commandé par B.S.C.A. après l'étude d'incidences.
2.2. Seuls quelques extraits de l'argumentation de l'A.R.A.CH. présentée lors de la réunion de concertation figurent dans le rapport d'incidences.
2.3. L'ensemble des documents remis par l'A.R.A.CH. lors de la réunion de concertation ne figure pas dans le rapport proprement dit.
Selon l'A.R.A.CH., les documents, mentionnés aux points 2.2 et 2.3 ci-avant, permettraient «de mettre en évidence le peu de bonne volonté manifestée par BSCA depuis 1992, en réponse aux demandes des riverains, et ainsi, de relativiser la crédibilité du document "politique environnernentale de BSCA"».
3.1. La page 40 du résumé non technique de l'étude d'incidences intitulée «les alternatives au projet» est reprise en page 22 du rapport d'incidences et non dans les conclusions de l'administration comme l'aurait souhaité l'A.R.A.CH.
3.2. L'aspect des coûts (expropriations, isolation acoustique et indemnités, coût global du projet) est totalement ignoré dans les conclusions.
Les paragraphes de l'avis du CWED concernant les alternatives au projet ne sont pas repris dans les conclusions de l'administration.
4. Selon l'asbl A.R.A.CH. l'avis remis par le CWED conclurait notamment à ce que l'auteur de l'étude d'incidences «aurait dû pousser plus avant la recherche

d'un site alternatif», et que «ce refus d'élucider ce point important apparaissant dans les conclusions, est intentionnel afin que les décideurs négligent les sites alternatifs».

5.1. L'A.R.A.CH. souhaite savoir «quand et sous quelle forme l'administration donnera son avis sur le projet».

5.2. L'asbl A.R.A.CH. fait état d'une délocalisation, et d'un éloignement du centre ville, d'aéroports en extension importante et souhaite recevoir une réponse circonstanciée étant donné que cette démarche ne serait pas suivie à Charleroi.
L'asbl A.R.A.CH. estime que le tome 2 concernant l'acoustique ne serait pas suffisamment synthétisé dans le rapport.
Tout en affirmant qu'un travail important a été réalisé afin de compléter le rapport d'incidences et qu'un certain nombre de ses questions ont reçu réponses, l'ASBL A.R.A.CH. considère que «l'objectivité de l'entièreté du document» serait mise à mal par le contenu du chapitre V du rapport d'incidences «Conclusions de l'administration»;

ainsi que le rappel de la position de l'A.R.A.CH. :
«Contre l'allongement de la piste qui ouvre la porte à un développement débridé de l'aéroport.
Contre les vols de nuit et d'entraînement sur moyens et gros porteurs, ainsi que le fret qui n'ont pas leur place dans une agglomération urbaine, car préjudiciables à la santé et à la sécurité.
Pour un développement modéré du trafic passagers de jour moyennant permis d'exploiter et conditions restrictives.
Pour une piste qui supporte l'industrie aéronautique locale. Pour une étude globale au niveau wallon»;

Considérant que plusieurs parmi les éléments d'opposition les plus importants avancés lors des diverses enquêtes et consultations publiques, et repris dans les dernières lettres émanant de l'asbl A.R.A.CH., dépassent de loin l'objet de la demande ici visée, qui ne se rapporte qu'à l'allongement de la piste existante;

Considérant qu'en ce qui concerne les points 3.1, 4 et 5.2 de la seconde lettre de l'asbl A.R.A.CH. susvisée, l'examen d'une alternative visant à déplacer l'essentiel des activités commerciales de l'aéroport de Charleroi -Bruxelles Sud sort du cadre de l'étude d'incidences ici évoquée, qui a pour objet précis la demande de permis d'urbanisme visant à allonger la piste existante;

Considérant que l'aspect économique ne devait pas être abordé car cet aspect du dossier n'a pas été évoqué lors de la détermination du contenu de l'étude;

Considérant que les critiques formulées par l'asbl A.R.A.CH. quant au mode de présentation du rapport ne sont pas fondées;

Considérant en effet qu'au vu de la réglementation en vigueur, le rapport d'incidences constitue un document de synthèse et d'information, ce qui exclut qu'il comprenne un quelconque avis de l'administration sur le projet et que l'étude d'incidences n'avait pas pour objet l'évaluation des incidences sur l'environnement liées au fonctionnement de l'aéroport existant;

Considérant dès lors que les éléments avancés par l'asbl A.R.A.CH. aux points suivants et déjà mentionnés ci-avant, ne peuvent être pris en considération :

1.1. Concernant la place accordée au document émanant de BSCA, qui constitue un élément d'information qui ne peut être minimisé.

1.2. Concernant un plan d'exposition au bruit commandé après l'étude d'incidences.

2.2. et 2.3. Concernant l'argumentation et les documents remis par l'A.R.ACH., qui ne pouvaient, vu leur ampleur, figurer dans le rapport même, mais qui sont évoqués tout en étant repris dans les annexes au rapport.
5.2. Concernant le volet acoustique, qui est bien abordé dans le rapport, qui reprend l'une des conclusions de l'étude, à savoir : «que l'on opte ou non pour le projet, le développement des activités aéroportuaires sur le site de l'aéroport Charleroi-Bruxelles Sud engendrera des nuisances sonores non négligeables sur le voisinage»;

Considérant les conclusions de l'Administration qui figurent au rapport d'incidences notamment en ce qui concerne la qualité de l'étude d'incidences remise;

Considérant par ailleurs que maintes critiques, remarques ou objections se rapportent aux nuisances qui ont déjà occasionnées par l'exploitation de l'aéroport, et non aux conséquences éventuelles dues à l'allongement de la piste;

Considérant à cet égard que l'impact du projet ne devrait pas être significatif compte tenu des nuisances inhérentes au développement même des activités aéroportuaires, non lié à l'allongement de piste;

Considérant que la procédure de concertation fut pour les riverains et autres personnes concernées un moyen d'attirer l'attention des pouvoirs publics sur les nuisances précitées;

Considérant toutefois que les palliatifs et les mesures permettant d'atténuer valablement les nuisances découlant de l'exploitation de l'aéroport ne peuvent pour une grande part être définis que via l'imposition de permis d'exploiter et/ou de conditions de gestion, ainsi que via la définition de zones d'exposition au bruit qui ne relèvent pas du domaine de l'urbanisme et qui ne peuvent dès lors être abordés dans le cadre du présent dossier;

Considérant les expropriations déjà réalisées par le MET ou en cours à ce jour;

Considérant l'avis émis par la Division de la prévention et des autorisations en date du 24 février 2000 et faisant état de ce que les terrains visés ne sont pas concernés par des puits de mine et que de plus il n'y a pas eu d'exploitations minières en dessous de l'aéroport;

Considérant l'avis émis par le Collège échevinal de la ville de Charleroi;

Considérant le caractère d'intérêt public que revêt le projet dans le cadre du développement normal d'un aéroport qui constitue un atout pour le développement régional";

Considérant que, par requête introduite le 16 mars 2001, la société anonyme BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT, en abrégé "B.S.C.A.", demande à intervenir dans la procédure en référé dans l'affaire A.100.868/XIII-2061; qu'il y a lieu d'accueillir cette requête;

Considérant que la partie adverse et la partie intervenante contestent la recevabilité ratione temporis du recours; qu'elles exposent qu'il ressort d'une lettre adressée le 4 décembre 2000 par le conseil des parties requérantes en la cause

A.100.868/XIII-2061 au Ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement que le conseil des parties requérantes connaissait l'existence du permis d'urbanisme attaqué depuis le 20 novembre 2000, alors qu'il n'a écrit que le 4 décembre pour obtenir copie de la décision et qu'il a attendu "patiemment" jusqu'au 27 décembre la communication du dossier administratif et du permis d'urbanisme; que, selon les parties adverse et intervenante, "le délai du recours en suspension a commencé à courir le 4 décembre 2000, de telle sorte qu'il y a lieu de déclarer le présent recours irrecevable";

Considérant que les requérants font valoir que le délai de recours en annulation a pris court "lors de l'affichage de l'acte attaqué le 1er février 2001";

Considérant que le projet ayant fait l'objet d'une étude d'incidences, l'acte attaqué a été publié conformément à l'article 57 de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991 portant exécution du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne; que lorsqu'une formalité particulière de publicité est prévue, seul son accomplissement détermine le point de départ du délai de recours en annulation même à l'égard des personnes qui en auraient eu connaissance précédemment; que le recours, introduit le 26 février 2001, est recevable ratione temporis; que l'exception ne peut être accueillie;

Considérant que la partie adverse soulève une deuxième exception d'irrecevabilité au recours de l'A.S.B.L. A.R.A.C., au motif que l'assemblée générale de cette association aurait décidé, le 16 décembre 2000, de modifier ses statuts, son appellation et la composition de son conseil d'administration; qu'elle expose qu'il appartient à cette partie requérante d'établir qu'elle a respecté les articles 9, 10, 11 et 13 de la loi du 27 juin 1921 et qu'à défaut, son recours est irrecevable;

Considérant qu'à l'audience le conseil de la partie adverse a déclaré qu'après examen des pièces communiquées par le conseil de la première partie requérante, sa cliente renonce à la deuxième exception d'irrecevabilité;

Considérant que les parties requérantes en la cause no A.100.868/XIII-2061 prennent un moyen, le deuxième de leur demande, "de la violation de l'article 34 du CWATUP, ainsi que des prescriptions du plan de secteur de Charleroi, adopté par l'arrêté royal du 10 septembre 1979, en ce que l'infrastructure autorisée par l'acte attaqué empiète sur la zone d'aménagement différé à caractère industriel alors qu'aucun plan communal d'aménagement ou schéma de structure communal n'a été adopté pour

cette zone"; qu'à l'appui de la première branche de ce moyen, les parties requérantes font valoir que si l'étude d'incidences évoque un "schéma directeur relatif à l'aménagement d'une extension de zone industrielle à Charleroi (Gosselies)-Fleurus (Heppignies)", qui aurait été adopté le 17 novembre 1987 par le conseil communal de la ville de Charleroi, elles n'ont jamais pu consulter ce document et considèrent, dès lors, qu'il n'existe pas; qu'elles soulignent qu'à supposer qu'il existe, rien n'indique que ledit schéma comporte le contenu minimum prévu aux articles 188-1 à 188-3 (anciens) du CWATUP et qu'il a fait l'objet d'une approbation par l'autorité régionale, comme semble l'exiger la ratio legis des dispositions relatives aux schémas directeurs; qu'enfin, selon les parties requérantes, "il n'est nullement établi que les zones industrielles existantes dans le secteur sont suffisamment occupées"; que les parties requérantes en déduisent d'une part que la mise en oeuvre de la zone d'extension d'industrie doit dès lors être considérée comme irrégulière et que, d'autre part, même si la zone en question pouvait être mise en oeuvre, "il est patent que le schéma directeur du 17 novembre 1987 n'a nullement prévu le débordement de la zone aéroportuaire au sein de la zone d'extension d'industrie" et que la vocation de cette dernière n'est "nullement de recevoir une affectation aéroportuaire qui nécessite une implantation particulière eu égard aux nuisances spécifiques que ce type d'activité est susceptible de générer";

Considérant que les parties adverse et intervenante répondent "qu'il existe, pour la zone d'aménagement différé à caractère industriel, un schéma directeur approuvé le 17 novembre 1987 par le conseil communal de la ville de Charleroi" et en concluent que la première branche du deuxième moyen manque de sérieux;

Considérant qu'ainsi que l'énonce l'acte attaqué lui-même, une partie du projet est située au plan de secteur de Charleroi en zone d'aménagement différé à caractère industriel;

Considérant que l'article 2, 6.4.3., de l'arrêté royal du 10 septembre 1979 établissant le plan de secteur de Charleroi dispose comme suit :

" Les zones d'extension d'industrie sont destinées à assurer la réalisation de nouvelles zones industrielles pour autant que l'autorité compétente se soit prononcée préalablement sur un schéma-directeur. Elles ne peuvent être entamées que lorsque les zones industrielles existantes dans le secteur sont suffisamment occupées.
En attendant leur mise en oeuvre, sont seuls autorisés les actes et travaux correspondant à l'affectation actuelle dans la mesure où ils ne mettent pas en cause la destination future.
Peuvent notamment être réalisés les actes et travaux confortatifs aux immeubles existants ainsi que ceux nécessaires à l'adaptation des exploitations agricoles ou

forestières situées dans ces zones et qui en font partie intégrante, si ceux-ci assurent la viabilité de ces exploitations";

Considérant que l'article 34 du CWATUP est rédigé comme suit :

" La zone d'aménagement différé à caractère industriel est destinée à recevoir les activités visées à l'article 30, alinéa 2.

La mise en oeuvre de la zone d'aménagement différé à caractère industriel est subordonnée à l'existence d'un plan communal d'aménagement couvrant la totalité de la zone ou, s'il existe un schéma de structure communal, tout ou partie de celle-ci.

A défaut, la zone d'aménagement différé à caractère industriel ne peut être mise en oeuvre";

Considérant que l'article 30, alinéa 2, du CWATUP concerne la zone d'activité économique industrielle et énonce qu'une telle zone "est principalement destinée aux activités à caractère industriel ou aux activités économiques qui, pour des raisons d'intégration urbanistique de sécurité, de salubrité ou de protection de l'environnement, doivent être isolées. Les entreprises de services qui leur sont auxiliaires y sont admises";

Considérant que le dossier administratif ne comporte aucun schéma directeur qui aurait été approuvé par le conseil communal de la ville de Charleroi le 17 novembre 1987; que le document auquel renvoie la partie adverse à l'appui de son affirmation est le rapport d'incidences, dont l'existence est évoquée dans l'avis de la commission consultative communale de l'aménagement du territoire (C.C.A.T.) de la ville de Charleroi du 16 mars 1999, et non un schéma directeur;

Considérant que le projet autorisé par le permis d'urbanisme attaqué consiste en une infrastructure de communication dont le "tracé existant et projeté" doit, en vertu de l'article 23, alinéa 1er, du CWATUP, figurer au plan de secteur à défaut de quoi elle ne peut être admise, quelle que soit l'affectation de la zone concernée; que le plan de secteur de Charleroi, adopté par l'arrêté de l'exécutif régional wallon du 10 septembre 1979, publié au Moniteur belge du 20 février 1980, détermine d'une manière très précise le périmètre à l'intérieur duquel peut s'inscrire l'extension du champ d'aviation existant, en excluant manifestement une telle installation de la zone d'extension d'industrie; que le projet autorisé par l'acte attaqué déborde de ce périmètre; qu'en ce qu'il porte la longueur de la piste à 3.400 mètres il empiète sur la zone d'extension d'industrie sur une profondeur de 250 mètres; qu'en raison de la nature particulière de l'infrastructure projetée, cet empiétement ne peut être considéré comme un aménagement mineur, mais au contraire s'avère incompatible avec les prescriptions régissant

cette zone, lesquelles n'autorisent nullement l'implantation d'une telle infrastructure; que le deuxième moyen est sérieux en sa seconde branche;

Considérant que les parties requérantes exposent que l'exécution immédiate de l'acte attaqué leur causerait un préjudice grave difficilement réparable notamment en raison de la dégradation de leur milieu de vie due entre autre à l'accroissement des nuisances acoustiques; qu'elles font observer, en citant l'étude des incidences sur l'environnement, que "l'intérêt principal de l'allongement de la piste est de la rendre capable d'accueillir des longs courriers de grande capacité et des avions cargos mais aussi d'augmenter le poids du chargement d'appareils de moyenne capacité" et que ladite étude "met en évidence notamment les trois éléments suivants :

" - l'empreinte des contours de bruits à l'atterrissage est légèrement plus large avec le projet, ce qui tient à l'impact du trafic «longs-courriers» (5 avions supplémentaires) - cette constatation étant plus marquée pour la comparaison des scénarii en basse saison;
- du côté du décollage, relativement peu de changement se remarque. Les contours avec le projet sont légèrement plus larges, ce qui tient à l'impact du trafic «longs-courriers» (5 avions supplémentaires) induit par l'allongement de la piste;
- les changements les plus significatifs se remarquent à proximité de la piste de l'aéroport où l'on constate un déplacement vers l'est de la zone d'influence de la mise en charge des moteurs (moment où les moteurs tournent à plein régime en bout de piste, juste avant de lâcher les freins) et un élargissement des contours de bruits au seuil de la piste notamment sur les agglomérations de Gosselies et de Jumet";

Considérant que le deuxième demandeur précise qu'il est domicilié à 400 mètres de l'axe de la partie de la piste qui doit être construite et souligne qu'il est "un des riverains qui subira de la manière la plus accentuée l'accroissement des nuisances dues à l'allongement de la piste, tant à l'atterrissage qu'au décollage";

Considérant que le troisième demandeur fait valoir qu'il se trouve dans une situation comparable à celle du deuxième demandeur mais qu'il ressentira davantage encore les nuisances acoustiques en raison du fait que son habitation est située dans l'axe de 90 p.c. des décollages;

Considérant que les parties requérantes font valoir que l'exposition au bruit à laquelle elles seront soumises constitue un risque pour la santé qui doit être considéré comme grave et difficilement réparable; qu'elles rappellent qu'aucune autorisation d'exploiter ne sera nécessaire pour la mise en service de la piste allongée et qu'elles craignent que la remise en état des lieux en cas d'annulation de l'acte attaqué soit particulièrement aléatoire, "eu égard au gigantisme de l'infrastructure autorisée par l'acte attaqué, ainsi qu'à sa destination spécifique";

Considérant que la partie adverse répond que le développement des activités aéroportuaires sur le site de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud engendrera en tout état de cause des nuisances sonores sur le voisinage, lesquelles ne seraient pas aggravées d'une manière significative par la réalisation du projet; qu'elle ajoute que, le projet s'inscrivant dans une zone de "champ d'aviation à créer", le préjudice découlerait des prescriptions du plan de secteur; qu'elle souligne que les parties requérantes, qui se sont installées volontairement à proximité d'un aéroport, devaient s'attendre à ce que celui-ci fasse l'objet d'un agrandissement;

Considérant que la partie intervenante fait quant à elle observer que le préjudice serait lié non au permis d'urbanisme mais à l'existence de l'aéroport et soutient "que l'allongement de la piste va réduire les nuisances environnementales existantes";

Considérant que l'étude des incidences sur l'environnement analyse l'impact qu'aura vraisemblablement l'allongement de la piste, tel qu'il est autorisé par l'acte attaqué, sur les nuisances sonores causées par l'exploitation de l'aéroport; qu'elle procède, pour ce faire, à une comparaison entre ce qu'elle appelle la "situation de référence" (ambiance sonore qui existera à la date prévue pour la mise en service du projet, mais sans que celui-ci soit réalisé) et la "situation élémentaire" (ambiance sonore qui existera à la date de mise en service du projet, si celui-ci est réalisé); que, selon l'étude, "les changements les plus significatifs se remarquent à proximité de la piste de l'aéroport où l'on constate un déplacement vers l'Est de la zone d'influence de la mise en marche des moteurs (moment où les moteurs tournent à plein régime en bout de piste, juste avant de lâcher les freins) et un élargissement des contours de bruit au droit de la piste notamment sur les agglomérations de Gosselies et de Jumet";

Considérant que l'habitation du deuxième requérant est localisée précisément en ce lieu proche de l'extrémité de la piste projetée, où les nuisances vont augmenter ainsi que le confirme la carte comparative figurant en annexe 22 du volume II de l'étude d'incidences; que, selon ce document, dans l'hypothèse la plus fréquente, à savoir celle du décollage des avions vers Jumet (90 à 95 p.c. des cas), l'habitation du deuxième requérant passerait de la zone pour laquelle les nuisances sonores vont de 60 à 65 dB(A), à celle pour laquelle ces nuisances vont de 65 à 70 dB(A);

Considérant qu'il ressort de l'examen comparatif entre la "situation de référence" et la "situation élémentaire" décrites à l'étude des incidences sur

l'environnement que le préjudice allégué découlerait exclusivement de la mise en service de la piste allongée selon l'acte attaqué;

Considérant qu'il résulte de ce qui a été exposé à propos de l'examen de la première branche du deuxième moyen que le préjudice allégué ne résulte pas des prescriptions du plan de secteur;

Considérant que la partie adverse demande qu'en tout état de cause il soit procédé à la "mise en balance des préjudices"; que selon la Région wallonne, les troubles dont se prévalent les trois parties requérantes ne présentent pas le degré de gravité requis, face au péril qui résulterait de la suspension de l'exécution de l'acte attaqué; qu'elle expose que "d'une part, la longueur réduite de la piste existante limite la capacité de charge en termes de fret et de passagers et limite le rayon d'action des avions gros porteurs, ce qui induit une perte financière pour la société B.S.C.A. . Or, le développement de l'aéroport présente, pour la Région wallonne, des retombées économiques importantes en termes d'emplois, mais aussi pour le développement des activités de l'aéropole, ce qui devrait être favorable au secteur de l'Horeca et à celui des transports" et que "d'autre part, le projet augmentera, pour les moyens porteurs, la sécurité de l'aéroport, en particulier lors des manoeuvres de décollage. L'étude d'incidences précise en effet qu'en cas de problèmes techniques surgissant lors du décollage, les pilotes disposeront d'une distance plus grande pour, soit interrompre le décollage et immobiliser l'avion, soit poursuivre le décollage avec plus de sécurité";

Considérant que la partie intervenante invite également le Conseil d'Etat à procéder à une "mise en balance des préjudices"; que selon la S.A.B.S.C.A, "en tenant compte de l'intérêt environnemental, de l'aspect sécuritaire et des intérêts économiques en jeu, les éléments avancés par les parties requérantes ne peuvent être considérés comme présentant une gravité suffisante pour justifier la suspension de l'exécution du permis querellé"; que la société exploitant l'aéroport précise plus particulièrement, quant à "l'aspect sécuritaire", que : "l'aéroport dans son état actuel ne répond pas aux normes de sécurité. La trop courte distance imposée aux avions pour le décollage augmente le risque d'accidents. Il est significatif de constater que tous les autres aéroports présentent une longueur de piste répondant aux normes de sécurité. L'aéroport d'Ostende présente une piste de 3.200 mètres, celui de Liège 3.287 mètres et celui de Bruxelles 3.638 mètres. La distance actuelle de 2.550 mètres est insuffisante pour garantir des conditions de sécurité optimale"; que la partie intervenante relate "les divers problèmes qui ont été rencontrés par des compagnies aériennes, vu l'insuffisance de la longueur de la piste";

Considérant que le pouvoir de suspendre l'exécution d'un acte ou d'un règlement d'une autorité administrative, lorsque cette décision est susceptible d'être annulée, si des moyens sérieux susceptibles de justifier l'annulation de l'acte ou du règlement attaqué sont invoqués et à condition que l'exécution immédiate de l'acte ou du règlement risque de causer un préjudice grave difficilement réparable, a pour finalité de préserver l'effet utile d'une annulation éventuelle; que l'intérêt général ou les intérêts qui seraient pris en considération soit pour justifier le refus d'ordonner la suspension nonobstant l'existence avérée et constatée d'un risque de préjudice grave difficilement réparable, soit pour minimiser la gravité du préjudice subi par le requérant, ne pourraient faire obstacle à l'annulation éventuelle de l'acte concerné lorsque l'affaire sera examinée au fond; qu'il n'y a donc pas lieu, lors de l'examen de la cause en référé, de pondérer les préjudices résultant d'une part de l'exécution de l'acte attaqué et, d'autre part, de la suspension de son exécution;

Considérant en outre, que les développements consacrés par l'intervenante B.S.C.A. à "l'aspect sécuritaire" de son activité sont de toute évidence non pertinents en la présente procédure; qu'en effet, en raison de la durée prévue pour les travaux qui n'ont pas encore débuté à l'heure actuelle, la suspension ou le refus de la suspension de l'exécution de l'acte attaqué laisseraient de la même manière la partie intervenante devant les responsabilités qui lui incombent quant à la poursuite de ses activités; que le risque de préjudice grave difficilement réparable est donc établi;

Considérant que les conditions prévues par l'article 17, § 2, alinéa 1er, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat pour que la suspension de l'exécution de l'acte attaqué puisse être ordonnée sont réunies,

D E C I D E :

Article 1er.

Les affaires inscrites sous les nos A.100.868/XIII-2061 et A104.002./XIII-2167 sont jointes dans la procédure en référé.

Article 2.

La requête en intervention introduite par la société anonyme BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT, en abrégé "B.S.C.A.", dans la procédure en référé est accueillie dans l'affaire A.100.868/XIII-2061.

Article 3.

Est suspendue l'exécution de l'arrêté du Ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement du 15 novembre 2000 octroyant à Monsieur D. DE SMET, ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées à Charleroi, un permis d'urbanisme relatif essentiellement à l'allongement de la piste 07/25 de l'aéroport de Charleroi-Gosselies, afin de porter sa longueur de 2.500 à 3.400 mètres (réf. B 52011/00.8).

Article 4.

Les dépens relatifs à la requête en intervention introduite par la société anonyme BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT, en abrégé "B.S.C.A.", liquidés à la somme de 5.000 francs, sont mis à charge de cette dernière.

Les dépens sont réservés pour le surplus.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^{e} chambre des référés, le six décembre deux mille un par :

MM. DAOUT, conseiller d'Etat, président f.f.,
SCOHY, greffier.

Le Greffier, Le Président f.f.,

G. SCOHY. Fr. DAOUT.