

CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 124.313 du 16 octobre 2003

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,

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 CONSEIL D'ETAT, XIII^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 26 février 2001 par 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, Bernard PAGE et Alain TONDEUR qui demandent l'annulation 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 30 avril 2001 par Rosa SALA qui demande l'annulation du permis d'urbanisme précité du 15 novembre 2000 (affaire A.104.002/XIII-2167);

Vu l'arrêt n° 101.579 du 6 décembre 2001 joignant les affaires dans la procédure en référé et suspendant l'exécution de l'arrêté attaqué;

Vu la notification de l'arrêt aux parties;

Vu les demandes de poursuite de la procédure introduites le 3 janvier 2002 par la partie adverse;

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu le rapport de M. KOVALOVSKY, premier auditeur au Conseil d'Etat, établi sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure;

Vu les ordonnances du 28 janvier 2003 ordonnant le dépôt au greffe des dossiers et du rapport;

Vu la notification du rapport aux parties;

Vu les ordonnances du 29 juillet 2003, notifiées aux parties, fixant les affaires à l'audience du 25 septembre 2003;

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

Entendu, en leurs observations, Me A. LEBRUN, avocat, comparaisant pour les parties requérantes, et Me B. HENDRICKX, loco Me P. LAMBERT, avocat, comparaisant pour la partie adverse;

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

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

Considérant que les faits utiles à l'examen des causes sont les suivants :

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 N568 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 attaqué, 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 1^{ère} 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 souci 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 B.S.C.A., 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 B.S.C.A. depuis 1992, en réponse aux demandes des riverains, et ainsi, de relativiser la crédibilité du document "politique environnementale de B.S.C.A."».

- 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 B.S.C.A., 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.A.CH., 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 (sic) 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 les deux causes ont trait à la même situation contentieuse; qu'en raison de leur connexité, il est de l'intérêt d'une bonne justice de les joindre;

Considérant que la partie adverse conteste la recevabilité ratione temporis du recours en la cause A.104.002/XIII-2167; qu'elle expose que l'acte attaqué a fait l'objet d'un affichage du 1^{er} février au 2 mars 2001 et que la requérante n'indique pas à quelle date elle a vu l'affiche; que, selon la partie adverse, "il ne suffit pas pour la requérante de considérer que la prise de connaissance doit intervenir le dernier jour utile, à savoir le 2 mars 2001" et que, "s'agissant d'une personne particulièrement intéressée par le projet et qui habite à proximité de ce dernier, il faut considérer qu'un délai de quinze jours pour prendre connaissance de l'affiche est un délai raisonnable"; qu'elle en conclut que le délai de soixante jours a commencé à courir le 16 février 2001 et était donc expiré lors de l'introduction de la requête, le 30 avril 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 l'affichage ayant débuté le 1^{er} février 2001, le délai de recours a commencé à courir à l'expiration de la durée de 30 jours au cours de laquelle ledit affichage doit être effectué, soit le 3 mars 2001; qu'il en résulte que la requête introduite le 30 avril 2001 en la cause A.104.002/XIII-2167 ainsi que le complément à la requête en annulation, introduit le 2 mai 2001 en la cause A.100.868/XIII-2061, sont recevables ratione temporis; que l'exception ne peut être accueillie;

Considérant qu'en l'affaire A.100.868/XIII-2061, la requête initiale soulève un deuxième moyen divisé en deux branches et que le complément à la requête en annulation ajoute deux autres branches à ce moyen, qui comporte donc, en cette affaire, quatre branches; que la requête introduite en l'affaire A.104.002/XIII-2167 comporte un moyen unique, divisé en deux branches, qui sont identiques aux troisième et quatrième branches du deuxième moyen soulevé en l'affaire A.100.868/XIII-2061, c'est-à-dire celles contenues dans le complément à la requête en annulation;

Considérant que ce moyen, le deuxième en la cause A.100.868/XIII-2061 et le moyen unique en la cause A.104.002/XIII-2167, invoque la violation, en sa première branche, de l'article 34 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de

l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP), ainsi que des prescriptions du plan de secteur de Charleroi, adopté par l'arrêté royal du 10 septembre 1979; qu'à l'appui de cette première branche, les parties requérantes se prévalent de ce que les infrastructures autorisées par l'acte attaqué sont en partie situées en zone d'aménagement différé à caractère industriel, alors que, d'une part, aucun plan communal d'aménagement ou schéma de structure communal n'a été adopté pour cette zone 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 de toute façon pas de recevoir une affectation aéroportuaire; que le moyen invoqué, en sa deuxième branche, la violation des articles 10, alinéa 1^{er}, 3^o, 169, 10.2., et 7 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine en vigueur au moment de l'adoption du plan de secteur de Charleroi (CWATUPaa), ainsi que de l'article 159 de la Constitution; que, selon les parties requérantes, le plan de secteur de Charleroi est illégal, car "il indique une zone de «champs d'aviation à créer», alors que le projet de plan de secteur de Charleroi a été adopté le 16 juillet 1974 sans qu'un tracé quelconque ait été inscrit pour la zone de «champs d'aviation à créer»"; que le moyen est pris, en sa troisième branche, de la violation "des articles 10, alinéa 1^{er}, 3^o, et 169, 10.2., du CWATUPaa, des articles 1^{er}, alinéa 2, et 4, 10.2.2., de l'arrêté royal du 28 décembre 1972 relatif à la présentation et à la mise en oeuvre des projets de plans et des plans de secteur, de l'article 3, § 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, ainsi que de l'article 159 de la Constitution"; qu'à l'appui de cette branche du moyen, les parties requérantes considèrent que le plan de secteur sur lequel se fonde l'acte attaqué est illégal, car il "indique graphiquement un périmètre zoné de «champs d'aviation à créer», alors que la notion de «champs d'aviation à créer» est étrangère à toute notion de zone en vertu des dispositions de l'arrêté royal du 28 décembre 1972 relatif à la présentation et à la mise en oeuvre des projets de plans et des plans de secteur"; que, selon les parties requérantes, il résulte tant de l'article 169 du CWATUPaa que de l'article 1^{er}, alinéa 2, de l'arrêté royal du 28 décembre 1972 que les champs d'aviation et les champs d'aviation à créer ne constituent pas des zones, mais bien des éléments du "réseau des principales voies de communication"; qu'elles poursuivent en soutenant que, dès lors, en ce qu'il indique graphiquement une "zone" de "champs d'aviation à créer", le plan de secteur n'est conforme ni au CWATUPaa, ni à l'arrêté royal du 28 décembre 1972; qu'elles soutiennent que le plan de secteur n'aurait pas pu prévoir davantage que le tracé de la piste d'atterrissage et de décollage, qui seule peut être assimilée, éventuellement avec ses dessertes, à des "principales voies de communication"; que le moyen est pris, en sa quatrième branche, de la violation des articles 3, § 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat et 159 de la Constitution; que, selon les parties requérantes, le plan de secteur de Charleroi sur lequel se fonde l'acte attaqué est illégal,

en ce qu'il indique une zone d'extension d'industrie à l'endroit d'une partie du projet qui fait l'objet de l'acte attaqué, alors que l'inscription de cette zone, qui n'est pas prévue à la nomenclature du chapitre II de l'arrêté royal du 28 décembre 1972, n'a pas fait l'objet d'une consultation préalable de la section de législation du Conseil d'Etat;

Considérant, quant à la première branche du moyen, que la partie adverse répond en faisant état de l'existence, pour la zone d'aménagement différé à caractère industriel, d'un schéma directeur approuvé le 17 novembre 1987 par le conseil communal de la ville de Charleroi;

Considérant que les parties requérantes répliquent qu'en application de l'article 12 du décret du 27 novembre 1997 modifiant le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine, tel que modifié par le décret du 23 juillet 1998, il convient d'appliquer les dispositions anciennes du plan de secteur, puisque l'accusé de réception de la demande est largement antérieur au 1^{er} mars 1998; que, selon elles, il y a donc une erreur sur les motifs en ce que l'auteur de l'acte attaqué applique, pour statuer sur la demande, les règles de la zone d'aménagement différé à caractère industriel, ce qui ne se peut; qu'elles poursuivent en soutenant que seules devaient être appliquées les dispositions de l'article 6.4.3. de l'article 2 du plan de secteur; qu'elles soulignent que l'article 6.4.3. exige que l'autorité compétente se soit prononcée préalablement sur un schéma directeur et que, dans la mesure où l'autorité compétente est le ministre, il n'apparaît pas que celui-ci se soit prononcé sur un schéma directeur; qu'elles relèvent que l'article 6.4.3., en sa deuxième phrase, exige que les zones d'extension d'industrie ne soient entamées "que lorsque les zones industrielles existantes sont suffisamment occupées" et que la preuve de cette condition n'est nullement rapportée par le dossier administratif;

Considérant qu'il n'est pas contestable qu'une partie du projet est située, au plan de secteur de Charleroi, dans la zone d'extension d'industrie; que, selon la motivation de l'acte attaqué, il s'agit, en tout cas, de la raquette de rebroussement prévue à l'est en bout de piste et que, selon l'étude d'incidences, tel serait également le cas des derniers mètres de la piste elle-même; que les pièces produites au cours de la procédure en annulation permettent de déterminer d'une manière plus précise l'importance de l'empiétement du projet autorisé par l'acte attaqué sur ladite zone; qu'ainsi, dans leur mémoire en réplique en l'affaire A.100.868/XIII-2061, les parties requérantes indiquent que la limite de la zone d'extension d'industrie se situe à 475 mètres de l'axe de la chaussée de Fleurus, l'extrémité de la raquette de rebroussement se trouvant à 576 mètres dudit axe et celle du talus de soutènement étant, quant à elle, distante du même axe de 676 mètres; que ce calcul paraît corroboré par le plan daté du

20 décembre 2001, annexé à la lettre de la Région wallonne du 9 janvier 2002, par laquelle cette dernière demandait la rectification de l'arrêt n° 101.579; que dès lors que c'est bien évidemment l'ensemble du projet qui doit être pris en considération, y compris le talus de soutènement (il s'agit en effet d'une modification du relief du sol qui constitue l'accessoire indispensable de l'ouvrage concerné), il en résulte que l'empiètement sur la zone d'extension d'industrie paraît être de 201 mètres;

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 les zones d'extension d'industrie sont actuellement régies par la prescription reprise à l'article 34 du CWATUP, laquelle est rédigée comme suit :

- " De la zone d'aménagement différé à caractère industriel.

La zone d'aménagement différé à caractère industriel est destinée à recevoir les activités visées à l'article 30, al. 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 qu'une piste d'aéroport constitue une infrastructure de communication dont le "tracé existant et projeté" doit, en vertu de l'article 23, alinéa 1^{er}, 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 la question de savoir si ce sont les

dispositions du CWATUP ou les prescriptions urbanistiques du plan de secteur qui s'appliquent en l'espèce n'est donc pas pertinente ;

Considérant que le plan de secteur de Charleroi détermine d'une manière précise le périmètre à l'intérieur duquel peut s'inscrire l'extension du champ d'aviation existant, en excluant une telle installation de la zone d'extension d'industrie; que dès lors que le projet autorisé par l'acte attaqué débord de ce périmètre et empiète sur la zone d'extension d'industrie, il s'avère en tout état de cause incompatible avec les prescriptions régissant cette zone, lesquelles n'autorisent nullement l'implantation d'une telle infrastructure;

Considérant que si, à l'occasion de la procédure en annulation, la Région wallonne a déposé la délibération du 17 novembre 1987 par laquelle le conseil communal de la ville de Charleroi décide "de marquer son accord sur le projet de plan directeur établi par l'A.D.E.C/I.G.R.E.T.E.C. en vue de l'extension de la zone industrielle sise dans le périmètre compris entre l'aérodrome de Charleroi-Gosselies et l'autoroute de Wallonie", la production de ce document est sans pertinence puisque la question de la possibilité de la mise en oeuvre de la zone d'extension d'industrie, dont on ne possède d'ailleurs pas le plan directeur, est dépourvue d'intérêt en l'espèce; que le moyen est fondé en sa première branche;

Considérant qu'il n'y a pas lieu d'examiner les autres branches du moyen, ni les autres moyens de la requête en la cause A.100.868/XIII-2061, lesquels, à les supposés fondés, ne pourraient conduire à une annulation aux effets plus étendus,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

Les affaires inscrites sous les n^{os} A.100.868/XIII-2061 et A.104.002/XIII-2167 sont jointes.

Article 2.

Est annulé l'arrêté du Ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement du 15 novembre 2000 accordant 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.

Article 3.

Les dépens, liquidés à la somme de 1388,24 euros, sont mis à la charge de la partie adverse.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le seize octobre deux mille trois par :

M.	HANOTIAU,	président de chambre,
M ^{me}	GUFFENS,	conseiller d'Etat,
M.	DAOUT,	conseiller d'Etat,
M ^{me}	MALCORPS,	greffier.

Le Greffier,

Le Président,

M.-Chr. MALCORPS.

M. HANOTIAU.