

CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 136.036 du 14 octobre 2004

A.146.382/XIII-3222

En cause : 1. **l'Association sans but lucratif ASSOCIATION DES RIVERAINS ET HABITANTS DES COMMUNES PROCHES DE L'AEROPORT B.S.C.A. (Brussels South Charleroi Airport), en abrégé "A.R.A.Ch.",**

2. **PAGE Bernard,**
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.

Partie intervenante :

la SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS
en abrégé "**S.O.W.A.E.R.**",
ayant élu domicile chez
Me Francis HAUMONT, avocat,
chemin du Stocquoy 1-3
1300 Wavre.

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

Vu la demande introduite le 9 janvier 2004 par l'association sans but lucratif ASSOCIATION DES RIVERAINS ET HABITANTS DES COMMUNES PROCHES DE L'AEROPORT B.S.C.A. (Brussels South Charleroi Airport), en abrégé "A.R.A.Ch.", et Bernard PAGE, tendant à la suspension de l'exécution du permis d'urbanisme délivré le 16 septembre 2003 à la SOCIETE WALLONNE DES

AEROPORTS relatif "à un bien sis sur le territoire de la commune de Charleroi (Gosselies-Ransart), rue des Fusillés et tendant à l'exécution des travaux suivants : Voûtement du Tintia + modification du relief du sol dans partie Nord-Est de la zone aéroportuaire";

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

Vu la requête introduite le 29 janvier 2004 par laquelle la SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS, en abrégé "S.O.W.A.E.R.", demande à être reçue en qualité de partie intervenante dans la procédure en référé;

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

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

Vu l'ordonnance du 1^{er} avril 2004 fixant l'affaire à l'audience du 27 avril 2004 à 10 heures;

Vu la notification de l'ordonnance de fixation et du rapport aux parties;

Vu la lettre du 21 avril 2004, notifiée aux parties, les informant que l'affaire, initialement prévue à l'audience du 27 avril 2004, est remise à l'audience du 11 mai 2004 à 10.00 heures;

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

Entendu, en leurs observations, Me A. LEBRUN, avocat, comparaissant pour les requérants, Me B. HENDRICKX, loco Me P. LAMBERT, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et Me F. HAUMONT, avocat, comparaissant pour la partie intervenante;

Entendu, en son avis conforme, M. HOUYET, 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 de suspension se présentent comme suit :

1. Par son arrêt n° 101.579 du 6 décembre 2001, le Conseil d'Etat a suspendu l'exécution d'un arrêté du Ministre de l'Urbanisme du Gouvernement de la Région wallonne du 15 novembre 2000 octroyant à Monsieur D. DESMEDT, 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. Cet arrêté a été annulé par un arrêt n° 124.313 du 16 octobre 2003 du Conseil d'Etat.

2. Le 13 juin 2003, la SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS, en abrégé "S.O.W.A.E.R.", sollicite un permis d'urbanisme afin de modifier le relief du sol dans la partie nord-est de la zone aéroportuaire de Charleroi et de voûter le ruisseau Tintia.

3. Le 2 juillet 2003, le fonctionnaire délégué informe la S.O.W.A.E.R. du fait que le dossier accompagnant sa demande n'est pas complet et l'invite à lui communiquer une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement ainsi qu'une note visée à l'article 296 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP). La S.O.W.A.E.R. transmet les pièces sollicitées au fonctionnaire délégué le 15 juillet 2003.

4. Le 24 juillet 2003, le fonctionnaire délégué informe la S.O.W.A.E.R. du fait que le dossier relatif à sa demande de permis d'urbanisme est complet et qu'il sollicite à propos de cette demande l'avis du collège des bourgmestre et échevins de la ville de Charleroi, de BELGOCONTROL, du Ministère de l'Equipeement et des Transports de la Région wallonne et du service voyer de la province du Hainaut.

5. Le 5 août 2003, le chef de bureau technique de la ville de Charleroi émet un avis favorable conditionnel sur la demande formée par la S.O.W.A.E.R..

6. Le 5 août 2003, le directeur d'aéroport du Ministère de l'Equipeement et des Transports donne un avis positif sur le projet de la S.O.W.A.E.R.

7. Le 7 août 2003, le commissaire voyer du service voyer de la province du Hainaut indique qu'il n'a pas d'observation à émettre sur la demande de la S.O.W.A.E.R. mais attire l'attention du fonctionnaire délégué sur le fait que les travaux destinés à voûter le Tintia doivent faire l'objet d'une autorisation de la députation permanente du conseil provincial du Hainaut.

8. Le 16 septembre 2003, le fonctionnaire délégué délivre à la S.O.W.A.E.R. le permis d'urbanisme qu'elle sollicitait en l'assortissant d'une double condition. La S.O.W.A.E.R. est tenue, préalablement à l'accomplissement des travaux visant à voûter le Tintia, de faire établir un calcul hydraulique de son bassin hydrographique et d'obtenir une autorisation relative à ces travaux de la part de la députation permanente du conseil provincial du Hainaut. Il s'agit de l'acte dont la suspension de l'exécution est demandée;

Considérant que, par requête introduite le 29 janvier 2004 la S.O.W.A.E.R. demande à être reçue en qualité de partie intervenante dans la procédure de référé; qu'il y a lieu de faire droit à cette demande;

Considérant qu'en vertu de l'article 17, § 2, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, "la suspension de l'exécution ne peut être ordonnée que 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"; que l'article 8, alinéa 2, 5^o de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 dispose que la demande de suspension doit contenir un exposé des faits de nature à établir que l'exécution immédiate de l'acte ou du règlement attaqué risque de causer au demandeur un préjudice grave difficilement réparable;

Considérant qu'il résulte des dispositions précitées que le requérant doit, dans sa demande en suspension, démontrer in concreto que l'exécution de la décision contestée risque, si elle n'est pas suspendue, d'entraîner, pendant l'instance en annulation, des conséquences importantes se révélant dans les faits irréversibles ou difficilement réversibles au regard des effets qui pourraient s'attacher à l'annulation poursuivie au principal;

Considérant que le Conseil d'Etat ne peut avoir égard qu'aux éléments ainsi avancés dans la demande de suspension, les considérations ajoutées à l'occasion des plaidoiries ou dans des écrits non prévus par la loi ou les règlements de procédure n'ayant, à moins de n'être pas contestées ou d'apparaître comme indiscutablement déterminantes, que valeur de simples renseignements;

Considérant qu'en l'espèce les requérants font valoir un premier risque qui découlerait d'un détournement de pouvoir et de la réalisation de travaux nécessitant des engagements financiers importants qui conduiraient naturellement à l'allongement de la piste qu'ils combattent; que ce premier risque est, selon eux, "de nature institutionnelle",

à "mettre en lien" avec le deuxième moyen, lequel est pris de la violation de l'autorité de la chose jugée de l'arrêt du Conseil d'Etat n° 101.579 du 6 décembre 2001 : l'acte attaqué autoriserait la réalisation d'un projet correspondant à la moitié de celui qu'admettait la décision suspendue par l'arrêt du Conseil d'Etat précité;

Considérant que par son arrêt n° 101.579 du 6 décembre 2001, le Conseil d'Etat a suspendu un arrêté du Ministre de l'Urbanisme du Gouvernement de la Région wallonne du 15 novembre 2000 octroyant à monsieur D. DESMEDT, 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; que cet arrêté a été annulé par un arrêt n° 124.313 du 16 octobre 2003 du Conseil d'Etat;

Considérant que les requérants ne démontrent pas que les travaux litigieux, qui modifieront le relief du sol dans la partie nord-est de la zone aéroportuaire de Charleroi et qui voûteront le Tintia, allongeront de la sorte la piste 07/25 de l'aéroport de Charleroi-Gosselies, ni partant que la partie adverse a, en adoptant le 16 septembre 2003 la décision contestée, autorisé l'allongement de cette piste; qu'ainsi il n'est pas établi que le Gouvernement de la Région wallonne a enfreint l'autorité de chose jugée - du reste provisoire- de l'arrêt n° 101.579 du 6 décembre 2001 du Conseil d'Etat qui a ordonné la suspension de l'exécution de l'arrêté du Ministre de l'Urbanisme du 15 novembre 2000 octroyant à Monsieur D. DESMEDT, 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; que l'existence du premier risque invoqué par les requérants et qui aurait dû se déduire, selon eux, de cette violation, n'est pas avérée;

Considérant que les requérants font valoir un deuxième risque qui serait lié au troisième moyen, pris de la violation de l'article 9, § 3, 4°, du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne; que, selon les requérants, la notice réglementaire fixée à l'annexe I de l'arrêté du Gouvernement de la Région wallonne du 4 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne ne serait pas conforme au prescrit de l'article 9, § 3, 4°, du décret du 11 septembre 1985, tel qu'il fut modifié par le décret du 4 juillet 2002; que cette annexe devrait être écartée en application de l'article 159 de la Constitution et que le Conseil d'Etat devrait constater l'illégalité de l'acte critiqué qui est fondé sur une notice non conforme à l'article 9, § 3, 4°, du décret du 11 septembre 1985 réputée inexistante; qu'il s'en suivrait que les conséquences du projet litigieux pour l'environnement n'auraient pas été définies de sorte que le risque

pour l'environnement devrait être tenu pour établi et considéré comme grave et difficilement réparable;

Considérant qu'il ne suffit pas de critiquer la notice d'évaluation des incidences du projet litigieux sur l'environnement pour affirmer que le risque de préjudice grave difficilement réparable doit être considéré comme établi; qu'il faut encore, conformément à l'article 17 des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat et à l'article 8, alinéa 2, 5°, de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 précité, que les requérants démontrent in concreto en quoi ils subissent personnellement le risque de préjudice grave difficilement réparable déduit de leurs critiques, ce qu'ils restent en défaut de faire en l'espèce; que le deuxième risque allégué par les requérants n'est pas établi;

Considérant que les requérants font valoir un troisième risque, lié à la troisième branche du quatrième moyen pris de diverses erreurs quant aux motifs et de la violation de l'article 1^{er}, 5°, du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne; que selon la troisième branche de ce moyen, les requérants soutiennent que la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement préciserait que le projet autorisé n'aurait aucun impact sur le patrimoine naturel alors qu'il affecterait la vallée du Tintia qui se trouverait dans une zone centrale ouverte selon une étude d'incidences sur l'environnement réalisée par l'Institut de gestion de l'environnement et d'aménagement du territoire, en abrégé "I.G.E.A.T."; que, selon les requérants, cette notice aurait ainsi induit en erreur la partie adverse sur les effets du projet sur l'environnement et qui, en réalité, porterait atteinte à la vallée du Tintia et partant au patrimoine naturel; qu'ils affirment qu'"il y a donc risque d'atteinte au patrimoine naturel dont la première requérante assure la protection via son but social d'intérêt collectif et dont le second requérant est usager sur la base de l'article 714 du code civil";

Considérant que le grief qui fonde l'allégation des requérants est tiré d'un passage de l'étude d'incidences (pp. 91 et 93) réalisée par l'I.G.E.A.T. à propos de l'allongement de la piste 07/25 de l'aéroport de Charleroi-Gosselies; que, selon cette étude, les prairies humides le long du Tintia constitueraient des zones écologiques centrales au sein desquelles la conservation de la nature serait prioritaire sur les autres fonctions;

Considérant que d'une part les requérants ne démontrent pas que les travaux autorisés par l'acte dont ils demandent la suspension de l'exécution se confondent avec ceux d'extension de la piste 07/25 de l'aéroport de Charleroi-Gosselies, ni qu'ils affecteront, comme ces derniers auraient dû le faire selon l'étude d'incidences précitée,

les prairies humides le long du Tintia; qu'ils n'établissent pas non plus, d'autre part, que ces prairies feraient effectivement l'objet d'un zonage écologique, le seul renvoi à l'étude d'incidences qui comporte cette affirmation ne suffisant pas à démontrer son bien-fondé; que le troisième risque allégué n'est pas établi;

Considérant que les requérants font valoir un quatrième risque qui, selon eux, doit être "mis en relation avec le sixième moyen, première, deuxième et cinquième branches";

Considérant que ce moyen est pris de la violation de l'article 8, § 2, du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne; que la première branche du moyen soutient qu'une étude d'incidences doit être réalisée lorsque la piste de décollage ou d'atterrissage d'un aéroport ou d'un aérodrome a une longueur d'au moins 2.100 mètres; qu'à l'appui de la deuxième branche du moyen, les requérants affirment que l'annexe I de la directive 85/337 serait également enfreinte en tant qu'elle impose une étude d'incidences lorsque la piste de décollage ou d'atterrissage d'un aéroport ou d'un aérodrome a une longueur d'au moins 2.100 mètres; qu'ils exposent que la décision litigieuse permettrait un allongement de la piste de 700 mètres et que le projet autorisé par l'acte attaqué aurait dû faire l'objet d'une étude d'incidences dès lors qu'il vise à réaliser la moitié d'un projet global destiné à allonger la piste; que, selon la cinquième branche du moyen, "il n'est pas avéré que l'autorité visée à l'article 9bis du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne a fait une correcte application de cette disposition"; que, selon les requérants, cette autorité aurait commis une erreur manifeste d'appréciation en estimant que le projet autorisé n'est pas susceptible d'incidences notables sur l'environnement, en ne sollicitant pas l'avis du conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (C.W.E.D.D.), et en ne soumettant pas la demande à enquête publique; qu'ils prétendent que dès lors que le projet aurait dû faire l'objet d'une étude d'incidences et que celle-ci n'ayant pas eu lieu, le risque grave et difficilement réparable pour l'environnement serait avéré; que le caractère difficilement réparable de ce préjudice découlerait aussi de l'importance des travaux à réaliser et de leur durée;

Considérant que, selon la partie adverse, les travaux de remblayage qui font l'objet de la décision dont la suspension de l'exécution est demandée "sont justifiés par les raisons suivantes :

- l'assainissement du site;
- le péril aviaire;
- le relief général accidenté;

- l'optimisation de l'emploi des instruments d'aide à la navigation;
- une amélioration de l'image de marque de l'aéroport de BSCA";

Considérant que l'intervenante fait valoir que "le projet en question a trait à des aménagements de sécurité autour de l'aéroport qui sont prescrits en vertu des règles contraignantes de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en abrégé "O.A.C.I.", qui ont pour but de sécuriser l'aéroport existant et aucunement de constituer une première tranche de l'extension de l'aéroport qui permettrait d'exonérer d'étude d'incidences l'allongement ultérieur de la piste";

Considérant que, ainsi que cela a été relevé, les requérants soutiennent à tort que l'acte attaqué autorise une extension de la piste 07/25 de l'aéroport de Charleroi-Gosselies; qu'ils prétendent que les travaux autorisés sont la première phase d'un projet global visant l'extension de la piste mais qu'ils ne contestent pas que lesdits travaux ont, par eux-mêmes, une utilité propre; qu'ils n'établissent donc pas que le projet autorisé devait faire l'objet d'une étude d'incidences au regard de l'arrêté du 4 juillet 2002 du Gouvernement de la Région wallonne arrêtant la liste des projets soumis à études d'incidences et des installations et activités classées, ni partant l'existence d'un risque de préjudice grave et difficilement réparable auquel les exposeraient les travaux critiqués en raison de leur prétendue incidence notable sur l'environnement; que le quatrième risque invoqué par les requérants n'est donc pas établi;

Considérant que les requérants font valoir un cinquième risque lié à la quatrième branche du sixième moyen pris de la violation de l'article 8, § 2, du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne; qu'en quatrième branche du moyen, les requérants prétendent que le projet autorisé aurait dû faire l'objet d'une demande de permis unique et non d'une simple demande de permis d'urbanisme et que, dès lors, la partie adverse aurait été incompétente pour statuer; qu'ils affirment que la violation des règles de répartition des compétences causerait un risque de préjudice grave et difficilement réparable à l'ordonnancement juridique et à l'équilibre des pouvoirs administratifs;

Considérant qu'ainsi qu'il a déjà été exposé, les requérants n'apportent pas la preuve que la décision contestée autorise une extension de la piste 07/25 de l'aéroport de Charleroi-Gosselies; qu'ils ne prouvent donc pas que la bénéficiaire de l'acte critiqué devait également obtenir un permis d'environnement et qu'il lui appartenait en conséquence de solliciter un permis unique; qu'en outre, les requérants n'expliquent nullement quel serait le préjudice personnel qu'ils subiraient si l'ordonnancement juridique et l'équilibre des pouvoirs administratifs avaient réellement été affectés en

raison du fait que l'acte attaqué aurait été adopté par une autorité incompétente; que le cinquième risque invoqué par les requérants n'est pas établi;

Considérant qu'enfin les requérants font valoir un sixième risque, qui se déduirait de l'augmentation du charroi pendant le temps des travaux, laquelle affecterait la qualité de la vie des riverains; qu'ils ajoutent que la remise des lieux en l'état serait difficile en cas d'annulation de l'acte attaqué;

Considérant que l'augmentation du charroi pendant l'exécution des travaux litigieux ne constitue pas en principe un préjudice grave, eu égard à son caractère temporaire; que les requérants n'exposent pas concrètement en l'espèce pour quelle raison ce préjudice, malgré sa durée limitée, serait grave; que le sixième risque invoqué par les requérants n'est pas établi;

Considérant qu'une des conditions requises par l'article 17, § 2, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées pour que le Conseil d'Etat puisse ordonner la suspension de l'exécution de l'acte attaqué fait défaut; que la demande de suspension ne peut être accueillie,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en intervention introduite par la SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS dans la procédure en référé est accueillie.

Article 2.

La demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué est rejetée.

Article 3.

Les dépens relatifs à la requête en intervention introduite par la SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS, liquidés à la somme de 125 euros, sont mis à la charge des requérants.

Les dépens sont réservés pour le surplus.

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

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

Le Greffier,

Le Président f.f.,

G. SCOHY.

Fr. DAOUT.