

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 228.079 du 14 juillet 2014

A. 180.412/XIII-4431

En cause :

1. **DURLET** Guido,
 2. **VERWEIJ** Angela,
 3. **BRUNINX** Chretien,
 4. **HOFF** Hans,
 5. **RAEDS** Michel,
- ayant tous élu domicile chez
Mes Luc MISSON et
Aurélie KETTELS, avocats,
rue de Pitteurs 41
4020 Liège.

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
Mes Francis HAUMONT et
France GUERENNE, avocats,
chemin du Stocquoy 1
1300 Wavre.

Partie intervenante :

la Société régionale wallonne du Transport,
en abrégé "**S.R.W.T.**",
ayant élu domicile
avenue Gouverneur Bovesse 96
5100 Namur.

LE CONSEIL D'ETAT, XIII^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 19 janvier 2007 par Guido DURLET, Angela VERWEIJ, Chretien BRUNINX, Hans HOFF et Michel RAEDS qui demandent l'annulation du permis d'urbanisme accordé, le 13 septembre 2006, par le Gouvernement de la Région wallonne à la Société régionale wallonne du Transport (S.R.W.T.) pour l'allongement de 413 mètres de la piste principale de l'aéroport de Liège-Bierset;

Vu la requête introduite le 29 mars 2007 par laquelle la Société régionale wallonne du Transport, en abrégé "S.R.W.T." demande à être reçue en qualité de partie intervenante;

Vu l'ordonnance du 20 avril 2007 accueillant cette intervention;

Vu l'arrêt n° 191.951 du 27 mars 2009 sursoyant à statuer, posant des questions préjudicielles à la Cour constitutionnelle ainsi qu'à la Cour de justice des communautés européennes, chargeant le membre de l'auditorat désigné par Monsieur l'Auditeur général de rédiger un rapport complémentaire et ce après examen des réponses données par la Cour constitutionnelle et par la Cour de justice des communautés européennes, donnant un délai unique de trente jours aux parties pour déposer un dernier mémoire à dater de la notification du rapport complémentaire et réservant les dépens;

Vu l'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 30/2010 du 30 mars 2010;

Vu l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne prononcé le 18 octobre 2011, dans les affaires jointes C-128/09 à C-131/09, C-134/09 et C-135/09;

Vu le rapport de M. DEBROUX, auditeur au Conseil d'Etat, établi sur la base de l'article 13 du règlement général de procédure;

Vu la notification du rapport et les derniers mémoires des parties requérantes et adverse;

Vu l'ordonnance du 20 mai 2014, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 26 juin 2014 à 09.30 heures;

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

Entendu, en leurs observations, Me A. KETTELS, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, et Me F. GUERENNE, avocat, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis conforme, M. DEBROUX, 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 de la demande se présentent comme suit :

1. Le 6 février 2003, le Gouvernement de la Région wallonne adopte définitivement la révision du plan de secteur de Liège. Ce plan a notamment pour objectif de permettre le développement de l'activité aéroportuaire et économique liée à l'aéroport en inscrivant au plan de secteur des superficies nécessaires aux implantations futures. Plus particulièrement, cette révision vise à adapter les limites de la zone de services publics et d'équipements communautaires au périmètre de la zone aéroportuaire qui comprend les deux pistes et inclut l'allongement de la piste principale.

2. Le 31 mai 2003, la S.R.W.T. dépose une demande de permis d'urbanisme tendant à réaliser sur des parcelles de terrains situées à Grâce-Hollogne, l'exécution de divers travaux tels que l'allongement de 413 mètres de la piste principale, la réalisation d'un taxi-way, l'aménagement d'une aire de dégivrage et de déverglaçage, des travaux connexes (voiries de service et clôtures, travaux de balisage), la mise sous tunnel de la voie ferrée 36b, la suppression de la chaussée de Hannut et l'aménagement de la chaussée de Liège, la désaffectation d'un bassin d'orage en bordure de la chaussée de Hannut, la réalisation de merlons anti-bruits et la mise en place d'écrans, le drainage de toute la plate-forme et la réalisation d'un bassin d'orage dans l'échangeur autoroutier de Grâce-Hollogne avec raccordement du nouveau bassin d'orage au bassin existant de Sainte-Anne.

3. Le projet est soumis à une étude d'incidences sur l'environnement qui sera réalisée par la société anonyme (S.A.) AIB-VINÇOTTE INTERNATIONAL, auteur agréé par la Région wallonne.

4. L'étude d'incidences a été précédée, en application de l'article 12, § 2, du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne, d'une phase de consultation et d'information préalable du public du 10 janvier au 8 février 2002. Une réunion d'information a été organisée le 17 janvier 2002 par la commune de Grâce-Hollogne.

5. L'enquête publique est réalisée par la commune de Grâce-Hollogne du 24 novembre au 23 décembre 2003. Le procès-verbal de clôture de l'enquête publique établi par le collège des bourgmestre et échevins fait état de 2.068 réclamations.

6. Une réunion de concertation est organisée le 13 janvier 2004.

7. La commission régionale d'aménagement du territoire (CRAT) émet un avis, le 1^{er} décembre 2003, réceptionné le 15 décembre 2003.

8. Le Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD) donne son avis le 26 novembre 2003, reçu le 27 novembre 2003.

9. Différents services sont consultés :

- l'intercommunale d'incendie de Liège et environs émet deux avis, le 1^{er} avril 2004 et le 24 mai 2004;
- la direction générale des autoroutes et routes du Ministère de l'Équipement et des Transports donne son avis le 1^{er} août 2001;
- le service de l'archéologie de la direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine émet un avis le 20 avril 2001;
- la compagnie intercommunale liégeoise des eaux (CILE) transmet sa position à deux reprises, les 18 et 19 juillet 2001.

10. Le collège des bourgmestre et échevins de la commune de Grâce-Hollogne donne son avis le 19 mars 2004. Il est transmis le 10 mai 2004.

11. Un premier permis est délivré à la S.R.W.T. par arrêté du Ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement du 9 juillet 2004. Ce permis sera attaqué par la Région flamande, par une requête datée du 9 septembre 2004.

12. Le 4 octobre 2005, ce permis est retiré.

13. Par courrier du 20 octobre 2005, le Ministre wallon du Logement, des Transports et du Développement territorial communique au Ministre flamand des Travaux publics, de l'Énergie, de l'Environnement et de la Nature, en application de l'article 39 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 31 octobre 1991 portant exécution du décret du 11 septembre 1985 précité, un dossier comprenant :

- une copie du dossier de demande de permis d'urbanisme;
- la décision déterminant le contenu de l'étude d'incidences sur l'environnement;
- l'étude d'incidences réalisée ainsi que le résumé non-technique;
- le procès-verbal de la réunion de concertation du 17 janvier 2002;
- le rapport d'étude d'incidences.

14. Le 6 avril 2006, le Ministre flamand des Travaux publics, de l'Énergie, de l'Environnement et de la Nature fait part de son point de vue, estimant que l'accord de coopération du 4 juillet 2004 relatif à l'échange d'informations sur les

projets ayant un impact environnemental trans-régional n'est pas respecté. Les droits et les intérêts de la Région flamande et de ses habitants seraient, dès lors, violés et la seule réparation possible consisterait à reprendre la procédure de demande de permis ab initio.

15. Le 13 septembre 2006, le Ministre wallon du Logement, des Transports et du Développement territorial délivre le permis d'urbanisme à la S.R.W.T.

Il s'agit de l'acte attaqué;

Considérant que l'article 6 du décret de la Région wallonne du 17 juillet 2008 "relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général" disposait comme suit :

- " Art. 6. Est ratifié le permis qui suit et pour lequel les motifs impérieux d'intérêt général sont avérés :
- en ce qui concerne les actes et travaux d'aménagement des infrastructures et bâtiments d'accueil des aéroports régionaux, l'arrêté ministériel du 13 septembre 2006 accordant un permis d'urbanisme à la Société régionale wallonne des Transports pour l'allongement de la piste de l'aéroport de Liège-Bierset";

Considérant que, dans son arrêt du 22 novembre 2012, n° 144/2012, la Cour constitutionnelle a annulé l'article 6 de ce décret; que, dans le même arrêt, la Cour a jugé comme suit :

- " [...] les articles attaqués devant être annulés, il revient au Conseil d'Etat de contrôler la légalité formelle et matérielle de ces permis" (motif B.14.2);

Considérant que les requérants prennent un premier moyen de la violation du principe général de légalité, de la violation de la directive 85/337/CEE du 25 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et de l'article 10 du traité de Rome;

qu'ils commencent par retracer l'évolution des charges transportées à l'aéroport de Liège entre 1994 et 1998 et constatent que le fret aérien a été multiplié par 464 (de 353 tonnes à 163.807 tonnes); qu'ils expliquent que ce n'est plus le même aéroport et que cette expansion est due à l'arrivée de la société TNT et qu'elle a nécessité une modification de l'activité et des infrastructures même si la piste principale n'a pas été allongée;

qu'ils se réfèrent à une convention du 26 février 1996 conclue notamment entre la société TNT et la Région wallonne;

qu'ils invoquent les articles 2.1 et 4 de la directive 85/337/CEE précitée qui imposent une évaluation des incidences et soulignent que l'annexe II de la même directive vise la modification d'un projet figurant à l'annexe I dont font partie les pistes d'atterrissage et de décollage de 2.100 mètres et plus;

qu'ils font valoir que "la simple restructuration d'un aéroport existant, qu'il soit lui-même visé par l'annexe I ou l'annexe II de la directive, via l'accomplissement de certains travaux est une modification d'un projet au sens de la directive"; qu'ils rappellent l'interprétation de la "modification d'un projet" adoptée par la Cour de justice dans un arrêt WWF du 16 septembre 1999, C-435/97; qu'ils estiment que les travaux effectués entre 1995 et 1998 à Liège sont comparables à ceux effectués à l'aéroport de Bolzano qui ont donné lieu à cet arrêt et qu'ils sont plus importants que ceux effectués à l'aéroport de Bolzano dont la piste n'atteint pas comme à Liège 3.200 mètres;

qu'ils estiment que la modification de l'aéroport était possible conformément à la convention avec TNT, mais qu'elle aurait dû au préalable faire l'objet d'une étude d'incidences; qu'ils estiment qu'en égard à la convention du 26 février 1996, déjà citée, qui prévoit l'arrivée de TNT et des vols de nuit sans limitation, l'impact sur les riverains et l'environnement est important et qu'il fallait faire précéder le premier permis mettant en œuvre la convention d'une évaluation des incidences sur l'environnement relative à la totalité des travaux d'infrastructures prévus dans cette convention;

qu'ils proposent que deux questions préjudicielles soient posées à la Cour de justice de l'Union européenne si le Conseil d'Etat n'était pas convaincu de la validité de leur affirmation; que ces questions sont les suivantes :

" Les travaux d'infrastructures décrits dans une convention liant les pouvoirs publics et une entreprise privée, travaux dont le but est de rendre des installations aéroportuaires propres à une exploitation de fret aérien nocturne de grande ampleur, constituent-ils, dans leur ensemble, un «projet» au sens de la directive 85/337 ?;

L'augmentation projetée de l'activité d'un aéroport n'étant pas directement visée par les annexes de la directive 85/337, l'Etat membre doit-il néanmoins tenir compte de cette augmentation lorsqu'il examine l'impact potentiel des modifications apportées aux infrastructures de cet aéroport en vue d'accueillir ce surcroît d'activité ?";

qu'ils estiment que l'absence d'évaluation des incidences en 1995 et début 1996 rend l'exploitation illégale; qu'ils soutiennent que l'exploitation est un effet indirect du projet exposé dans la convention et que l'article 3 de la directive soumet à évaluation les effets indirects; qu'ils affirment encore que le permis attaqué qui vise l'extension

de l'infrastructure est illégal parce que l'infrastructure initiale n'a pas été soumise à une évaluation alors qu'elle aurait dû l'être;

qu'ils écrivent ne pas vouloir que le Conseil d'Etat se prononce sur la légalité des anciens permis, tout en soutenant que, pour eux, "l'effectivité du droit communautaire et le respect de l'obligation de loyauté imposée par l'article 10 du traité de Rome, impliquent que l'acte aurait dû être précédé d'une évaluation des incidences sur la totalité des infrastructures du projet initial (travaux visés par la convention du 26 février 1996) et de son extension (allongement de la piste)";

qu'ils proposent qu'une troisième question préjudicielle soit posée, rédigée comme suit :

" La directive 85/337 du Conseil du 25 juin 1985 interprétée à la lumière de l'obligation de loyauté visée à l'article 10 du traité de Rome implique-t-elle, lorsqu'un projet aurait dû être évalué conformément à la directive avant d'être autorisé, mais ne l'a pas été, que l'extension de ce projet elle-même soumise à évaluation des incidences soit précédée d'une évaluation des incidences relative à la fois au projet initial et au projet d'extension ?";

Considérant qu'ils concluent qu'une réponse positive à cette question implique automatiquement que l'étude d'incidences réalisée par AIB-VINÇOTTE et TRACTEBEL, qui ne concerne que l'allongement de la piste, est insuffisante et que le permis est illégal;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants font valoir que ni le plan de secteur du 26 novembre 1987 (inscription de l'aéroport en domaine militaire) ni la modification de 1992 (inscription d'une zone de services le long de l'aéroport) ne sont des projets au sens de la directive pour la raison qu'ils manquent de la précision requise pour être qualifiés de projet au sens de la directive;

qu'ils soutiennent que la convention de 1996 prouve l'existence d'un projet de modification qui aurait dû faire l'objet d'une évaluation de ses incidences; qu'ils soutiennent que la convention de 1996 est le révélateur du projet visé de développer l'activité de l'aéroport;

qu'ils analysent l'article 2.1 de la directive 85/337/CEE; qu'ils estiment que dès que le projet tombe dans le champ de la directive, il doit faire l'objet d'un permis qui doit faire l'objet d'une évaluation; qu'ils déplorent que la Région wallonne confonde les notions de "projet" et de "permis", avec comme conséquence qu'en l'absence de permis général, le projet dans son ensemble échapperait à une évaluation des incidences, ce qui est en contradiction avec la directive; qu'ils reprochent à la Région wallonne d'évaluer les effets des permis plutôt que d'évaluer les effets des projets;

qu'ils soulignent que la convention permet d'identifier l'ensemble des travaux nécessaires à l'extension qui y est prévue et, donc, ses effets;

qu'ils insistent sur le fait qu'à côté des projets visés par l'annexe I, de la directive 85/337/CEE, précitée, il appartient aussi aux Etats membres de soumettre à une évaluation les projets qui peuvent avoir un effet notable sur l'environnement; qu'ils affirment que les effets dont il doit être tenu compte dans le cadre de l'article 4, § 2, de la directive ne diffèrent pas de ceux visés aux articles 5 à 10, même lorsqu'il s'agit d'évaluer les effets dans le cadre de l'article 10, § 4, du décret du 11 septembre 1985; qu'ils voient dans la directive une application du principe de prévention et écrivent que tout son intérêt réside dans le fait qu'elle impose aussi tôt et aussi complètement que possible une évaluation des incidences sur l'environnement; qu'ils notent que l'annexe III vise la description des effets importants, directs et indirects, qui découlent de l'existence du projet dans son ensemble et que ceux-ci doivent être évalués de la manière la plus large;

qu'ils exposent que, en l'espèce, les travaux dont il est question dans la convention contribuent à l'installation d'un grand opérateur de transport de fret sur l'aéroport, 24 h/24 et 7 jours/7, que les effets directs, ou à tout le moins les effets indirects, de la modification des infrastructures qui permet cette installation sont indéniables; qu'ils ajoutent que ce sont non seulement les effets de la construction mais aussi ceux de son utilisation qui doivent être évalués et qu'il en va de même lorsqu'il s'agit d'apprécier les effets d'une modification d'utilisation d'une infrastructure existante; qu'ils en infèrent qu'il faut tenir compte de l'augmentation de l'activité qui est une conséquence des modifications apportées à cet aéroport;

qu'ils considèrent que les travaux de sécurité par l'installation du système "ILS" et le renforcement et l'amélioration des pistes sont des conditions sine qua non d'une utilisation intensive par des compagnies de transport importantes et que la transformation d'un aéroport dédié à des vols sportifs et militaires en un aéroport appelé à entrer dans le top 15 des aéroports européens de fret dépend de ces travaux de sûreté; qu'à leur sens, il en va de même pour tous les travaux qui vont permettre le développement de l'activité de TNT (place suffisante, incendie, activités de maintenance et autres services) et que ce n'est pas un hasard si ces travaux ont fait l'objet d'une convention : les travaux qui y sont prévus sont intimement liés à l'installation d'un grand opérateur de fret;

qu'ils concluent que la Région n'expose aucun élément qui permette de dénier aux travaux prévus par la convention la qualité de projet au sens de la directive et du droit wallon applicable à l'époque; qu'ils considèrent que la Région ne répond pas à l'argument selon lequel l'illégalité de l'extension de l'aéroport rejaillit sur les

extensions subséquentes et se réfèrent sur ce point à leur requête; qu'ils font de même pour les questions préjudicielles;

Considérant que, dans le dernier mémoire, les requérants soutiennent que le Conseil d'Etat doit vérifier que la convention de 1996 est ou non une autorisation au sens de la directive 85/337/CEE précitée; qu'ils soutiennent qu'elle constitue une telle autorisation; qu'ils exposent que l'étude d'incidences était nécessaire en amont, qu'elle n'a pas eu lieu et que l'acte attaqué est nécessairement illégal; qu'ils suggèrent à nouveau de poser une question préjudicielle à la Cour de justice de l'Union européenne;

Considérant que le recours est dirigé contre le permis d'urbanisme accordé, le 13 septembre 2006, par le Gouvernement de la Région wallonne à la S.R.W.T. pour l'allongement de 413 mètres de la piste principale de l'aéroport de Liège-Bierset;

que le moyen invite d'abord à vérifier si la convention précitée du 26 février 1996 entre la société TNT et la Région wallonne est soumise à évaluation des incidences sur l'environnement et si le défaut d'évaluation de celle-ci est de nature à entacher d'illégalité l'acte attaqué; que le moyen invite ensuite à examiner l'acte attaqué au regard de l'étude d'incidences sur l'environnement qui l'a précédé;

Considérant que, en son article 1^{er}, paragraphe 2, la directive 85/337/CEE du Conseil, du 27 juin 1985, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement contient les définitions suivantes :

" projet :

- la réalisation de travaux de construction ou d'autres installations ou ouvrages,
- d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, y compris celles destinées à l'exploitation des ressources du sol;

maître d'ouvrage :

soit l'auteur d'une demande d'autorisation concernant un projet privé, soit l'autorité publique qui prend l'initiative à l'égard d'un projet;

autorisation :

la décision de l'autorité ou des autorités compétentes qui ouvre le droit du maître d'ouvrage de réaliser le projet";

Considérant que dans le cadre des recours civils que les riverains de l'aéroport de Liège-Bierset ont introduits, la Cour de cassation a posé trois questions préjudicielles à la Cour de justice de l'Union européenne; que, dans l'arrêt du 28 février 2008, ABRAHAM, C-2/07, celle-ci y a répondu comme suit :

- " 1) Si une convention telle que celle en cause dans le litige au principal n'est pas un projet au sens de la directive 85/337/CEE du Conseil, du 27 juin 1985, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, il appartient à la juridiction de renvoi de déterminer, sur la base de la réglementation nationale applicable, si une telle convention comporte une autorisation au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la directive 85/337. Il y a lieu, dans ce contexte, d'examiner si cette autorisation s'insère dans une procédure en plusieurs étapes comportant une décision principale ainsi que des décisions d'exécution et s'il y a lieu de tenir compte de l'effet cumulatif de plusieurs projets dont les incidences sur l'environnement doivent s'apprécier globalement.
- 2) Les dispositions du point 12 de l'annexe II lues en combinaison avec celles du point 7 de l'annexe I de la directive 85/337 dans leur rédaction d'origine, visent également les travaux de modification apportés à l'infrastructure d'un aéroport existant sans allongement de la piste de décollage et d'atterrissage dès lors qu'ils peuvent être regardés, notamment par leur nature, leur importance et leurs caractéristiques, comme une modification de l'aéroport lui-même. Il en va notamment ainsi des travaux destinés à augmenter de manière significative l'activité de l'aéroport et le trafic aérien. Il appartient à la juridiction de renvoi de s'assurer que les autorités compétentes ont correctement apprécié si les travaux en cause dans le litige au principal devaient être soumis à une évaluation de leur incidence sur l'environnement.
- 3) Les autorités compétentes doivent tenir compte de l'augmentation projetée de l'activité d'un aéroport lorsqu'elles examinent l'effet sur l'environnement des modifications apportées à ses infrastructures en vue d'accueillir ce surcroît d'activité";

Considérant qu'aucune autre question préjudicielle n'est nécessaire à l'examen du moyen;

Considérant qu'il ressort de cet arrêt que la convention du 26 février 1996 entre la société TNT et la Région wallonne n'est pas un projet au sens de la directive 85/337/CEE, précitée;

Considérant que la Cour de justice invite la juridiction nationale à déterminer, sur la base de la réglementation nationale applicable, si une telle convention comporte une autorisation au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 2;

qu'à cette fin, le Conseil d'Etat observe que la convention en question réserve expressément les procédures d'autorisation nécessaires à la réalisation des opérations convenues entre parties; qu'elle contient en particulier les stipulations suivantes :

- " Les dispositions figurant dans les Projects Agreements [...] ne visent pas à contrevenir aux éventuelles dispositions impératives de la loi belge qui

prévoiraient que la Région wallonne ou la SAB ne pourraient restreindre leurs pouvoirs réglementaires par voie contractuelle. S'il devait apparaître que l'une de ces dispositions entrerait en conflit avec l'une des dispositions impératives, alors cette disposition devra être interprétée comme suit :

a) la Région wallonne et/ou la SAB demeurent libres de faire usage de leurs pouvoirs réglementaires comme bon leur semble";

que ces stipulations révèlent que la partie adverse a entendu réserver tous les effets des législations de police qui conditionnent ainsi la mise en œuvre de la convention; qu'il s'ensuit que cette convention n'est pas une "décision de l'autorité compétente qui ouvre le droit du maître de l'ouvrage de réaliser le projet"; qu'elle ne constitue pas une autorisation au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la directive 85/337/CEE, précitée;

que, pour les mêmes raisons, elle ne constitue pas non plus une première étape d'une autorisation délivrée en plusieurs phases;

Considérant que, dans ce moyen, les requérants ne dirigent aucune critique précise contre l'étude d'incidences sur l'environnement qui a précédé l'acte attaqué qui autorise l'allongement de la piste; que les requérants ne montrent pas que la situation qui est examinée, soit celle qui se présente après l'allongement de la piste, n'est pas représentative des nuisances dont se plaignent les riverains et qui sont liées à l'extension de l'utilisation de l'aéroport; que les requérants n'indiquent pas qu'en égard à toutes les informations dont elle disposait, l'autorité n'a pas pu statuer en pleine connaissance de cause ni qu'ils n'ont pu faire valoir leurs réclamations;

Considérant que le premier moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un deuxième moyen de la violation de l'article 10, § 5, du décret du 11 septembre 1985, précité, des articles 21 et suivants de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 31 octobre 1991, précité, et du principe d'indépendance et d'impartialité qui s'impose à l'auteur d'une étude d'incidences sur l'environnement;

qu'ils reprochent à la société AIB-VINÇOTTE de s'être attaché les services de la société TRACTEBEL DEVELOPMENT ENGINEERING alors que cette dernière société est l'auteur d'une étude partielle en 1991 sur le développement souhaitable de l'aéroport Liège-Bierset, d'une étude définitive en 1992 préconisant le fret aérien express à l'aéroport Liège-Bierset et son utilisation nocturne et d'une étude en 1998 soulignant l'opportunité d'allonger la piste;

qu'ils demandent au membre de l'auditorat chargé de l'instruction de l'affaire d'inviter la Région wallonne à déposer cette dernière étude au dossier;

qu'ils jugent la partialité de la société TRACTEBEL DEVELOPMENT ENGINEERING avérée puisque celle-ci a souligné l'opportunité de l'allongement;

qu'ils ajoutent que l'apparence de partialité suffit et citent en ce sens un extrait de l'arrêt du 13 août 1997, n° 67.705, en cause de RUSSEL; qu'ils précisent encore que le fait que la société TRACTEBEL DEVELOPMENT ENGINEERING ne soit qu'une société sous-traitante ne change rien et soutiennent qu'il serait inadmissible de contourner la règle de l'impartialité par le recours à la sous-traitance;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants soulignent que l'étude d'incidences a été effectuée en collaboration avec TRACTEBEL; qu'ils rappellent les positions de TRACTEBEL en 1992 et en 1998 sur la base desquelles ils estiment que TRACTEBEL a orienté la politique de la Région wallonne; qu'ils doutent que TRACTEBEL puisse changer d'opinion sur l'allongement de la piste sans mettre en cause sa réputation et sa responsabilité en tant que bureau d'études; qu'ils en déduisent que TRACTEBEL ne disposait plus de l'indépendance nécessaire pour participer à l'étude d'incidences sur l'environnement de l'allongement de la piste;

Considérant que l'indépendance et l'impartialité de l'auteur de l'étude d'incidences sont des qualités substantielles qui ne peuvent prêter à soupçon; qu'en d'autres termes, il ne peut subsister le moindre doute légitime; qu'ainsi, il ne peut être admis que l'étude soit confiée, au choix du demandeur, à une personne avec laquelle celui-ci entretient des relations privilégiées ou encore à une personne ayant participé à l'élaboration du projet, à la conception ou à la motivation de la demande; qu'il s'agit, dans ces derniers cas d'éviter que l'auteur de l'étude d'incidences soit amené à évaluer sa propre tâche au regard de l'intérêt général;

Considérant que l'auteur agréé d'une étude d'incidences sur l'environnement ne manque pas d'impartialité quand il recourt, sous sa responsabilité, aux services d'un sous-traitant qui a antérieurement effectué des études pour la Région wallonne sur la politique aéroportuaire, mais qui n'est pas intervenu au stade de la conception du projet; que de la sorte, en effet, il n'évalue pas sa propre tâche au regard de l'intérêt général;

Considérant que le deuxième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un troisième moyen de l'exception d'illégalité contenue dans l'article 159 de la Constitution, de la violation, par l'arrêté du Gouvernement du 6 février 2003 modifiant le plan de secteur, des articles 1^{er}, 23, 42 et 46 du CWATUP et de l'absence de réponse aux remarques des riverains et des communes exprimées lors de l'enquête publique qui a précédé la modification du plan de secteur;

qu'ils précisent que le moyen est basé sur l'illégalité de la modification du plan de secteur et est développé de manière comparable dans le recours inscrit au rôle sous le n° A. 136.866/XIII-3012; qu'ils soutiennent que l'allongement de la piste de 400 mètres a été rendu possible par la modification du plan de secteur; qu'ils critiquent la légalité de cette modification en reprenant les développements de leur recours contre la modification du plan de secteur;

qu'ils reprochent à l'arrêté qui a modifié le plan de secteur et à l'étude d'incidences de ne pas avoir abordé la question de l'allongement de la piste qui est un des éléments qui justifie la modification du plan de secteur; qu'ils exposent qu'à l'origine, la zone aéroportuaire devait être inscrite en zone industrielle sans distinction entre la zone aéroportuaire et la zone de fret, l'allongement de la piste n'apparaissant qu'en filigrane par le détournement de la N637; qu'ils font valoir que l'auteur de l'étude d'incidences a estimé que la fonction aéroportuaire répondait à la définition des activités en zone de services publics et d'équipements communautaires et que cette proposition a été suivie dans l'arrêté adoptant provisoirement la révision du plan de secteur; qu'ils rappellent que, dans la justification qui accompagne l'arrêté du Gouvernement du 20 septembre 2001, on peut lire : "adaptation des limites de la zone services publics et d'équipements communautaires [...] à savoir, les pistes, en tenant compte de l'allongement de la piste principale tel que programmé"; qu'ils en déduisent que la nouvelle zone de services publics et d'équipements communautaires est uniquement justifiée par l'objectif d'allonger la piste; qu'ils soulignent que, sur ce point, les riverains ont émis des réclamations dont la CRAT s'est fait l'écho et citent l'extrait suivant de l'avis de la CRAT :

" La pertinence du PEB est mise en cause sur les aspects suivants :

[...]

5° Le décollage des gros porteurs à pleine charge, grâce à l'allongement de la piste de 400 m, aura pour effet d'augmenter la durée du vol à basse altitude, rendant beaucoup plus audible la poussée des réacteurs. Cet allongement est largement rejeté par les habitants d'Awans directement touchés par cette décision" (Moniteur belge du 21 mars 2003, p. 13.978);

qu'ils exposent que la commune d'Awans s'est également exprimée à cet égard (Moniteur belge du 21 mars 2003, p. 13.957) et qu'un des riverains a aussi soulevé la question de la sûreté (Moniteur belge du 21 mars 2003, p. 13.949); qu'ils indiquent que ni l'arrêté du 6 février 2003 ni l'étude d'incidences ne traitent des problèmes liés à l'allongement de la piste et citent les passages suivants de l'arrêté du 6 février 2003 qui a modifié le plan de secteur :

- " - Considérant que l'agrandissement précité n'est qu'une condition nécessaire et non suffisante à l'allongement de la piste; que cet allongement de piste ne pourra être autorisé qu'au terme d'une procédure spécifique sur laquelle la présente révision du plan de secteur ne préjuge pas" (Moniteur belge du 21 mars 2003, p. 13.957);
- " - Considérant que cette mesure n'est pas à l'échelle du plan de secteur et devra être traitée dans le permis d'environnement pour lequel l'exploitant est tenu d'introduire une demande" (Moniteur belge du 21 mars 2003, p. 13.950);

qu'ils en déduisent que l'arrêté du 6 février 2003 refuse d'exposer les motifs, la justification, les avantages et les inconvénients de la création de la nouvelle zone de services publics et d'équipements communautaires en envisageant l'allongement comme un postulat et non comme un projet dont il faut évaluer les effets probables sur l'environnement;

qu'ils divisent leur moyen en deux branches :

- dans une première branche, ils rappellent les obligations découlant des articles 23, 42 et 46 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP) qui selon eux imposent l'inscription au plan de secteur des principales infrastructures dont fait partie la piste; qu'ils exposent qu'en conséquence l'inscription de la piste fait donc nécessairement partie des questions à examiner dans l'étude d'incidences et constatent que l'utilité économique et l'impact sur l'environnement de l'inscription de la nouvelle zone de services publics et d'équipements communautaires ne sont expliqués ni par l'étude d'incidences ni par l'arrêté du 6 février 2003; qu'ils comparent cette situation avec les développements consacrés au détournement de la N637 et prétendent que choisir de débattre de la modification du tracé de la N637 sans débattre de sa cause, l'allongement de la piste, ne peut être justifié raisonnablement; qu'ils soutiennent que l'incidence de l'allongement de la piste n'a pas été évaluée par l'auteur de l'étude et que le Gouvernement a évité d'aborder la question; qu'ils estiment que, bien qu'à partir d'avril 2002 le PEB soit supposé prendre en compte les inconvénients de l'allongement de la piste et que le PEB soit à la source de la modification du plan de secteur, il appartenait à l'auteur de l'étude de traiter des incidences de l'allongement de la piste, ce qu'il n'a pas fait, se contentant de considérer cet allongement comme un postulat imposé par le Gouvernement; qu'il en résulte,

selon eux, que l'étude ne correspond pas au prescrit de l'article 42 du CWATUP et que ni les participants à l'enquête ni le Gouvernement n'ont pu apprécier justement les incidences liées à la nouvelle zone de services publics et d'équipements communautaires inscrite en vue de l'agrandissement de la piste à 3.600 mètres; qu'ils affirment que le principe de l'allongement de la piste devait être abordé dès l'élaboration de la modification du plan de secteur, estimant que la partie adverse pourrait, après, soutenir que l'allongement de la piste n'était que l'exécution de la modification du plan de secteur; qu'ils relèvent aussi que dans une étude de TRACTEBEL de 1992, la longueur de la piste avait été jugée suffisante;

- dans une seconde branche, ils reprochent à la partie adverse de ne pas avoir répondu aux objections liées à l'augmentation des nuisances en raison de l'allongement de la piste et de la possibilité de voir des gros porteurs décoller à pleine charge, ces objections n'étant pas non plus examinées par les avis préalables à l'arrêté du 6 février 2003;

Considérant que les requérants ajoutent que la modification du plan de secteur viole les dispositions visées au moyen et qu'elle doit être écartée en vertu de l'article 159 de la Constitution; qu'ils concluent que l'acte attaqué est, lui aussi, illégal;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants nient soutenir que le plan de secteur devait contenir le contour précis de la piste et estiment que la partie adverse assimile à tort leur moyen et celui d'autres requérants; qu'ils rappellent la portée de leur moyen : absence de recherche des inconvénients et avantages d'une modification du plan de secteur en vue de l'allongement de la piste dans l'étude d'incidences et absence de justification dans l'acte attaqué;

qu'ils relèvent que l'allongement de la piste (objectif poursuivi) est moins abordé que le détournement de la N637 (conséquence de l'objectif poursuivi); qu'ils soutiennent que si l'allongement de la piste n'est qu'un des objectifs de la modification du plan de secteur, cela n'autorise pas l'auteur de l'étude d'incidences et la partie adverse à traiter cet aspect de manière moins approfondie; qu'ils ajoutent que si cette modification n'avait visé que l'extension de la zone aéroportuaire, elle aurait dû conformément aux articles 42 et 25, alinéa 2, du CWATUP faire l'objet d'une étude d'incidences;

qu'ils soutiennent aussi que l'extension du champ d'aviation devait également être justifiée au regard de l'article 1^{er}, § 1^{er}, du CWATUP; qu'ils déplorent l'absence de description des objectifs de l'ajout d'une zone de services publics et d'équipements communautaires, l'absence d'évaluation de ses effets probables sur l'homme et

l'environnement et l'absence d'examen des mesures tendant à éviter ou réduire les effets négatifs sur la zone;

qu'ils comparent des arguments développés dans les réponses de la Région wallonne aux premier et troisième moyens et estiment qu'ils sont contradictoires; qu'ils constatent que, s'agissant du premier moyen, la Région wallonne, considère que le plan de secteur et sa modification sont à l'origine de l'extension de la piste et constitueraient un projet tel que la directive 85/337/CEE l'envisage alors que pour le troisième moyen, elle insiste sur la portée générale du plan de secteur; qu'ils concluent que, dans sa réponse au premier moyen, elle considère que le plan de secteur est assez précis pour donner lieu à une évaluation des incidences et que, dans sa réponse au troisième, elle prône le contraire;

qu'ils ajoutent que le principe même de l'allongement de la piste est contenu dans la révision du plan de secteur et que c'est donc à ce stade qu'une discussion sur l'opportunité d'un tel allongement doit avoir lieu; qu'ils notent que les auteurs de l'acte et de l'étude d'incidences ne doivent pas limiter leur examen aux seules questions juridiques, mais examiner sérieusement l'opportunité économique, sociale et environnementale de l'avant-projet ou du projet, ce qui n'a pas été fait pour l'ajout de la zone de services publics et d'équipements communautaires au nord-est du champ d'aviation existant;

qu'ils écrivent encore, relativement à leur intérêt, que l'absence de réponse adéquate aux réclamations peut être soulevée par d'autres que ceux qui ont participé à l'enquête; qu'ils exposent que, lorsqu'une enquête publique est prévue par le législateur, celui-ci fait entrer dans le champ juridique les arguments d'opportunité soulevés par le public et que les pouvoirs publics ont l'obligation de prendre en compte les arguments, notamment d'opportunité, avancés par les participants à l'enquête; qu'ils soutiennent que la Région wallonne a refusé de discuter du problème de l'allongement de la piste et que, dans sa motivation, elle a renvoyé cette discussion au stade de l'octroi du permis d'urbanisme; qu'ils concluent que, ce faisant, elle n'a pas répondu adéquatement aux observations pertinentes du public liées à l'allongement de la piste;

Considérant que le même moyen, alors dirigé à titre principal contre l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 février 2003 adoptant la révision du plan de secteur de Liège a été rejeté par l'arrêt du 23 novembre 2010, n° 209.104 en cause de BOXUS et ROUA contre la Région wallonne; que, dans cet arrêt, le Conseil d'Etat a jugé comme suit :

" Considérant que l'acte attaqué ne crée pas un nouveau champ d'aviation mais en redéfinit les limites existantes, l'article 1^{er}, § 6, des prescriptions littérales de

l'acte attaqué visant explicitement l'extension de la zone aéroportuaire; que l'objet de la révision du plan de secteur est l'extension de la zone de services publics et d'équipements communautaires en vue de rendre possible l'allongement de la piste, sans empiéter sur les précisions à apporter lors de l'adoption des décisions futures relatives aux contours précis de l'allongement et aux modalités de sa mise en œuvre; que l'acte attaqué précise que «l'agrandissement précité n'est qu'une condition nécessaire et non suffisante à l'allongement de la piste»;

Considérant que l'évaluation des incidences environnementales ne doit contenir que les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existantes, du contenu et du degré de précision du plan ou du programme et du stade atteint dans le processus de décision;

Considérant qu'en limitant, comme elle l'a fait, l'étude d'incidences à l'examen préalable à l'adoption de l'acte attaqué et l'étendue de sa motivation, c'est-à-dire en ne tenant pas compte des aspects qui peuvent relever de l'examen des demandes de permis d'urbanisme et d'environnement relatives à l'allongement de la piste, la partie adverse a fait une correcte application du pouvoir d'appréciation qui lui appartient; que la première branche du second moyen n'est pas fondée;

Considérant que le droit de réclamation résultant de l'enquête publique entraîne pour l'autorité l'obligation d'examiner la régularité et le bien-fondé des réclamations introduites; que cette obligation doit s'apprécier en fonction de ses objectifs; que ne sont pas pertinentes et ne nécessitent pas de réponse des objections qui ne concernent pas la modification de la destination du territoire mais portent sur des points qui ne doivent pas être réglés par le plan de secteur; que le second requérant, qui a introduit une réclamation, ne fait pas valoir que celle-ci comportait des objections auxquelles il devait être répondu eu égard à ce qui vient d'être rappelé; que le second moyen n'est fondé en aucune de ses branches";

Considérant qu'aucun élément de la requête ne conduit à juger autrement; qu'il s'ensuit que la modification du plan de secteur n'est pas illégale, qu'elle ne doit pas être écartée et que le permis attaqué n'est pas illégal en ce qu'il la prend pour motif;

Considérant que le troisième moyen n'est pas fondé,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en annulation est rejetée.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 1.000 euros, sont mis à la charge des requérants.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le quatorze juillet deux mille quatorze par :

M ^{me}	GUFFENS,	conseiller d'Etat, président f.f.,
M.	PAQUES,	conseiller d'Etat,
M ^{me}	BOLLY,	conseiller d'Etat,
M ^{me}	BERTIN,	greffier assumé.

Le Greffier assumé,

Le Président f.f.,

C. BERTIN.

S. GUFFENS.