

numéro de répertoire 2017/
date de la prononciation 19/07/2017
numéro de rôle 16/4222/A + 16/4225/A + 16/4229/A + 16/4240/A

expédition

délivrée à	délivrée à	délivrée à
le € BUR	le € BUR	le € BUR

ne pas présenter à l'inspecteur

JUG-JGC

N° 203

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles, Section Civile

Jugement

Chambre des référés
affaires civiles

(Audience extraordinaire)

Comme en référé

présenté le
ne pas enregistrer

Comme en référé

Jugement définitif

Contradictoire

Annexes :

- 1 jugement
- 11 requêtes
- 53 conclusions

EN CAUSE DE:

La **REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**, représentée par son Gouvernement, en la personne de son Ministre-Président, dont le cabinet est établi à 1000 Bruxelles, rue Ducale, 7-9, poursuites et diligences de sa Ministre chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Energie, dont le cabinet est établi à 1000 Bruxelles, rue Capitaine Crespel, 35 ;

Partie demanderesse (RG n^{os} 16/4222/A-16/4225/A-16/4229/A),

Représentée par **Me François TULKENS**, avocat, dont le cabinet est établi à 1000 Bruxelles, chaussée de la Hulpe, 120, francois.tulkens@nautadutilh.com ;

La **COMMUNE DE WOLUWE-SAINT-PIERRE**, représentée par son Collège des Bourgmestre et Echevins, dont les bureaux sont situés à 1150 Bruxelles, avenue Charles Thielemans, 93 ;

Partie demanderesse (RG n^o 16/4240/A),

Représentée par **Me Benoît CAMBIER**, **Me Thomas CAMBIER** et **Me Rémi QUINTIN** loco **Me Fabien HANS**, avocats, dont le cabinet est établi à 1180 Bruxelles, avenue Winston Churchill, 253/40, b.cambier@cambieravocats.be ;

CONTRE:

L'ETAT BELGE, SPF MOBILITE ET TRANSPORT, en la personne de Monsieur le Ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belge, dont le cabinet est établi à 1070 Bruxelles, rue Ernest Blerot, 1 ;

Partie défenderesse,

Représentée par **Me Jan BOUCKAERT** et **Me Marc BAETENS-SPETSCHINSKY**, avocats, dont le cabinet est établi à 1000 Bruxelles, Central Plaza, rue de Loxum, 25, jan.bouckaert@stibbe.com ;

EN PRESENCE DE:

1. La **COMMUNE DE SCHAERBEEK**, représentée par son Collège des Bourgmestre et Echevins, dont les bureaux sont situés à 1030 Bruxelles, Maison communale, place Collignon ;

Première partie intervenante volontaire,

Représentée par **Me Jacques SAMBON**, avocat, dont le cabinet est établi à 1030 Bruxelles, rue des Coteaux, 227, js@coteaux.be ;

2. La **sa BRUSSELS AIRPORT COMPANY**, inscrite à la BCE sous le n° 0890 082 292, dont le siège social est établi à 1030 Bruxelles, boulevard Auguste Reyers, 80 ;

Deuxième partie intervenante volontaire,

Représentée par **Me Gauthier VAN THUYNE, Me Fee GOOSSENS et Me Isabelle BRUMIOUL loco Me Werner EYSKENS**, avocats, dont le cabinet est établi à 1150 Bruxelles, avenue de Tervueren, 268A, gauthier.vanthuyne@allenoverly.com ;

3. La **COMMUNE D'IXELLES**, représentée par son Collège des Bourgmestre et échevins, dont les bureaux sont situés à 1050 Bruxelles, Maison communale, chaussée d'Ixelles, 168 ;

Troisième partie intervenante volontaire,

Représentée par **Me Jacques SAMBON loco Me Tanguy VANDEPUT**, avocat, dont le cabinet est établi à 1160 Bruxelles, avenue Tedesco, 7, tv@xirius.be ;

4. La **COMMUNE D'ETTERBEEK**, représentée par son Collège des Bourgmestre et Echevins, dont les bureaux sont situés à 1040 Bruxelles, Maison communale, avenue d'Auderghem, 113-115 ;

5. La **COMMUNE DE KOEKELBERG**, représentée par son Collège des Bourgmestre et échevins, dont les bureaux sont situés à 1081 Bruxelles, Maison communale, place Henri Vanhuffel, 6 ;

6. La **COMMUNE DE BERCHEM-SAINTE-AGATHE**, représentée par son Collège des Bourgmestre et échevins, dont les bureaux sont situés à 1082 Bruxelles, Maison communale, avenue du Roi Albert, 33 ;

7. La **COMMUNE DE GANSHOREN**, représentée par son Collège des Bourgmestre et échevins, dont les bureaux sont situés à 1083 Bruxelles, Maison communale, avenue Charles Quint, 140 ;

Quatrième, cinquième, sixième et septième parties intervenantes volontaires,

Représentées par **Me Virginie FEYENS loco Me Jean BOURTEMBOURG**, avocat, dont le cabinet est établi à 1060 Bruxelles, rue de Suisse, 24, info@bourtembourg.be ;

8. La **COMMUNE D'EVERE**, représentée par son Collège des Bourgmestre et Echevins, dont les bureaux sont situés à 1140 Bruxelles, Maison communale, square Hoedemaekers, 10 ;

9. La **VILLE DE BRUXELLES**, représentée par son Collège des Bourgmestre et Echevins, dont les bureaux sont situés à 1000 Bruxelles, Grand Place ;

Huitième et neuvième parties intervenantes volontaires,

Représentées par **Me Martin JOACHIM loco Me Marc UYTTENDAELE**, avocat, dont le cabinet est établi à 1060 Bruxelles, rue de la Source, 68, m.uyttendaele@ugka.be ;

10. La **COMMUNE DE JETTE**, représentée par son Collège des Bourgmestre et Echevins, dont les bureaux sont situés à 1090 Bruxelles, Maison communale, chaussée de Wemmel, 100 ;

11. L'asbl **UNION BELGE CONTRE LES NUISANCES DES AVIONS**, en abrégé **UBCNA**, inscrite à la BCE sous le n° 0447 819 603, dont le siège social est établi à 1150 Bruxelles, rue au Bois, 370 ;

Dixième et onzième parties intervenantes volontaires,

Représentées par **Me France GUERENNE**, avocat, dont le cabinet est établi à 1300 Wavre, chemin du Stocquoy, 1, france.guerenne@hsp.be ;

12. La société de droit allemand **EUROPEAN AIR TRANSPORT LEIPZIG GmbH**, inscrite au registre de commerce du tribunal de Leipzig sous le n° HRB 22056, dont le siège social est établi à August – Euler Strasse 1 – 04435 Schkeuditz (Allemagne), et ayant une succursale belge inscrite à la BCE sous le n° 0822 272 958, établie à l'aéroport de Bruxelles-National à 1930 Zaventem, bâtiment 3 ;

13. La sa **BRUSSELS AIRLINES**, inscrite à la BCE sous le n° 0400 853 488, dont les bureaux sont établis à 1050 Bruxelles, avenue des Saisons, 100-102, bte 30 ;

14. La sa **TUI AIRLINES BELGIUM**, inscrite à la BCE sous le n° 0861 741 466, dont les bureaux sont établis à 1930 Zaventem, Brussels Airport, 40 P, bte 1 ;

15. L'union professionnelle **BOARD OF AIRLINE REPRESENTATIVES IN BELGIUM**, inscrite à la BCE sous le n° 0421 240 316, dont le siège social est établi à 1930 Bruxelles, Brussels airport, P.O., bte 74 ;

Douzième, treizième, quatorzième et quinzième parties intervenantes volontaires,

Représentées par **Me Tamara LEIDGENS**, avocat à 1180 Bruxelles, avenue Latérale, 143, t.leidgens@avocat.be ;

16. La COMMUNE DE KRAAINEM, représentée par son Collège des Bourgmestre et Echevins, dont les bureaux sont situés à 1950 Kraainem, Maison communale, avenue A. Dezangré, 17 ;

17. La COMMUNE DE WEZEMBEEK-OPPEM, représentée par son Collège des Bourgmestre et Echevins, dont les bureaux sont situés à 1970 Wezembeek-Oppem, Maison communale, rue Louis Marcelis, 134 ;

Seizième et dix-septième parties intervenantes volontaires,

Représentées par **Me Luc MISSON et Me Laurent WYSEN**, avocats à 4020 Liège, rue de Pitteurs, 41 ;

18. La REGION FLAMANDE, représentée par le Gouvernement flamand en la personne du Ministre flamand de l'Environnement, de la Nature et de l'Agriculture, dont les bureaux sont situés à 1000 Bruxelles, avenue du Roi Albert II, 20/1 ;

Dix-huitième partie intervenante volontaire,

Représentée par **Me Gautier BEAUJEAN loco Me Meindert GEES et Me Steve RONSE**, avocats à 8500 Courtrai, Beneluxpark, 27B, info@publius.be ;

19. La COMMUNE D'AUDERGHEM, représentée par son Collège des Bourgmestre et échevins, dont les bureaux sont situés à 1160 Bruxelles, Hôtel de ville, rue Emile Idiers, 12 ;

20. La COMMUNE DE WATERMAEL-BOITSFORT, représentée par son Collège des Bourgmestre et échevins, dont les bureaux sont situés à 1170 Bruxelles, Hôtel de ville, place Gilson, 1 ;

21. La COMMUNE DE WOLUWE-SAINT-LAMBERT, représentée par son Collège des Bourgmestre et échevins, dont les bureaux sont situés à 1200 Bruxelles, Hôtel de ville, avenue Paul Hymans, 2 ;

22. L'asbl BRUXELLES AIR LIBRE, inscrite à la BCE sous le n° 0462 799 007, dont le siège social est établi à 1150 Bruxelles, avenue Lothier, 8 ;

Dix-neuvième, vingtième, vingt et unième et vingt-deuxième parties intervenantes volontaires,

Représentées par **Me Damien JANS**, avocat à 1170 Bruxelles, chaussée de la Hulpe, 181/24, djans@joynlegal.be ;

23. La **COMMUNE DE FOREST**, représentée par son Collège des Bourgmestres et échevins, dont les bureaux sont situés à 1190 Bruxelles, Maison communale, rue du Curé, 2 ;

24. La **COMMUNE DE MOLENBEEK-SAINT-JEAN**, représentée par son Collège des Bourgmestres et échevins, dont les bureaux sont situés à 1080 Bruxelles, Maison communale, rue du Comte de Flandre, 20 ;

25. La **COMMUNE D'ANDERLECHT**, représentée par son Collège des Bourgmestres et échevins, dont les bureaux sont situés à 1070 Bruxelles, Maison communale, place du Conseil, 1 ;

26. La **COMMUNE DE SAINT-GILLES**, représentée par son Collège des Bourgmestres et échevins, dont les bureaux sont situés à 1060 Bruxelles, Maison communale, place M. Van Meenen, 29 ;

27. La **COMMUNE D'UCCLE**, représentée par son Collège des Bourgmestres et échevins, dont les bureaux sont situés à 1180 Bruxelles, Maison communale, place Jean Vander Elst, 29 ;

Vingt-troisième, vingt-quatrième, vingt-cinquième, vingt-sixième et vingt-septième parties intervenantes volontaires,

Représentées par **Me Thomas HAUZEUR**, dont le cabinet est établi à 1170 Bruxelles, chaussée de La Hulpe n° 178, thomas.hauzeur@cms-db.com ;

** ** ** *

Table des matières

A.	OBJET DES DEMANDES	10
B.	CONTEXTE FACTUEL.....	17
C.	RECOMMANDATIONS DE L'OMS EN MATIERE DE NUISANCES SONORES.....	23
D.	ARRETE BRUIT BRUXELLOIS DU 27 MAI 1999	23
E.	DIRECTIVE EUROPEENNE 2002/49 RELATIVE A L'EVALUATION ET A LA GESTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT	25
F.	VOLONTE EXPRIMEE, dans le passé, PAR L'ETAT BELGE DE S'ENGAGER DANS UNE EVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....	27
F.1.	Projet de loi du 5 mai 2006 relatif à la fixation des procédures de vol	28
F.2.	Avis du Conseil d'Etat, section législation du 24 mars 2010.....	29
F.3.	Prise de position de l'Etat belge suite au jugement prononcé le 31 juillet 2014	31
G.	ACTION EN CESSATION ENVIRONNEMENTALE.....	31
H.	TENTATIVE DE CONCILIATION.....	34
I.	PRINCIPE CONSTITUTIONNEL DE LA SEPARATION DES POUVOIRS – EXAMEN DE NOTRE POUVOIR DE JURIDICTION EN LA CAUSE	34
J.	ETENDUE DE NOTRE COMPETENCE EN TANT QUE JUGE DE LA CESSATION ENVIRONNEMENTALE.....	36
K.	RECEVABILITE.....	37
K.1.	Quant à l'irrecevabilité pour défaut de qualité dans le chef de l'Etat belge	37
K.2.	Quant à l'irrecevabilité pour défaut d'intérêt légitime dans le chef des parties demandereses	38
L.	GRIEF RELATIF A L'ABSENCE D'ETUDE D'INCIDENCES ET DE CONSULTATION DU PUBLIC ...	39
L.1.	Mise en perspective : obligations positives induites de l'article 8 CEDH	39
L.2.	Loi du 13 février 2006 et ses implications procédurales en ce qui concerne les instructions données à Belgocontrol – incidence sur la légalité de ces instructions	41
L.2.1.	Analyse de la loi du 13 février 2006.....	41
L.2.2.	Examen in concreto.....	43
L.2.3.	Conclusion	46
M.	EXAMEN DE LA LEGALITE DE L'ARRETE BRUIT DE 1999.....	46
M.1.	Grief relatif à l'absence de correspondance des zones définies par l'Arrêté Bruit avec les contours de bruit de l'aéroport de Bruxelles-National.....	49
M.2.	Griefs relatifs à l'absence de prise en considération des conditions atmosphérique et à l'influence d'impondérables sur les niveaux de bruit mesurés au sol.....	51
M.3.	Grief relatif aux indicateurs sur lesquels repose la fixation de la norme de 70 décibels fixés pour la nuit en zone 0.....	52
M.4.	Griefs relatifs à l'absence de prise en considération des caractéristiques acoustiques des avions, des possibilités techniques des compagnies aériennes et de l'évolution technologique	53
M.4.1.	Caractéristiques acoustiques	53

M.2.2.	Possibilités techniques des compagnies aériennes	54
M.2.3.	Evolution technologique	55
M.5.	Grief relatif au fait qu'en l'absence des tolérances administratives, les normes de bruit ont les mêmes effets qu'une interdiction (totale ou partielle) d'accès à l'aéroport de Bruxelles-National.....	55
M.6.	Marge de manœuvre limitée de l'Etat belge.....	57
M.7.	Conclusion	59
N.	FORCE PROBANTE DES RAPPORTS DE L'IBGE	59
N.1.	Méthodologie des contrôles relatifs aux seuils de bruits	59
N.2.	Evaluation du nombre d'habitants bruxellois impactés par le survol	60
N.3.	Conclusions	62
O.	LIEN DE CAUSALITE ENTRE L'UTILISATION DES ROUTES AERIENNES ET LES DEPASSEMENTS DES SEUILS BRUXELLOIS.....	62
P.	LA PROBLEMATIQUE DES NORMES DE VENT	63
P.1.	La situation factuelle.....	64
P.2.	Quant à la hauteur de la norme de vent retenue.....	66
P.3.	Conclusion quant aux normes de vent fixées par les instructions en litige.....	67
Q.	SURVOL PAR LA ROUTE DU CANAL.....	69
Q.1.	La situation de la route du Canal	69
Q.2.	Conclusion concernant la route du Canal	72
R.	SURVOL DE WOLUWE-SAINT-PIERRE, KRAAINEM ET WEZEMBEEK-OPPEM	73
R.1.	La situation de survol de Woluwe-Saint-Pierre	73
R.2.	Conclusion concernant le survol de Woluwe-Saint-Pierre	76
R.3.	Lien avec la situation factuelle de survol de Kraainem et Wezembeek-Oppem	78
S.	LES SURVOLS DE NUIT.....	79
S.1.	Examen de la situation.....	79
S.2.	Conclusions quant à la situation de survol de nuit	83
T.	LES NUISANCES SONORES, LES RESTRICTIONS D'EXPLOITATION ET L'APPROCHE EQUILIBREE	86
T.1.	Examen des décisions prises avant le 13 juin 2016	86
T.2.	Examen de l'attitude adoptée par l'Etat belge au regard du Règlement 598/2014	87
U.	BALANCE DES INTERETS	88
V.	MESURES, ASTREINTES, DELAIS D'EXECUTION	94
W.	DEPENS.....	98
X.	CARACTERE EXECUTOIRE DU JUGEMENT	98

En cette cause, plaidée les 19 avril, 20 avril, 21 avril, 4 mai, 5 mai et 19 juin 2017, date à laquelle elle a été prise en délibéré, le tribunal prononce le jugement suivant :

Vu les pièces de procédure, notamment :

- Le jugement de connexité prononcé par le tribunal de céans le 11 juillet 2016 et les pièces de procédure y visées ;
- La requête en intervention volontaire de la COMMUNE D'AUDERGHEM déposée au greffe le 29 août 2016 ;
- La requête en intervention volontaire de la COMMUNE DE WATERMAEL-BOITSFORT déposée au greffe le 29 août 2016 ;
- La requête en intervention volontaire de la COMMUNE DE WOLUWE-SAINT-LAMBERT déposée au greffe le 29 août 2016 ;
- La requête en intervention volontaire de l'asbl BRUXELLES AIR LIBRE déposée au greffe le 29 août 2016 ;
- La requête en intervention volontaire des COMMUNES DE FOREST, MOLENBEEK, ANDERLECHT, SAINT-GILLES et UCCLE déposée au greffe le 29 août 2016 ;
- La requête en intervention volontaire de l'union professionnelle BOARD OF AIRLINE REPRESENTATIVES IN BELGIUM déposée au greffe le 1^{er} septembre 2016 ;
- La requête en intervention volontaire de la sa BRUSSELS AIRLINES déposée au greffe le 1^{er} septembre 2016 ;
- La requête en intervention volontaire de la société de droit allemand EUROPEAN AIR TRANSPORT LEIPZIG GmbH déposée au greffe le 1^{er} septembre 2016 ;
- La requête en intervention volontaire de la sa TUI AIRLINES BELGIUM déposée au greffe le 1^{er} septembre 2016 ;
- La requête en intervention volontaire des COMMUNES DE KRAAINEM et de WEZEMBEEK-OPPEM déposée au greffe le 14 octobre 2016 ;
- La requête en intervention volontaire de la REGION FLAMANDE déposée au greffe le 14 octobre 2016 ;
- Les conclusions de l'ETAT BELGE déposées le 20 octobre 2016, les conclusions additionnelles et de synthèse déposées le 3 février 2017, les secondes conclusions additionnelles et de synthèse déposées le 31 mars 2017 et les ultimes conclusions additionnelles et de synthèse de l'ETAT BELGE déposées le 14 juin 2017 ;
- Les conclusions de la sa BRUSSELS AIRPORT COMPANY déposées le 4 novembre 2017, les conclusions additionnelles et de synthèse déposées le 10 février 2017, les deuxièmes conclusions additionnelles et de synthèse déposées le 31 mars 2017 et les troisièmes conclusions additionnelles et de synthèse déposées le 14 juin 2017 ;
- Les conclusions de la société de droit allemand EUROPEAN AIR TRANSPORT LEIPZIG GmbH, de la sa BRUSSELS AIRLINES, de la sa TUI AIRLINES BELGIUM et de l'union professionnelle BOARD OF AIRLINE REPRESENTATIVES IN BELGIUM déposées, en 4 exemplaires, le 4 novembre 2016, les conclusions additionnelles et de synthèse déposées, en 4 exemplaires, le 10 février 2017, les ultimes répliques prenant forme de conclusions de synthèse déposées, en 4 exemplaires, le 31 mars 2017 et les ultimes répliques prenant la forme de conclusions de synthèse 'révisées au vu des pièces nouvelles' déposées le 14 juin 2017 ;
- Les conclusions de la REGION FLAMANDE déposées le 4 novembre 2016, les deuxièmes conclusions déposées le 10 février 2017, les conclusions additionnelles et de synthèse déposées le 31 mars 2017 et les conclusions additionnelles et de synthèse déposées le 14 juin 2017 ;
- Les conclusions de la COMMUNE DE KRAAINEM et de la COMMUNE DE WEZEMBEEK-OPPEM déposées le 29 décembre 2016, les conclusions additionnelles et de synthèse déposées le 10 mars 2017 et les conclusions secondes additionnelles et de synthèse de déposées le 26 mai 2017 ;
- Les conclusions de la COMMUNE DE SCHAERBEEK déposées le 3 janvier 2017 et les conclusions additionnelles et de synthèse déposées le 9 mars 2017 ;
- Les conclusions de la COMMUNE D'AUDERGHEM déposées le 3 janvier 2017 et les conclusions additionnelles et de synthèse déposées le 10 mars 2017 ;

- Les conclusions de la COMMUNE DE WATERMAEL-BOITSFORT déposées le 3 janvier 2017 et les conclusions additionnelles et de synthèse déposées le 10 mars 2017 ;
- Les conclusions de la COMMUNE DE WOLUWE-SAINT-LAMBERT déposées le 3 janvier 2017 et les conclusions additionnelles et de synthèse déposées le 10 mars 2017 ;
- Les conclusions de l'asbl BRUXELLES AIR LIBRE déposées le 3 janvier 2017 et les conclusions additionnelles et de synthèse déposées le 10 mars 2017 ;
- Les conclusions de la RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE déposées le 4 janvier 2017, les conclusions additionnelles et de synthèse déposées le 10 mars 2017 et les conclusions additionnelles et de synthèse déposées le 26 mai 2017 ;
- Les conclusions de la COMMUNE DE WOLUWE-SAINT-PIERRE déposées le 4 janvier 2017, les conclusions de synthèse déposées le 10 mars 2017 et les deuxième conclusions de synthèse déposées le 24 mai 2017 ;
- Les conclusions de la COMMUNE D'IXELLES déposées le 4 janvier 2017 et les conclusions additionnelles et de synthèse déposées le 10 mars 2017 ;
- Les conclusions de la COMMUNE D'ETTERBEEK déposées le 4 janvier 2017 et les conclusions de synthèse déposées le 10 mars 2017 ;
- Les conclusions de la COMMUNE DE KOEKELBERG déposées le 4 janvier 2017 et les conclusions de synthèse déposées le 10 mars 2017 ;
- Les conclusions de la COMMUNE DE BERCHEM-SAINTE-AGATHE déposées le 4 janvier 2017 et les conclusion de synthèse déposées le 10 mars 2017 ;
- Les conclusions de la COMMUNE DE GANSHOREN déposées le 4 janvier 2017 et les conclusions de synthèse déposées le 10 mars 2017 ;
- Les conclusions de la COMMUNE D'EVERE et de la VILLE DE BRUXELLES déposées le 4 janvier 2017 et les conclusions additionnelles et de synthèse déposées le 10 mars 2017 ;
- Les conclusions de la COMMUNE DE JETTE déposées le 4 janvier 2017 et les conclusions de synthèse déposées le 10 mars 2017 ;
- Les conclusions de l'UBCNA déposées le 4 janvier 2017 et les conclusions de synthèse déposées le 10 mars 2017 ;
- Les conclusions de la COMMUNE DE FOREST, de la COMMUNE DE MOLENBEEK-SAINT-JEAN, de la COMMUNE D'ANDERLECHT, de la COMMUNE DE SAINT-GILLES et de la COMMUNE D'UCCLE déposées le 4 janvier 2017 et les conclusions additionnelles et de synthèse déposées le 10 mars 2017 ;

Entendu en leurs plaidoiries les conseils des parties à l'audience publique précitée.

* * * * *

A. OBJET DES DEMANDES

1. Par trois citations distinctes, la Région de Bruxelles-Capitale a introduit trois procédures en cessation environnementales relatives aux nuisances sonores générées par le survol de son territoire.

La commune de Woluwe-Saint-Lambert a introduit une procédure en cessation environnementale distincte, relative aux nuisances sonores générées par le survol du territoire communal.

Les quatre procédures sont dirigées à l'encontre de l'Etat belge.

Les quatre procédures, connues sont les numéros de rôle général 16/4222/A, 16/4225/A, 16/4229/A et 16/4240/A ont été jointes par notre jugement prononcé le 11 juillet 2016.

2. Outre les parties originaires, de nombreuses parties sont intervenues volontairement à la procédure.

3. Les demandes dont nous sommes saisi sont, en substance, les suivantes :

• Pour la **Région de Bruxelles-Capitale** :

- après avoir constaté que les parties n'ont pas pu être conciliées,
- constater des violations manifestes des normes environnementales et, en conséquence, condamner l'Etat belge à :

A court terme :

- faire cesser les violations manifestes à l'Arrêté Bruit de 1999 consécutives à l'utilisation de la route du Canal en modifiant les conditions d'utilisation de la route du Canal (demande 1) ou en cessant de l'utiliser (demande 2), sous peine d'une astreinte de 100.000 EUR par jour de retard (délai : 3 mois),
- ordonner à l'Etat belge de communiquer mensuellement la liste des avions qui empruntent la route du Canal la nuit, accompagnée de leur 'quota count' respectif, sous peine d'une astreinte de 2.000 EUR par jour de retard (délai : 3 mois) – demande 3
- faire cesser les violations manifestes à l'Arrêté Bruit de 1999 et aux autres normes environnementales applicables pendant la nuit (de 23h à 7h) en modifiant les conditions d'utilisation des routes aériennes situées au-dessus du territoire de la Région, sous peine d'une astreinte de 100.000 EUR par jour de retard (délai : 3 mois) – demande 4
- assurer le respect des normes de vent, applicables aux pistes 25R et 25L, telles que définies dans les instructions ministérielles, sous peine d'une astreinte de 50.000 EUR par décollage ou atterrissage non conforme (délai : 1 mois) – demande 5

Concomitamment, avec effet à moyen terme, condamner l'Etat belge à l'adoption d'une approche équilibrée dans la gestion des nuisances sonores causées par l'aéroport de Bruxelles-National – demande 5bis - et, en conséquence :

- réduire le survol des zones densément peuplées de l'Est de la Région en resserrant l'actuelle route du « virage à gauche », en augmentant le nombre de décollages depuis la piste 19, et en déplaçant la piste 25L de minimum 1,8 km vers l'Est ou en adoptant toute autre solution qui aboutirait à réduire de la même manière le survol des zones densément peuplées de l'Est de la Région – demande 6
 - établir, en coopération avec la Région, une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores causées par l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, sous peine d'une astreinte de 50.000 EUR par jour de retard (délai : 6 mois) – demande 7
 - effectuer, en coopération avec la Région, une étude des incidences de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement, ainsi qu'une consultation du public, suivant les modalités exposées aux pages 156-157 de ses conclusions de synthèse sous peine d'une astreinte de 50.000 EUR par jour de retard – demande 8
- à titre très subsidiaire, poser une double question préjudicielle à la Cour de Justice de l'Union européenne, dont le libellé est proposé en page 158 de ses conclusions de synthèse,
 - condamner l'Etat belge aux entiers frais et dépens de l'instance.

- Pour la commune de Woluwe-Saint-Pierre

Immédiatement et indépendamment de l'adoption des nouvelles mesures ou instructions régulièrement adoptées à la suite d'une étude préalable et/ou d'une enquête publique

1. Concernant l'exploitation de la piste 01/19 pour les atterrissages

Faire cesser, sauf circonstance particulière dûment justifiée et vérifiée par l'Etat belge, toute violation des instructions de l'Etat belge du 15 mars 2012 et du 17 juillet 2013, sous peine d'une astreinte, à charge de l'Etat belge, de 50.000 euros par atterrissage non conforme, quel que soit le responsable de la violation constatée par toute voie de droit. Demande 9

2. Concernant les nuisances sonores

- À titre principal, faire cesser toute nuisance pour les habitants de WSP qui dépasserait les seuils de tolérance établis par les normes OMS, sous peine d'astreinte, à charge de l'État belge, de 50.000 euros par dépassement ; demande 10
- À titre subsidiaire, faire cesser, jusqu'à l'adoption des nouvelles mesures ou instructions régulièrement adoptées à la suite d'une étude préalable et d'une enquête publique, toute violation des normes OMS, sous peine d'astreinte, à charge l'État belge, de 50.000 euros par dépassement ; demande 11
- En toute hypothèse, faire cesser toute violation des normes de bruit bruxelloises, sous peine d'astreinte, à charge l'État belge, de 50.000 euros par dépassement. Demande 12

3. Concernant la période de nuit

Concernant l'exploitation de l'aéroport, prévoir une période de nuit d'une durée de 8 heures, fixée de 23 heures à 7 heures du matin et s'assurer de l'effectivité de cette mesure dans les 70 jours à dater du prononcé de l'ordonnance de Votre Tribunal, sous peine d'astreinte, à charge de l'Etat belge, de 10.000 euros par jour de dépassement. Demande 13

4. Concernant le contrôle du respect des normes et les sanctions

- exercer un contrôle systématique du respect de toutes les normes en vigueur par toutes les personnes impliquées dans l'exploitation et la gestion de l'aéroport (BATC, BELGOCONTROL, Compagnies aériennes, ...) et qui présente toutes les garanties d'impartialité et d'indépendance ; demande 14
- procéder à la publication mensuelle des résultats de ces contrôles à partir du troisième mois qui suit le mois du prononcé de l'ordonnance de Votre Tribunal, sous peine d'astreinte, à charge de l'Etat belge, de 50.000 euros par mois sans publication ; demande 15
- tenir compte des constats d'infraction établis par toute voie de droit et exercer systématiquement les poursuites et les sanctions prévues ; demande 16
- Imposer des sanctions, devant aller jusqu'à l'interdiction de voler depuis et/ou vers l'aéroport de Bruxelles-National, à l'égard des compagnies aériennes qui opèrent sur l'aéroport de Bruxelles-National et qui ne respectent pas les normes en vigueur. Demande 17

5. Respect de l'autorité de chose jugée

Respecter l'autorité de chose jugée qui s'attache à l'Ordonnance du 31 juillet 2014 du Président du Tribunal de première instance de Bruxelles et à l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 2 décembre 2015. Demande 18

Immédiatement et jusqu'à l'adoption des nouvelles mesures ou instructions régulièrement adoptées à la suite d'une étude préalable et/ou d'une enquête publique

1. Concernant l'exploitation de la piste 01/19 pour les atterrissages

Faire cesser l'utilisation de la piste 01 à l'atterrissage lorsque le vent arrière en piste 25 ne dépasse pas la norme de 8 nœuds et s'assurer de l'effectivité de cette mesure dans les 70 jours à dater du prononcé de la présente ordonnance, sous peine d'astreinte, à charge de l'Etat belge, de 10.000 euros par jour de dépassement. Demande 19

2. Concernant les vols de nuit

Faire cesser tous les vols de nuit, durant la nuit de 8 heures, dans les 140 jours à dater du prononcé de la présente ordonnance, sous peine d'astreinte, à charge de l'Etat belge, de 50.000 euros par jour de dépassement. Demande 20

3. Concernant les « routes » de vols au décollage

Sous peine d'une astreinte, à charge de l'État belge, de 10.000 euros par décollage non conforme :

- À titre principal, faire cesser l'utilisation de la route du « virage gauche court » vers – LNO et SPI – et de la route du « virage gauche central » – vers SOPOK et ROUSY par passage via la balise d'Huldenberg – établies par l'instruction de la Ministre Galant du 23 octobre 2014 et s'assurer de l'effectivité de cette mesure dans les 70 jours à dater du prononcé de la présente ordonnance - demande 21
- À titre subsidiaire,
 1. cesser l'utilisation de ces deux «routes» le week-end ;
 2. cesser l'utilisation de ces deux «routes» par les avions « gros-porteurs » et le fret. et s'assurer de l'effectivité de ces mesures dans les 70 jours à dater du prononcé de la présente ordonnance - demande 22
- À titre infiniment subsidiaire, cesser l'utilisation de ces deux « routes » par des avions « gros-porteurs » et le fret pendant le week-end, et s'assurer de l'effectivité de cette mesure dans les 70 jours à dater du prononcé de la présente ordonnance - demande 23

L'adoption de nouvelles mesures ou instructions à la suite de la réalisation d'une étude préalable et/ou d'une enquête publique

1. Concernant l'évaluation des incidences, l'examen des solutions alternatives et/ou correctrices et le plan d'action bruit :

- a. Etablir une étude complète, impartiale et objective des incidences environnementales de l'activité actuelle de l'aéroport de Bruxelles National et de l'application de toutes les règles et procédures aéronautiques actuelles (normes de vent, «routes» de vols, mesures de restriction, normes de sécurité, ...) ; demande 24
- b. Inclure dans cette évaluation l'étude des solutions alternatives et/ou correctrices qui permettraient de diminuer les nuisances et le nombre de personnes impactées et d'en évaluer les incidences ; demande 25

- c. Faire réaliser cette étude d'incidences par un groupement international et impartial d'experts désigné par la présente ordonnance, et assisté par un comité de suivi dans lequel la partie demanderesse sera représentée et pourra faire valoir ses propositions de solutions alternatives et correctrices à évaluer ; demande 26
- d. Provisionner utilement et payer cette étude ; demande 27
- e. Faire réaliser cette étude en respectant le planning fixé par la présente ordonnance, sous peine d'astreinte de 10.000 euros par jour calendrier de retard pour chaque étape de ce planning. Demande 28

2. Adoption de nouvelles mesures ou instructions :

Se conformer au contenu de cette étude et, après une consultation du public, adopter, dans un délai à fixer par la présente ordonnance, sous peine d'une astreinte de 10.000.000 d'euros majorée de 10.000 euros par jour calendrier de retard, tous les actes nécessaires qui, notamment :

- sont conformes au contenu et aux enseignements de l'étude susmentionnée et aux solutions alternatives et correctrices qui en ressortent ;
- évitent ou, à tout le moins, réduisent les nuisances subies par les habitants de WSP et diminuent le nombre de passages au-dessus de la Commune ;
- respectent l'autorité de la chose jugée notamment de l'Ordonnance du Président du Tribunal de première instance de Bruxelles du 31 juillet 2014. Demande 29

De manière générale,

Ordonner l'exécution provisoire du jugement à intervenir nonobstant tout recours sans caution ni cantonnement ;

Condamner les parties défenderesses aux dépens.

- Pour les communes de Kraainem et Wezembeek-Oppem

En ce qui concerne leurs propres demandes :

- Ordonner la cessation de l'utilisation et de la sélection de la piste 01 à l'atterrissage et de tous les mouvements d'atterrissage sur cette piste, tels qu'ils résultent de la mise en œuvre de l'AIP en vigueur depuis le 3 avril 2014, de manière à en revenir à une sélection des pistes de l'aéroport de Zaventem strictement conforme au texte de l'AIP à entrer en vigueur au 19 septembre 2013 qui est repris aux pages 32 à 35 de l'instruction du 17 juillet 2013 de l'Etat belge, demande 30
- Ordonner la cessation de l'utilisation et de la sélection de la piste 01 à l'atterrissage et de tous les mouvements d'atterrissage sur cette piste résultant de tout système de sélection des pistes de l'aéroport de Zaventem fondé sur l'application des seuils de composantes de vent « Tailwind MAX 7 kt » (Vent arrière MAXIMAL 7 nœuds) et « Crosswind MAX 15 kt » (Vent latéral MAXIMAL 15 nœuds) tels que repris dans l'AIP en vigueur depuis le 3 avril 2014, demande 31

- Ordonner la cessation de la sélection des pistes de l'aéroport de Zaventem telle qu'elle résulte de la mise en œuvre des composantes de vent « Tailwind MAX 7 kt » (Vent arrière MAXIMAL 7 nœuds) et « Crosswind MAX 15 kt » (Vent latéral MAXIMAL 15 nœuds) telles reprises dans l'AIP en vigueur depuis le 3 avril 2014, demande 32
- Ordonner la cessation de la sélection des pistes de l'aéroport de Zaventem sur la base d'une composante de vent arrière moyen qui ne dépasse pas « 7 nœuds « rafales incluses » et sur la base d'une composante de vent latéral moyen qui ne dépasse pas « 15 nœuds « rafales incluses », demande 33
- Ordonner la cessation de la sélection des pistes sur base d'anticipations des composantes de vent contraires aux instructions du 15 mars 2012 et du 17 juillet 2013 de l'Etat belge, demande 34
- Ordonner la cessation de l'application de toute règle et de tout système impliquant la mise en service ou la poursuite de la mise en service de la piste 01 à l'atterrissage en raison de simples pointes de vent lorsque celles-ci sont d'une intensité insuffisante pour faire passer le vent à un niveau supérieur à 7 nœuds en moyenne sur 10 minutes, demande 35
- Interdire à l'Etat belge et à Belgocontrol, lorsque la piste 01 est régulièrement utilisée à titre d'exception à l'utilisation préférentielle des pistes 25, de continuer à sélectionner cette piste dès que la composante de vent arrière sur les pistes préférentielle 25 ne dépasse plus 7 nœuds, demande 36
- Enjoindre à l'Etat belge de prendre toute mesure nécessaire et utile afin que les systèmes informatiques BARWISS et ACMET, ainsi que le Manuel de la tour de contrôle, mis en œuvre par Belgocontrol, soient configurés et adaptés en parfaite conformité avec chacune des données reprises dans l'AIP du 19 septembre 2013, demande 37
- Assortir les mesures précitées d'une astreinte de 150.000 EUR par jour de retard en cas de violation des mesures ordonnées.

Quant aux demandes de la Région de Bruxelles-Capitale :

- Rejeter la demande de la Région de Bruxelles-Capitale tendant à modifier les conditions d'utilisation de la route du Canal ou à cesser son utilisation,
- A propos de la demande relative à la modification des conditions d'utilisation des routes aériennes situées au-dessus du territoire de la Région de Bruxelles- Capitale pendant la nuit, de 23h à 7h,
 - o La déclarer fondée uniquement en ce qui concerne les violations de l'Arrêté bruit de 1999 qui concernent les mouvements d'atterrissage en piste 01 qui survolent le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale au niveau de la commune de Woluwe-Saint-Pierre,
 - o La rejeter en ce qui concerne les violations de l'Arrêté bruit de 1999 qui concernent les mouvements de décollage survolant le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Pour le surplus :
 - Rejeter toute autre demande d'injonction et/ou toute demande de cessation qui aurait pour objet ou pour effet d'entraîner de nouveaux reports supplémentaires de mouvements d'avions survolant le territoire des communes de Wezembeek-Oppem et Kraainem,
 - Leur donner acte qu'elles s'en réfèrent à la sagesse du tribunal en ce qui concerne les demandes visant à la mise en place d'une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores et à la réalisation d'une étude d'incidences environnementales complète, impartiale et objective,

Quant aux demandes de la commune de Woluwe-Saint-Pierre :

- Rejeter les demandes de la commune de Woluwe-Saint-Pierre tendant à cesser l'utilisation de la route du « virage gauche court » vers - LNO et SPI - et de la route du « virage gauche central » - vers SOPOK et ROUSY par passage via la balise d'Huldenberg - établies par l'instruction de la Ministre Galant du 23 octobre 2014, ou à en modaliser l'utilisation comme demandé par la commune de Woluwe-Saint-Pierre à titre subsidiaire et infiniment subsidiaire,
- Pour le surplus :
 - Rejeter toute autre demande d'injonction et/ou toute demande de cessation qui aurait pour objet ou pour effet d'entraîner de nouveaux reports supplémentaires de mouvements d'avions survolant le territoire déjà lourdement impacté des communes de Wezembeek-Oppem et Kraainem,
 - Leur donner acte qu'elles s'en réfèrent à la sagesse du Tribunal en ce qui concerne les demandes visant la réalisation d'une étude d'incidences environnementales complète, impartiale et objective.

Le tout :

- Avec condamnation de l'Etat belge aux dépens,
- Par jugement exécutoire par provision et sur minute, nonobstant tous recours et sans caution et avec exclusion de cantonnement.

• **Les parties intervenantes volontaires 1, 3 à 11, 19 à 27**

S'en réfèrent, en substance, aux demandes formulées par la Région de Bruxelles-Capitale.

Pour la facilité, dans le corps du présent jugement, nous désignons ces parties intervenantes sous la dénomination 'parties demanderesses'.

- **L'Etat belge,**
La sa Brussels Airport Company,
La société de droit allemand European Air Transport Leipzig gmbh, la sa Brussels Airlines, la sa Tui Airlines Belgium, l'union professionnelle Board of Airline Representatives in Belgium
(ces quatre dernières parties étant dénommée en abrégé, pour la facilité, 'les compagnies aériennes'),

La Région flamande

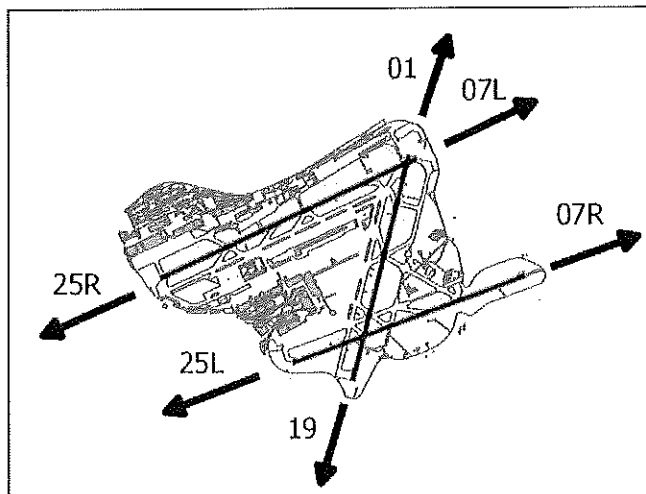
- Soulèvent un déclinatoire de juridiction,
- Soulèvent un incident de répartition et sollicitent le renvoi de la cause au tribunal de première instance francophone de Bruxelles, en lieu et place de la juridiction présidentielle (incident non soulevé par la Région flamande),
- Concluent à l'irrecevabilité des demandes,
- Et pour le surplus, concluent à leur non-fondement,
- À titre subsidiaire, sollicitent un délai d'exécution de deux ans, à majorer d'un délai de 29 à 34 mois selon qu'un chargé d'études est ou non désigné au terme d'une procédure de marché public (demande non formulée par la Région flamande),
- Avec demande de condamnation des demanderesse aux dépens.

L'Etat belge, sollicite également, à titre encore plus subsidiaire, avant-dire-droit, qu'une question préjudicielle soit posée à la Cour de Justice de l'Union européenne en rapport avec l'interprétation à donner au Règlement 598/2014 relatif à l'établissement de règle et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union.

Les compagnies aériennes sollicitent quant à elles, à titre plus subsidiaire, la désignation d'un collège d'experts avec pour mission d'analyser la praticabilité, pour les compagnies aériennes, de respecter l'arrêté bruit.

B. CONTEXTE FACTUEL

4. L'aéroport de Bruxelles National est le plus grand aéroport du pays. Il compte quelques 250.000 mouvements d'avions par an.
5. L'aéroport est implanté sur le territoire de la commune de Zaventem, en Région flamande.
6. L'aéroport comporte trois pistes, disposées en forme de Z.



L'aéroport est « *enserré dans la banlieue (...) avec ses deux pistes principales orientées vers Bruxelles du fait de la contrainte des vents face auxquels les avions doivent décoller et atterrir à partir d'un certain seuil* » (rapport de l'ULB du 7 mai 2014 – déposé par la Région de Bruxelles-Capitale en pièce 5.2, page 15).

7. Chacune des pistes de l'aéroport est utilisable dans les deux sens, en fonction des besoins opérationnels et des conditions météorologiques, aussi bien pour les décollages que les atterrissages.

La configuration des lieux entraîne l'interdépendance des décollages et atterrissages : au moins deux pistes doivent être désignées durant une plage horaire, l'une pour les atterrissages et l'autre pour les décollages, tenant compte par ailleurs de ce que la combinaison doit être techniquement concevable sur le plan de la sécurité.

8. L'exploitation de l'aéroport Bruxelles-National est de la compétence de l'Etat belge :

L'article 6, §1^{er}, X, alinéa 1^{er},7^o de la loi spéciale du 8 août 1980 attribue aux régions la compétence de régler la matière de l'équipement et de l'exploitation des aéroports et aérodromes publics, tout en soustrayant l'aéroport de Bruxelles-Nationale à ce régime. L'équipement et l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National sont réservés à la compétence de l'Etat fédéral.

Il en va de même pour la gestion du trafic aérien :

L'article 5, §1^{er} de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation aérienne attribue au Roi le pouvoir d'édicter « *toutes prescriptions réglementaires intéressant la navigation aérienne* ».

Dans le prolongement de cette disposition, l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne dispose, en son article 43, §2 que « *le ministre chargé de l'aéronautique ou son délégué fixe, dans chaque cas, les conditions techniques d'utilisation des aérodromes* ».

Par ailleurs, aux termes de l'article 2, §2 de l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air, « *les délimitations de la région d'information de vol de Bruxelles ainsi que celles des régions de contrôle, des zones de contrôle, des routes à service consultatif, des routes ATS, des zones de circulation d'aérodrome, des zones de contrôle et des classes d'espaces aériens ATS comprises dans l'espace aérien défini au §1^{er} sont fixées par décision du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du directeur général de l'administration de l'Aéronautique* ».

Dans ce contexte, il appartient au Ministre de la Mobilité ou à son délégué d'adopter des instructions relatives notamment à :

- la sélection des pistes préférentielles (c'est-à-dire, notamment, quelles pistes de l'aéroport de Bruxelles-National doivent être utilisées en priorité pour les décollages et/ou les atterrissages ?),

- la détermination des valeurs de composantes de vent applicables (c'est-à-dire, notamment, à partir de quelle valeur maximale de vent arrière ou de vent latéral faut-il utiliser une autre piste de décollage ou d'atterrissage que la piste préférentielle ?),
- la détermination des procédures de décollage/d'atterrissage (c'est-à-dire, notamment, faut-il que les avions décollant ou atterrissant à l'aéroport de Bruxelles-National prennent/perdent rapidement ou progressivement de l'altitude, de façon linéaire et constante ou par paliers ?),
- la détermination des routes aériennes (c'est-à-dire, notamment, quelles trajectoires doivent emprunter les avions décollant ou atterrissant à l'aéroport de Bruxelles-National/quelles parties de territoire seront survolées ?),
- la détermination des conditions d'utilisation des routes aériennes (c'est-à-dire, notamment, quels types d'avions pourront emprunter quelles routes aériennes à quel moment de la journée/de la nuit/de la semaine ? quel volume de trafic est autorisé sur chaque route à quel moment de la journée/de la nuit/de la semaine ?).

9. BAC est la société qui exploite les activités au sol de l'aéroport, en exécution de la licence d'exploitation qui lui a été octroyée par l'arrêté royal du 21 juin 2004.

10. Belgocontrol, qui n'est pas à la cause, est une entreprise publique économique chargée de la mission de service public d'assurer la sécurité de la navigation aérienne dans les espaces dont l'Etat belge est responsable, notamment le service de contrôle de la circulation aérienne et le service d'information de vol, visant à fournir les avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols.

11. Les instructions prises par le Ministre ou son délégué sont communiquées à Belgocontrol, qui en assure la publication dans la 'Publication d'Informations Aéronautiques' ('Aeronautical Information Publication' ou, en abrégé 'AIP') qui est la publication officielle renfermant les informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne.

Belgocontrol est, sauf circonstances particulières, dont les motifs de sécurité, tenue d'appliquer les instructions ministérielles, traduites en langage technique dans les AIP. Tout en sachant que les pilotes conservent le droit à la décision finale.

12. Dans ce contexte, l'Etat belge a, depuis plusieurs années, mis sur pied un système préférentiel d'utilisation des pistes. Ce système tient compte de divers facteurs dont notamment de critères relatifs à la sécurité, à l'état des pistes, aux composantes de vents, etc...

Par ailleurs pour chaque piste, une ou plusieurs routes de décollage et/ou d'atterrissage sont définies. Il s'agit de trajectoires optimales qui doivent, en principe, être suivies par les avions.

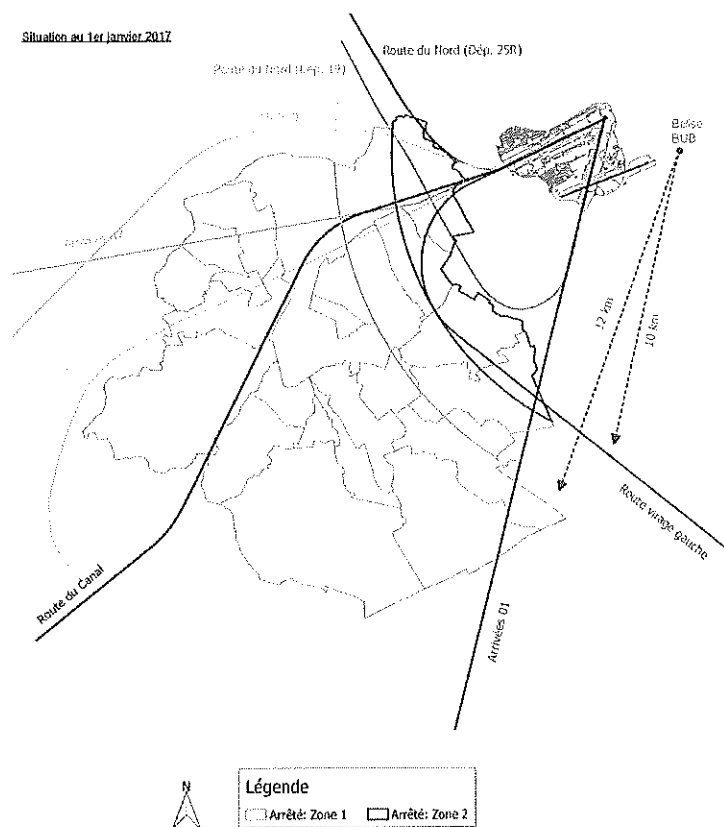
Au fil des années, le système préférentiel, les conditions d'utilisation des pistes (à l'atterrissage et au décollage) et des routes aériennes ont été modifiées. Ces modifications ont parfois été induites, voire contraintes, par des décisions de justice (prises tant par les tribunaux de l'ordre judiciaire que par le Conseil d'Etat).

Le rapport de l'ULB du 7 mai 2014 (déposé en pièce 5.2 par la Région de Bruxelles-Capitale) contient (p. 16) un aperçu illustré des modifications portées au système préférentiel d'utilisation des pistes et aux routes aériennes survolant la Région de Bruxelles-Capitale.

13. Le système préférentiel d'utilisation des pistes en vigueur actuellement est le suivant :

		Jour		Nuit
		06h00 à 15h59	16h00 à 22h59	23h00 à 05h59
Lu, 06h00 – Ma, 05h59	Décollage	25R		25R/19
	Atterrissage	25L/25R		25R/25L
Ma, 06h00 – Me, 05h59	Décollage	25R		25R/19
	Atterrissage	25L/25R		25R/25L
Me, 06h00 – Je, 05h59	Décollage	25R		25R/19
	Atterrissage	25L/25R		25R/25L
Je, 06h00 – Ve, 05h59	Décollage	25R		25R/19
	Atterrissage	25L/25R		25R/25L
Ve, 06h00 – Sa, 05h59	Décollage	25R		25R
	Atterrissage	25L/25R		25R
Sa, 06h00 – Di, 05h59	Décollage	25R	25R/19	25L
	Atterrissage	25L/25R	25R/25L	25L
Di, 06h00 – Lu, 05h59	Décollage	25R/19	25R	19
	Atterrissage	25R/25L	25L/25R	19

14. Les routes aériennes survolant la Région de Bruxelles-Capitale et les communes de Kraainem et Wezembeek-Oppeem sont les suivantes :



Ainsi, la Région de Bruxelles-Capitale et les communes de Kraainem et Wezembeek-Oppem sont principalement survolées suite :

- aux décollages effectués au départ de la piste 25R,
- aux décollages/atterrissages effectués au départ des pistes 19 (principalement décollages) et 01 (principalement atterrissages),
- et de manière plus ponctuelle aux atterrissages effectués sur la piste 07L.

Les décollages au départ de la piste 25R donnent lieu à une dispersion des vols sur cinq routes principales¹ (route du Nord, route du ring, route Delta, route du Canal et virage à gauche – vers l'Est). Cette dispersion est fonction de divers critères à savoir, en substance, de la direction finale des vols, de la période de la journée (jour/nuit), de la nature du transport (passagers/fret) et de certaines caractéristiques techniques des avions ('Quota Count').

15. Les alentours de l'aéroport sont parsemés de sonomètres (pièce 1.24 déposée par BAC, page 67 et pièce 4.1 déposée par la Région de Bruxelles-Capitale) :

- 16 sonomètres gérés par l'IBGE, tous présents sur le territoire de la Région bruxelloise²,
- 9 sonomètres gérés par le LNE, tous présents sur le territoire de la Région flamande,
- 22 sonomètres gérés par BAC, dont 4 en Région bruxelloise et le restant en Région flamande.

16. Le trafic aérien s'effectue tant de jour que de nuit.

La notion de nuit diffère selon que l'on envisage :

- l'exploitation de l'aéroport du point de vue de l'Etat belge, dans ce cas elle se rapporte à la tranche horaire '23h-5h59' ('nuit d'exploitation') déterminée par l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National,
- ou les nuisances sonores relatives au survol de la Région de Bruxelles-Capitale, dans ce cas, l'arrêté bruit bruxellois du 27 mai 1999 fixe une protection accrue pour la tranche horaire '23h-7h' par (cfr infra).

17. Pour l'année 2015 (pièce IV.17 déposée par l'Etat belge – 'jour' et 'nuit'd'exploitation, cfr supra n° 16) :

- les pistes 25 L et 25R ont généré :
 - 84.653 décollages de jour et 2.974 décollages de nuit, soit 73,23% de l'ensemble des décollages,
- Les pistes 07L et 07R ont généré,
 - 2.849 atterrissages de jour et 176 atterrissages de nuit, soit 2,53% de l'ensemble des atterrissages,

¹ Qui elles-mêmes sont susceptibles de se subdiviser.

² Selon le rapport IBGE déposé en pièce 4.1 par la Région de Bruxelles-Capitale, auquel nous avons ajouté un nouveau sonomètre activé en janvier 2017 (WSP Bali) – le plan d'action '2016-2020' de la Région flamande déposé en pièce 1.24 par BAC ne mentionne cependant que 10 de ces sonomètres à savoir les stations fixes, à l'exclusion des stations mobiles.

- la piste 19 a généré :
 - 12.982 décollages de jour et 1.483 décollages de nuit, soit 12,09% de l'ensemble des décollages,
 - 1.902 atterrissages de jour et 995 atterrissages de nuit, soit 2,42% de l'ensemble des atterrissages,

- La piste 01 a généré :
 - 3.377 décollages de jour et 45 décollages de nuit, soit 2,86% des décollages,
 - 13.846 atterrissages de jour et 1.254 atterrissages de nuit, soit 12,62% de l'ensemble des atterrissages.

Ainsi, pour l'année 2015

- 85,34 % des décollages (de jour et de nuit confondus) et 17,54% des atterrissages (de jour et de nuit confondus) ont survolé, d'une manière ou d'une autre, la Région de Bruxelles-Capitale,
- plus précisément, pour les vols de nuit, 89,48% des décollages et 21,02% des atterrissages survolent, d'une manière ou d'une autre, la Région de Bruxelles-Capitale
- et pour les vols de jour, 85,13% des décollages et 17,19% des atterrissages survolent, d'une manière ou d'une autre, la Région de Bruxelles-Capitale.

L'année 2016 a enregistré une diminution des mouvements (examen global), les ramenant à 223.688.

Cette diminution est principalement due à la fermeture temporaire de l'aéroport, et à son redémarrage progressif suite à l'attentat du 22 mars 2016 (Rapport UG, 'Contours de bruit autour de Brussels Airport pour l'année 2016', 17 avril 2017, p. 19, déposé en pièce I.30 par BAC).

18. Les pages 30 à 32 du rapport dressé par l'IBGE (pièce 4.7 de la Région de Bruxelles-Capitale) effectuent une analyse de l'évolution du trafic aérien de nuit (23h/6h, 23h/7h, 6h-7h) impactant la Région de Bruxelles-Capitale au fil des années au regard du trafic aérien total.

Après une baisse brutale du trafic de nuit en 2008 (du notamment au départ de DHL) , le trafic évolue à la hausse depuis 2010, tant pour ce qui concerne le trafic de jour que le trafic de nuit.

Il est caractérisé, tous types de trafic confondus, par des périodes d'intense activité durant les mois de mai à septembre inclus et des périodes d'activité moins intenses durant les mois d'hiver.

Une observation: le trafic durant la tranche horaire de '6h-7h' est en constante augmentation depuis l'année 2000. Il connaît également des périodes d'activité plus intenses durant les mois de mai à septembre. Depuis 2007, le trafic de cette tranche horaire impactant la Région de Bruxelles-Capitale est plus important que celui de l'ensemble de la nuit d'exploitation (23h à 6h) – page 31 du rapport IBGE déposé en pièce 4.7 par la Région de Bruxelles-Capitale.

C. RECOMMANDATIONS DE L'OMS EN MATIERE DE NUISANCES SONORES

19. L'OMS formule des recommandations en matière de nuisances sonores³.

Les recommandations de l'OMS n'ont pas valeur normative mais sont prises en considération notamment par les autorités compétentes en matière environnementale (voir notamment à cet égard la déclaration effectuée par la Commission européenne à l'occasion du Règlement 598/2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, à propos d'une révision future de la directive 2002/49/CE).

Ces recommandations, en ce qu'elles concernent des facteurs en lien avec le présent litige, peuvent être synthétisée dans le tableau ci-dessous :

Environnement spécifique	Effet critique sur la santé	LAeq dB(A)	Base de temps (h) LAmax	LAmax
Zone résidentielle extérieure	Gêne sérieuse pendant la journée et la soirée	55	16	-
Zone résidentielle extérieure	Gêne modérée pendant la journée et la soirée	50	16	
Intérieur des logements	Intelligibilité de la parole et gêne modérée pendant la journée et la soirée	35	16	-
Intérieur des chambres à coucher	Réveil nocturne ou trop tôt le matin (2009)	30	8	45 42 depuis 2009 ⁴
A l'extérieur des chambres à coucher	Perturbation du sommeil, fenêtre ouverte	45 40 depuis 2009	8	60

D. ARRETE BRUIT BRUXELLOIS DU 27 MAI 1999

20. Par application de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, la Région de Bruxelles-Capitale compétente, pour ce qui concerne son territoire, pour régler les questions relatives à la protection de l'environnement.

A ce titre, elle est en charge de la lutte contre le bruit (article 6, §1^{er}, II, 1°, de la loi du 8 août 1980).

Dans le cadre de cette compétence, la Région a pris une ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit.

21. En exécution de cette ordonnance, un arrêté du 27 mai 1999 a fixé les normes relatives à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien (arrêté dénommé pour la facilité 'Arrêté Bruit').

³ OMS, 'Guidelines for Community Noise', 1999.

⁴ OMS, Night Noise Guidelines for Europe, 2009, déposé en pièce 5.6 par la Région de Bruxelles-Capitale.

L'arrêté bruit est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2000.

Il prévoit que le bruit perçu lié au survol du territoire de la Région par un avion ne peut pas dépasser certaines valeurs limites de bruit (communément appelées « normes de bruit bruxelloises »).

Valeurs limites pour le bruit au sol généré par le trafic aérien				
Source: AGRBC du 27/05/1999				
Zones ⁽¹⁾	Bruit perçu au sol et à l'extérieur			
	L _{evt} ⁽²⁾		L _{Sp avion} ⁽³⁾	
	Jour (07-23h)	Nuit (23-07h)	Jour (07-23h)	Nuit (23-07h)
Zone 0	80 dB(A)	70 dB(A)	55 dB(A)	45 dB(A)
Zone 1	90 dB(A)	80 dB(A)	60 dB(A)	50 dB(A)
Zone 2	100 dB(A)	90 dB(A)	65 dB(A)	55 dB(A)

⁽¹⁾ zones concentriques délimitées par des arcs de cercle de 10 et 12 km, la zone 0 étant la plus éloignée de l'aéroport
⁽²⁾ indicateur événementiel exprimé en valeurs acoustiques SEL
⁽³⁾ spécifique aux bruit des avions exprimé en LAeq,t

L'Arrêté Bruit se base sur :

- deux périodes temporelles : la tranche horaire de 7h à 23h d'une part ('jour') et la tranche horaire de 23h à 7h d'autre part ('nuit'),
- et trois zones concentriques délimitées en fonction de leur distance par rapport à l'aéroport de Bruxelles-National par des arcs de cercle de 10 km et 12 km, centrés sur une balise, située au Nord-Est dans l'axe de la piste 25L/07R (voy. carte supra n° 14) ; la « zone 2 » correspond à la partie de la Région (extrême Nord-Est) la plus proche de l'aéroport tandis que la « zone 0 » correspond au territoire le plus éloigné de l'aéroport.

22. L'Arrêté Bruit fixe la durée de la nuit à 8 heures.

Les valeurs limites de bruit sont plus strictes pour la période 'nuit' (23h-7h) que pour la période 'jour' (7h-23h).

Elles sont, en outre, d'autant plus strictes que l'on s'éloigne de l'aéroport, la zone 0 faisant l'objet des normes de bruit plus protectrices.

23. L'Arrêté Bruit précise, en son article 1^{er}, qu'un « événement » consiste en le passage d'un avion générant un niveau de bruit supérieur à 70 dB(A) mesuré en LAeq, 1sec.

Ainsi, l'IBGE ne procède à l'analyse des résultats enregistrés par ses sonomètres que lorsqu'il y a passage d'un avion générant un bruit supérieur à 70 dB(A) mesuré en LAeq, 1sec.

24. L'Arrêté Bruit de 1999 fixe des valeurs limites différentes pour :

- Le bruit événementiel (exprimé par l'indicateur Levt) : il s'agit d'une valeur de bruit ponctuel, par « événement », définie sur la base de l'indice acoustique S.E.L., (« Sound Exposure Level » ou encore, en français, « Niveau d'Exposition au Bruit »), exprimée en dB(A) ; les niveaux 'Levt' sont déterminés au départ des niveaux LAeq, 1sec, collectés en continu (pendant une période déterminée), seconde par seconde.
- Le bruit spécifique (exprimé par l'indicateur LSp avion) : il s'agit d'une valeur de bruit globale, liée à une source de bruit spécifique, en l'occurrence ici les avions. Cet indice globalise, pour une période déterminée, le bruit émergent du bruit ambiant, généré spécifiquement et exclusivement par l'ensemble des mouvements d'avions détectés durant cette période ; le bruit spécifique est basé sur un indice acoustique équivalent LAeq (« Equivalent Sound Pressure Level »).

25. Ainsi, tant « l'événement » que le bruit événementiel bruxellois sont exprimés au départ de mesures exprimées en LAeq, 1sec.

26. Les valeurs retenues par l'Arrêté Bruit sont comparées aux recommandations OMS exprimées, notamment, en LAmax.

Les parties s'accordent pour exposer que la mesure de bruit mesurée en LAeq,1sec n'est pas entièrement identique à la mesure exprimée en LAmax. La Région de Bruxelles-Capitale précise⁵ sur ce point (sans être contredite à cet égard) que le niveau acoustique maximum dû au passage d'un avion mesuré sur la base de LAeq, 1sec. est généralement de l'ordre d'1 à 2 dB(A) inférieur au niveau acoustique mesuré en LAmax, fast (références OMS).

Les parties s'accordent cependant pour exposer que malgré cette différence, les mesures correspondent en suffisance pour pouvoir être utilement comparées.

E. DIRECTIVE EUROPEENNE 2002/49 RELATIVE A L'ÉVALUATION ET A LA GESTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

27. Le 25 juin 2002, la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement est adoptée.

Les considérants insérés dans la directive précisent (souligné par le tribunal) :

- Considérant 1 : « *Dans le cadre de la politique communautaire, un niveau élevé de protection de la santé et de l'environnement doit être atteint, et la protection contre le bruit est un des objectifs visés. Dans son livre vert sur la politique future de lutte contre le bruit, la Commission désigne le bruit dans l'environnement comme l'un des principaux problèmes d'environnement qui se posent en Europe.* » - souligné par le tribunal.

⁵ N° 32 de ses conclusions de synthèse.

- Considérant 8 : « *Il est également nécessaire d'établir des méthodes communes d'évaluation du 'bruit dans l'environnement' et de définir les 'valeurs limites' en fonction d'indicateurs harmonisés permettant de déterminer les niveaux de bruit. Les valeurs limites chiffrées concrètes devraient être déterminées par les États membres compte tenu, entre autres, de la nécessité d'appliquer le principe de prévention afin de protéger les zones calmes dans les agglomérations.* » - souligné par le tribunal.
- Considérant 9 : « *Les indicateurs communs du niveau sonore sélectionnés sont Lden, pour évaluer la gêne, et Lnight, pour évaluer les perturbations du sommeil. Il est également utile de permettre aux États membres d'utiliser des indicateurs complémentaires afin de surveiller ou de maîtriser certaines situations particulières en matière de bruit.* » - souligné par le tribunal.

28. Pour le surplus, la directive impose aux Etats membres :

- une obligation de cartographier le bruit, selon les valeurs et la méthode qu'elle détermine, les valeurs limites restant à la discrétion des Etats membres,
- une obligation de dresser des plans d'action visant notamment à gérer, sur leur territoire, les problèmes de bruit et les effets du bruit, y compris, si nécessaire, la réduction du bruit dans les endroits situés près de grands aéroports, avec la précision selon laquelle : « *Les États membres veillent à ce que le public soit consulté sur les propositions relatives aux plans d'action, à ce qu'il se voie accorder, en temps utile, des possibilités effectives de participation à l'établissement et au réexamen des plans d'action, à ce que les résultats de cette participation soient pris en compte et à ce que le public soit informé des décisions prises. Des délais raisonnables seront prévus afin que le public dispose d'un temps suffisant pour participer à chacune des phases.* » (article 8.7),
- une obligation de mettre les informations à disposition du public.

29. La Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale ont transposé cette directive dans leur arsenal législatif.

L'Etat belge ne précise pas, en termes de conclusions, s'il a ou non transposé cette directive, sachant que le Conseil d'Etat, section législation a relevé, dans son avis n° 47.937/4 rendu le 24 mars 2010 (www.raadvst-consetat.be) que tel n'était pas encore le cas (cfr infra n° 34 et suiv.).

Le site internet Eur-Lex mentionne la transposition effectuée par la Région flamande, la Région de Bruxelles-Capitale et la Région wallonne, mais ne mentionne rien à propos d'une transposition par l'Etat belge.

30. L'ordonnance bruxelloise du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, telle que modifiée par l'ordonnance du 1^{er} avril 2004, transpose pour ce qui concerne la Région bruxelloise la directive européenne 2002/49 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Les valeurs limites applicables dans la Région de Bruxelles-Capitale restent celles visées dans l'Arrêté Bruit de 1999.

L'ordonnance relative à la lutte contre le bruit précise que l'IBGE dressera les cartes stratégiques du bruit en Région bruxelloise au regard des indicateurs Lden et Lnight, sachant que, en substance :

- le Lden indique le niveau sonore moyen des bruits mesurés pour une journée de 24h, sur base annuelle – l'indicateur comporte des pénalités pour les bruits mesurés en soirée (19h à 22h) et la nuit (22h à 7h),
- le Lnight indique le niveau sonore moyen des bruits mesurés la nuit (22h à 7h), sur base annuelle.

Reprenant les termes visés à l'article 5.2 et à l'annexe I.3 de la directive 2002/49, l'ordonnance bruxelloise du 17 juillet 1997 précise en son article, 4, §2, al. 3 avec renvoi à son annexe I.3, que :

« Dans certains cas, en plus de Lden et Lnight et Levening s'il y a lieu, de Lday et Levening, il peut se révéler utile d'utiliser des indicateurs de bruit spéciaux et des valeurs limites correspondantes.

Les cas suivants en sont des exemples:

- *la source de bruit considérée n'est présente qu'une petite fraction du temps (par exemple, moins de 20 % du temps sur le total des périodes de jour d'une année, sur le total des périodes de soirée d'une année ou sur le total des périodes de nuit d'une année);*
- *le nombre d'événements sonores, au cours d'une ou de plusieurs des périodes considérées, est en moyenne très faible (par exemple, moins d'un événement sonore par heure; un événement sonore pourrait être défini comme un bruit durant moins de cinq minutes; on peut citer, comme exemple, le bruit provoqué par le passage d'un train ou d'un avion);*
- *la composante basse fréquence du bruit est importante;*
- *LAm_{ax} ou SEL (sound exposure level - niveau d'exposition au bruit) pour la protection en période nocturne dans le cas de crêtes de bruit élevées;*
- *protection supplémentaire durant le week-end ou une période particulière de l'année;*
- *protection supplémentaire de la période diurne;*
- *protection supplémentaire de la période de soirée; (...) » - souligné par le tribunal.*

F. VOLONTE EXPRIMEE, dans le passé, PAR L'ETAT BELGE DE S'ENGAGER DANS UNE EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

31. L'Etat belge et BAC soutiennent que la législation n'imposait pas à l'Etat belge de précéder ses décisions relatives à la circulation aérienne (instructions données à Belgocontrol) d'une évaluation environnementale (étude d'incidence et/ou consultation du public comme visé dans la loi du 13 février 2006 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et à la participation du public dans l'élaboration des plans et programmes relatifs à l'environnement).

32. Néanmoins, dans un passé récent, l'Etat belge a, d'ores et déjà, à différentes reprises, pris position concernant l'intérêt de procéder à pareilles évaluations environnementales pour la question relative à la circulation aérienne au départ de et vers l'aéroport de Bruxelles-National, et concernant ses obligations à cet égard.

Si ces prises de position n'emportent aucune conséquence juridique sur l'analyse à réserver au moyen de droit (application de la loi du 13 février 2006 aux instructions à destination de Belgocontrol), elles donnent un éclairage factuel au litige qui nous est soumis.

F.1. Projet de loi du 5 mai 2006 relatif à la fixation des procédures de vol

33. Le 5 mai 2006, l'Etat belge a déposé un projet de loi relatif à la fixation des procédures de vol (travaux parlementaires, chambre des représentants, Doc. 51, 2466/001).

Ce projet de loi est intéressant, notamment, au regard de la position que l'Etat belge y développe longuement concernant l'intérêt de procéder à des évaluations environnementales.

La section législation du Conseil d'Etat a analysé ce projet de loi. L'avis a principalement trait à la question relative à la répartition des compétences entre Etat fédéral et entités fédérées, problématique qui est de mise dans le cadre du présent litige à propos de la légalité de l'Arrêté Bruit et de la politique d'insonorisation des immeubles d'habitation situés sous les routes aériennes.

Ainsi, l'Etat y précise :

- « Dans la quête d'un équilibre entre l'exploitation de l'aéroport et les avantages économiques et sociaux qu'elle offre d'une part, et les effets secondaires non-souhaités du trafic aérien sur la santé des riverains des aéroports d'autre part, les autorités ont plusieurs fois adapté les procédures de vol au cours des années précédentes » (commentaire général, p. 8),
- « Cette loi établit une procédure qui garantit la consultation et la transparence face aux différents critères auxquels les procédures doivent être confrontées » (commentaire général, p.9),
- « Ce processus permet une prise de décision basée sur des études scientifiques, des avis d'experts et une enquête publique. » (commentaire général, p. 9),
- « Une procédure de vol permanente doit répondre à trois critères décrits dans le chapitre III. Ces critères sont la sécurité, la capacité et la santé » (commentaire, article 8, §1^{er}, p.12), sachant qu'il y a lieu de rechercher « l'équilibre essentiel entre ces trois critères » (commentaire, article 11, p. 14),
- « Le respect du critère de santé fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement, aux frais de la personne ayant initié le processus d'élaboration de la procédure de vol. L'impact sur l'environnement est étudié au regard de la pollution sonore et atmosphérique que la procédure de vol pourrait engendrer, ainsi que du respect par la procédure de vol proposée des réglementations adoptées dans le cadre de la protection d'un environnement sain. » (commentaire, article 8, §5, p. 13),
- « Cet article est consacré à la troisième étape dans le processus d'élaboration d'une procédure de vol. Cette étape est caractérisée par une enquête publique. Les modalités de cette enquête sont fixées par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Parmi ces modalités, seront notamment déterminées les personnes qui devront être consultées. Cette étape permet au pouvoir exécutif, à côté des études scientifiques, de mieux apprécier la perception de la population. Elle est le complément nécessaire aux études car il peut exister une différence entre ce qui est scientifiquement établi et ce qui est subjectivement ressenti. Cette étape permet de susciter une acceptation de la prise d'une décision et par là, d'atteindre un des buts recherchés par la loi, à savoir, la stabilité et la sécurité juridique. » (commentaire, article 10, p. 14),

- « Le critère de sécurité est le critère suprême. Les critères de capacité et de santé ne s'appliquent dès lors que dans la mesure où ils ne portent pas préjudice au critère de sécurité. Pendant le jour, le critère de santé s'applique dans le respect du critère de capacité. Pour la nuit, le critère de santé reprend le dessus sur le critère de capacité. » (commentaire, généralités, chapitre 3, p. 16),
- « La première forme d'impact du trafic aérien sur la santé vient des nuisances sonores créées par les avions. L'impact des nuisances sonores sur la santé est analysé par l'OMS qui considère l'impact du bruit environnant sur la santé par perturbation du sommeil comme étant fonction de la limite de bruit, du niveau de bruit moyen, de la fréquence des événements sonores, de la différence entre la limite de bruit et le bruit de fond et de la fréquence des composants sonores. » (commentaire, article 18, §1^{er}, p. 18),
- « Pour atteindre ce résultat, il est prévu que les procédures de vol sont élaborées de manière telle que les plans d'action qui sont adoptés sur la base de la directive 2002/49/CE du 25 juin, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement puissent être respectés. Cette directive n'est pas encore transposée en droit belge en ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-National. » (commentaire, article 18, §2, p. 19),
- « L'application de cette loi n'est possible que si la directive 2002/49/CE est transposée en droit belge et si la transposition de cette directive permet à l'État fédéral d'élaborer des procédures de vol. » (commentaire, article 27, p. 21).

F.2. Avis du Conseil d'Etat, section législation du 24 mars 2010

34. Le 24 mars 2010, le Conseil d'Etat, section législation émet un avis n° 47.937/4 à propos d'un nouvel avant-projet de loi qui lui est remis par l'Etat belge(www.raadvst-consetat.be).

Le texte de l'avant-projet de loi n'est pas disponible. Par contre l'avis est rédigé comme suit (souligné par le tribunal) :

« (...) l'avant-projet examiné ne se borne pas à fixer la procédure d'élaboration des procédures de vol. Outre la fixation des principes devant régir cette procédure d'élaboration et l'habilitation donnée au Roi pour l'arrêter, l'avant-projet fixe en effet lui-même, dans ses annexes 1 et 2, les procédures de vol et d'usage préférentiel des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National que le Roi reçoit le pouvoir de modifier ultérieurement.

Selon l'exposé des motifs, l'avant-projet se contente, sur ce point, de consacrer les procédures de vol existantes.

Dans le contexte de sa présente saisine, il n'appartient pas à la section de législation du Conseil d'État de se prononcer sur la régularité des procédures de vol actuelles.

La régularité de l'avant-projet, et plus particulièrement de ses annexes 1 et 2, est toutefois conditionnée au respect de normes supérieures qui s'imposent également au législateur, dès lors qu'il s'approprierait des normes qui sont actuellement de nature réglementaire.

À cet égard, il convient d'être plus particulièrement attentif aux droits des riverains de l'aéroport de Bruxelles-National à la santé et à la protection d'un environnement sain, consacrés par l'article 23, alinéa 3, 2/ et 4/, de la Constitution, ainsi qu'au droit au respect de la vie privée et familiale, garanti par l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme et par l'article 22 de la

Constitution. En outre, la répartition des nuisances sonores entre les riverains de l'aéroport doit pouvoir être justifiée au regard du principe d'égalité consacré par les articles 10 et 11 de la Constitution. Il revient à l'auteur de l'avant-projet de s'assurer que les options qu'il entend consacrer ont bien été choisies après une analyse de leur impact sur les droits fondamentaux précités et sont la résultante de la recherche d'un juste équilibre entre l'intérêt général et les différents intérêts particuliers en cause. L'exposé des motifs doit donc être complété sur ce point.

(...)

Le commentaire de l'article 17 de l'avant-projet énonce : « (...) La rédaction de cette déclaration environnementale est imposée afin de respecter, pour ce qui concerne l'adoption des procédures de vol à l'aéroport de Bruxelles-national, l'article 9 de la directive 2001/42 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Dès lors que les obligations de cette directive sont intégralement transposées dans le présent projet de loi pour ce qui concerne l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, les dispositions de la loi du 13 février 2006 relatives à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et à la participation du public dans l'élaboration des plans et des programmes relatifs à l'environnement ne seront pas d'application ».

Dans la mesure où, selon le commentaire de cet article, les dispositions de l'avant-projet s'écartent de celles de la loi du 13 février 2006, l'avant-projet n'assure pas la transposition correcte de la directive 2001/42/CE, transposée par la loi du 13 février 2006 précitée.

À titre d'exemples, il convient de relever que :

- *les dispositions de l'avant-projet relatives à l'évaluation des incidences tant des procédures de vol que des restrictions d'exploitation demeurent en deçà de ce que prévoit la loi du 13 février 2006, notamment pour ce qui concerne l'intervention du comité d'avis (article 5 de la loi), le contenu du rapport sur les incidences environnementales (article 9 et annexe II de la loi), la participation du public (article 14 de la loi) et le suivi de la mise en œuvre des plans et programmes (article 17 de la loi) ;*
- *les dispositions de la directive 2001/42/CE doivent l'être non seulement pour les modifications futures aux procédures de vol et restrictions d'exploitations que le Roi adopterait en exécution de la loi en projet, mais également à celles figurant en annexes 1, 2 et 4 de l'avant-projet.*

D'une part, la section de législation du Conseil d'État n'aperçoit pas ce qui justifierait, dans le cas de l'élaboration des procédures de vol et des restrictions d'exploitation applicables à l'aéroport de Bruxelles-National, de s'écarter des procédures prévues par la loi du 13 février 2006 précitée.

D'autre part, outre le problème de la justification, au regard des articles 10 et 11 de la Constitution, des différences de traitement qui seraient ainsi prévues au détriment des riverains de l'aéroport de Bruxelles-National par rapport aux personnes concernées par d'autres plans et programmes entrant dans le champ d'application de la loi du 13 février 2006 précitée, cette façon de procéder risque d'aboutir, en l'espèce, à une transposition incomplète de la directive 2001/42/CE précitée.

Le dispositif sera revu à la lumière de cette observation.

(...)

Contrairement à ce qu'indique l'article 2, alinéa 3, de l'avant-projet, celui-ci ne peut être considéré comme assurant la transposition, même partielle, de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (ci-après la « directive 2002/49/CE »). L'article 2 de l'avant-projet doit être corrigé sur ce point.

Il y a, en outre, lieu de rappeler que, conformément à l'article 8, paragraphe 1er, de cette directive, un plan d'action visant à gérer les problèmes de bruit et les effets du bruit, y compris, si nécessaire, la réduction du bruit, aurait dû être adopté au plus tard le 18 juillet 2008 pour l'aéroport de Bruxelles-National.

Outre ce rappel de l'obligation de transposer la directive 2002/49/CE, il convient de souligner que l'adoption du plan d'action qu'elle requiert est de nature à permettre l'exercice harmonieux des compétences fédérales et régionales liées à la gestion de la problématique des nuisances sonores générés par l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

Les objectifs de sécurité juridique et de stabilité qui motivent l'auteur de l'avant-projet ne pourront être pleinement atteints, tant pour ce qui concerne la fixation des procédures de vol et d'usage des pistes de l'aéroport que pour l'élaboration de restrictions d'exploitation, indépendamment de l'élaboration de ce plan d'action. ».

F.3. Prise de position de l'Etat belge suite au jugement prononcé le 31 juillet 2014

35. Dans son arrêt du 2 décembre 2015, la Cour d'appel de Bruxelles relève (souligné par le tribunal) :

« En l'espèce, l'Etat belge critique 'la décision de l'ordonnance (entreprise) – note du tribunal : notre jugement prononcé 'comme en référé' le 31 juillet 2014- aux termes de laquelle l'instruction du 15 mars 2012 est un plan au sens de la loi du 13 février 2006 de sorte qu'une consultation du public aurait dû être réalisée'(...)»

Cependant, alors qu'il lui incombe de justifier l'intérêt requis pour interjeter appel, l'Etat belge qui a acquiescé à l'ordonnance « pour le surplus », n'explique pas quel est le grief que lui inflige concrètement la qualification juridique, retenue par le premier juge, de l'instruction du 15 mars 2012, alors que par ailleurs, il souligne dans ses conclusions que 'dans le futur et en vue d'une solution structurelle, il envisage que chaque procédure de création et de modification éventuelle d'une route aérienne soit soumise au Conseil des ministres après études d'impact et après consultation du public.

Par conséquent l'appel de l'Etat belge est irrecevable (...) à défaut d'intérêt ».

(Bruxelles, 2 décembre 2015, 2014/AR/2121, inédit, p.10-11 - déposé en pièce 3.3 par la Région de Bruxelles-Capitale – souligné par le tribunal).

G. ACTION EN CESSATION ENVIRONNEMENTALE

36. Les parties demanderesse diligenter leur action en application de la loi du 12 janvier 1993 concernant un droit d'action en matière de protection de l'environnement.

37. L'article 1^{er} de cette loi dispose :

« Sans préjudice des compétences d'autres juridictions en vertu d'autres dispositions légales, le président du tribunal de première instance, à la requête du procureur du Roi, d'une autorité administrative ou d'une personne morale telle que définie à l'article 2, constate l'existence d'un acte même pénalement réprimé, constituant une violation manifeste ou une menace grave de violation d'une ou de plusieurs dispositions des lois, décrets, ordonnances, règlements ou arrêtés relatifs à la protection de l'environnement.

Il peut ordonner la cessation d'actes qui ont formé un commencement d'exécution ou imposer des mesures visant à prévenir l'exécution de ces actes ou à empêcher des dommages à l'environnement. Avant tout débat au fond, une tentative de conciliation aura lieu.

Le président peut accorder au contrevenant un délai pour se conformer aux mesures ordonnées. ».

38. La loi du 12 janvier 1993 ne définit pas la notion de 'protection de l'environnement'.

Cette notion s'entend de manière large pour assurer une approche évolutive du droit de l'environnement⁶, « visant toute disposition de nature à protéger les éléments constitutifs de l'environnement ou à lutter contre les nuisances affectant l'homme dans son cadre de vie »⁷.

39. Les normes auxquelles se réfère l'article 1^{er}, al. 1^{er} de la loi du 12 janvier 1993 sont non seulement les normes belges mais également les normes européennes et internationales, dans la mesure où elles sont directement applicables en droit belge⁸.

Un jugement ne constitue pas une norme⁹. Par voie de conséquence, la demande formulée par la commune de Woluwe-Saint-Pierre de condamner l'Etat belge à respecter l'autorité de chose jugée de notre jugement du 31 juillet 2014 et de l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 2 décembre 2015 (*demande 18*) est non fondée.

40. Pour constater l'existence d'une violation de dispositions légales relatives à la protection de l'environnement, au sens de l'article 1^{er} de la loi du 12 janvier 1993, il y a lieu¹⁰ :

- d'examiner si la violation de ces dispositions légales est établie de manière suffisamment certaine
- et tenir compte des conséquences de cette violation sur l'environnement.

41. L'action en cessation ne se confond pas avec l'action en réparation (ainsi celle fondée sur l'article 1382 du Code civil), et plus particulièrement en son volet indemnitaire.

⁶ Travaux parlementaires, Sénat, 1232-1 (1990-1991), p. 4.

⁷ B.Jadot, 'Le droit d'action en matière de protection de l'environnement organisé par la loi du 12 janvier 1993', Amén. 1993, 17-26, n° 3.

⁸ D. Van Gerven, Le droit d'action en matière de protection de l'environnement, JT, 1993/5667, p. 613 et suiv., n° 10.

⁹ Voir également à cet égard, D. Van Gerven, Le droit d'action en matière de protection de l'environnement, JT, 1993/5667, p. 613 et suiv., n° 10.

¹⁰ Voir notamment Cass., 18 décembre 2009, n° de rôle C.08.0334.F, www.cassonline.be.

La demande en cessation implique que l'activité contestée porte un trouble à l'environnement, que ce trouble soit actuel ou qu'il y ait menace de trouble.

Le trouble, ou la menace de trouble, doit se maintenir jusqu'au moment de la prise en délibéré, voire du prononcé du jugement, sauf à trancher une cause devenue sans objet pour ce qui concerne la demande en cessation environnementale.

Il appartient dès lors à chaque partie demanderesse de démontrer l'actualité de la situation qu'elle dénonce et dont elle entend obtenir la cessation (article 870 du Code judiciaire).

Les faits de la présente cause sont, par nature, évolutifs. L'examen auquel nous procéderons se fonde dès lors :

- Essentiellement sur la situation telle qu'elle existe au moment de la prise en délibéré, analysée au regard des pièces les plus récentes ;

Le caractère technique des pièces qui sont soumises à notre appréciation (dont notamment les analyses des enregistrements effectués par les sonomètres) implique par essence qu'elles fassent référence à des situations de survol datant d'il y a quelques (voire plusieurs) mois – en pratique, les éléments soumis à notre appréciation concernent la situation de survol pour l'année 2016 et les premiers mois de l'année 2017 ;

Cette manière de procéder reste adéquate au regard de la nature spécifique de la procédure diligentée (action en cessation) sachant que les parties s'accordent sur le fait que la situation reste, globalement parlant, inchangée par rapport aux pièces déposées ;

- Avec néanmoins prise en considération de la situation telle qu'elle existait dans un passé proche aux fins d'une mise en perspective.

La seule référence à des situations ponctuelles, sans démonstration de ce qu'elles se répètent encore actuellement, ou risquent de se répéter, reste dès lors sans incidence sur l'analyse telle que nous l'effectuerons.

42. En vertu de l'article 1^{er}, al. 2 de la loi du 12 janvier 1993, le juge de la cessation environnementale peut ordonner les mesures qu'il estime adéquates.

Après avoir constaté que les conditions visées à l'article 1^{er}, al. 1^{er} de la loi du 12 janvier 1993 sont réunies, le juge de la cessation environnementale dispose d'un pouvoir d'appréciation en ce qui concerne les mesures à prendre.

Ainsi, il peut, dans le cadre de son appréciation de la cause, lorsqu'il y a lieu à procéder à une balance des intérêts en présence, moduler l'ordre de cessation, voire le refuser, lorsqu'il constate un déséquilibre manifeste entre lesdits intérêts¹¹, le tout sachant que la mesure adéquate tend à protéger l'environnement et est adaptée aux besoins de la cause.

¹¹ Voir également en ce sens notamment B. Jadot, 'Le droit d'action en matière de protection de l'environnement organisé par la loi du 12 janvier 1993', Amén., 1993, n° spécial, p. 17 et suiv., n° 8.

Ces intérêts en présence sont , en substance :

- la sécurité,
- la protection de l'environnement, et notamment d'un environnement sain, revendiqué par les parties demanderessees mais dont l'Etat belge relève qu'il vaut pour l'ensemble des habitants survolés, en ce compris les habitants de la Région flamande,
- la protection de la vie économique en ce qu'elle est créatrice d'emplois (directs et indirects),
- le maintien du rôle international non seulement de l'aéroport mais également de Bruxelles, siège de l'OTAN et capitale de l'Union européenne.

43. Si le juge de la cessation a un pouvoir d'appréciation quant à la mesure à adopter, voire quant au fait de ne pas adopter de mesure, le tout eu égard aux intérêts respectifs en jeu, il n'en reste pas moins qu'il n'a pas à s'immiscer dans le pouvoir discrétionnaire dont dispose l'Etat belge en ce qui concerne l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

H. TENTATIVE DE CONCILIATION

44. Lors de l'audience du 19 avril 2017, les parties se sont accordées à déclarer, avant que ne débutent les plaidoiries sur le fond, qu'elles ne parviennent pas à s'entendre dans le cadre d'une tentative de conciliation.

I. PRINCIPE CONSTITUTIONNEL DE LA SEPARATION DES POUVOIRS – EXAMEN DE NOTRE POUVOIR DE JURIDICTION EN LA CAUSE

45. L'Etat belge soulève un déclinatoire de juridiction fondé sur la violation du principe de la séparation des pouvoirs.

L'Etat relève que ce déclinatoire concerne :

- les demandes formulées dans les citations introductives d'instance (demandes originaires) de la Région de Bruxelles-Capitale et de Woluwe-Saint-Pierre – il en déduit que nous sommes par ailleurs sans pouvoir de juridiction pour connaître des demandes subséquentes, formulées par voie de conclusions,
- certaines demandes formulées dans les dernières conclusions déposées par la Région de Bruxelles-Capitale, Woluwe-Saint-Pierre mais également Kraainem et Wezembeek-Oppem.

L'Etat belge précise qu'en formulant ces demandes, les parties demanderessees nous demandent en réalité de nous substituer à l'autorité qui, en l'espèce, dispose d'un pouvoir d'appréciation discrétionnaire pour ce qui concerne l'exploitation de l'aéroport.

46. Le principe constitutionnel de la séparation des pouvoirs intervient à différentes phases dans le cadre d'un litige mettant en cause une autorité administrative.

Il peut ainsi intervenir au stade :

- de l'examen du pouvoir de juridiction dont dispose le tribunal pour connaître de la cause,

- de l'examen de la nature de la demande formulée, au regard du prescrit de l'article 6 du Code judiciaire¹²,
- de l'examen des mesures concrètes à prononcer envers l'autorité administrative.

47. La question de savoir si un tribunal de l'ordre judiciaire (dont nous faisons partie) dispose ou non du pouvoir de juridiction lorsqu'une demande est formulée à l'encontre d'une autorité administrative s'examine au regard des considérations suivantes :

- Les tribunaux de l'ordre judiciaire sont compétents pour connaître d'une demande fondée sur un droit subjectif, cette compétence étant déterminée par l'objet réel et direct de la contestation¹³,
- Un droit subjectif implique l'existence d'une obligation juridique précise qu'une règle de droit objectif met directement à charge d'une autre personne et à l'exécution de laquelle le demandeur a un intérêt propre¹⁴,
- Pour qu'une personne puisse se prévaloir à l'égard de l'autorité administrative d'un tel droit, il faut que la compétence de cette autorité soit complètement liée¹⁵,
- L'administration qui prend une décision en vertu de son pouvoir discrétionnaire bénéficie d'une liberté d'appréciation qui lui permet de déterminer elle-même, dans les limites de la loi, les modalités d'exercice de ses compétences et les options qui lui semblent les plus adéquates,
- Lorsque l'autorité administrative rend une décision en vertu de son pouvoir discrétionnaire, le pouvoir judiciaire est compétent pour prévenir ou réparer toute atteinte portée fautivement à un droit subjectif par l'autorité administrative dans l'exercice de ce pouvoir discrétionnaire¹⁶.

48. Le droit à un environnement sain ne constitue pas un droit subjectif en ce qu'il ne répond pas à la définition rappelée ci-dessus.

49. Il n'en reste pas moins que nous disposons du pouvoir de juridiction pour connaître des demandes présentées devant nous :

La procédure en cessation environnementale organisée par la loi du 12 janvier 1993 consiste en une procédure *sui generis*, qui sort du cadre précité (supra n° 47) en ce qu'il n'y a pas lieu que nous nous prononcions sur l'existence ou non d'un droit subjectif, lequel constituerait un prérequis de notre saisine.

La nature de cette procédure est en lien étroit avec le fait que « *l'environnement fait partie du patrimoine commun d'une collectivité* » et que « *le préjudice écologique résultant d'une atteinte*

¹² Voir Bruxelles (9^{ème}), 21 février 2014, JT, 2015/6590, p. 79 ; Bruxelles (2^{ème}), 12 septembre 2014, JT, 2015/6590, p. 74.

¹³ Voir notamment Cass. 18 décembre 2008, RG C.05.0238.F et Cass. 16 janvier 2006, C.05.0057.F, le tout sur www.cassonline.be.

¹⁴ *Idem*.

¹⁵ *Idem*.

¹⁶ Voir notamment Cass, 24 septembre 2010, C.08.0429.N ; Cass. 26 mars 2009, RG C.07.0583.F, tous deux sur www.cassonline.be.

aux actifs environnementaux non marchands (...) constitue une agression pour la collectivité des hommes qui vivent en interaction avec lui (...) » (X. Thunis, Compenser le préjudice écologique : ressources et limites de la responsabilité civile », Amén. 2012/3, p. 81 et suiv., n° 28 et 33, et les références y citées).

L'article 1^{er} de la loi du 12 janvier 1993 organise la procédure spécifique qu'est l'action en cessation environnementale (laquelle porte sur un examen indispensable de la légalité des normes environnementales et peut mener au prononcé de mesures relatives à la protection de l'environnement) et désigne les tribunaux de l'ordre judiciaire (et plus particulièrement, le président des tribunaux de première instance) pour trancher ce type de litiges.

Ainsi, nous tirons notre pouvoir de juridiction de l'article 1^{er} précité, sans qu'il n'y ait lieu que nous procédions à une analyse de l'incidence de la séparation des pouvoirs sur notre pouvoir de juridiction.

50. Il n'en reste pas moins que reste d'actualité la règle, rappelée notamment par l'arrêt du 3 janvier 2008 de la Cour de cassation, selon laquelle si le pouvoir judiciaire peut tant prévenir que réparer toute atteinte illicitement portée à des droits subjectifs par des autorités même dans l'exercice de leur pouvoir discrétionnaire, il ne peut cependant à cette occasion priver ces autorités de leur liberté politique ni se substituer à celles-ci¹⁷, ni par ailleurs se prononcer par voie de disposition générale et réglementaire (article 6 Code judiciaire).

Le principe constitutionnel de la séparation des pouvoirs, empêche le tribunal non pas de prononcer une injonction (positive ou négative) envers l'autorité administrative agissant dans le cadre de son pouvoir discrétionnaire mais de « faire œuvre d'administrateur et de substituer (son) pouvoir d'appréciation à celui de l'autorité »¹⁸. Cette dernière considération présente toute son importance dans le cadre de la présente procédure en cessation environnementale au vu du pouvoir d'appréciation dont le juge de la cessation dispose en ce qui concerne la/les mesure(s) qui pourrai(en)t être imposée(s).

Ainsi, même si la cause entre dans son pouvoir de juridiction, le juge de la cessation devra tenir compte du principe constitutionnel de la séparation des pouvoirs au stade final de son raisonnement, lorsqu'il déterminera la mesure concrète qui sera ordonnée.

J. ETENDUE DE NOTRE COMPETENCE EN TANT QUE JUGE DE LA CESSATION ENVIRONNEMENTALE

51. L'Etat belge relève que certaines demandes dont nous sommes saisi n'entrent pas dans le champ d'application spécifique défini par l'article 1^{er} de loi du 12 janvier 1993, de sorte que nous n'avons pas compétence matérielle pour en connaître.

¹⁷ Voir notamment Cass., 3 janvier 2008, C.060322.NL.

¹⁸ P. Levert 'L'intervention du juge des référés dans le droit administratif in X, Le référé judiciaire, éd. Jeune Barreau de Bruxelles, 2003, p. 374 ; voir également en ce sens T. Bombois, 'Conditions et limites du pouvoir judiciaire face à l'autorité publique ... Vol au-dessus d'un nid de vipères ?', *CDPK*, 2005/1, 38, n° 29.

Dans ses secondes conclusions additionnelles et de synthèse, il sollicite pour la première fois la redistribution de ces demandes au tribunal de première instance francophone de Bruxelles à savoir, à un juge du fond 'ordinaire' du tribunal de première instance francophone de Bruxelles.

A titre subsidiaire, l'Etat belge sollicite que ces demandes soient déclarées non fondées.

52. La demande de redistribution s'analyse au regard de l'article 88, §2 du Code judiciaire.

L'incident n'ayant pas été soulevé avant tout autre moyen, il n'y a pas lieu de le prendre en considération.

53. Pour le surplus, il suffit, à ce stade, de constater que l'ensemble des parties demanderesse entendent obtenir la cessation (au sens large du terme) d'actes qu'elles considèrent être des violations manifestes ou des menaces graves de violation de dispositions légales ou réglementaires relatives à la protection de l'environnement comme visé à l'article 1^{er} de la loi du 12 janvier 1993.

La question de savoir si les demandes répondent effectivement aux conditions visées à l'article 1^{er} précité relève de l'examen du fondement des demandes.

K. RECEVABILITE

54. Il y a lieu de distinguer l'examen d'une exception d'irrecevabilité du fond de la cause, notamment pour ce qui concerne les éléments à prendre en considération pour prendre position :

« L'exception s'attache à la formulation de la prétention, aux allégations exhibées pour la soutenir, mais non à son soutènement même. C'est pourquoi l'exception doit être appréciée en fonction de ce que font apparaître les énonciations de l'acte exprimant la demande, sans que le juge doive s'attacher à rechercher si les allégations sont avérées et si les thèses convainquent »¹⁹.

K.1. Quant à l'irrecevabilité pour défaut de qualité dans le chef de l'Etat belge

55. L'Etat belge précise que diverses demandes formulées à son encontre ne peuvent recevoir exécution que par un ou des tiers, non partie(s) à la procédure (Belgocontrol, le(s) propriétaire(s) du terrain sur lequel se trouve les installations de BAC, les autorités administratives compétentes pour la délivrance des permis adéquats pour l'éventuel prolongement d'une piste de l'aéroport, les compagnies aériennes²⁰, ...).

L'Etat belge en conclut que la Région de Bruxelles-Capitale, Woluwe-Saint-Pierre, Kraainem et Wezembeek-Oppem formulent certaines demandes auxquelles il n'a pas qualité pour répondre. L'Etat belge en déduit que ces demandes sont irrecevables à son encontre.

¹⁹ M. Grégoire, 'Géométrie de l'instance', RCJB, 2008/1, p. 5 et suiv., notamment n° 14.

²⁰ Sachant que seules 4 d'entre-elles sont parties à la présente procédure, et qu'aucune demande n'est formulée à leur encontre.

56. Il est incontesté que l'Etat belge a compétence pour ce qui touche à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et à la gestion de son trafic aérien (voir supra n° 8). Il est notamment incontesté que l'Etat belge a pour mission, dans ce contexte, d'adresser des instructions à Belgocontrol.

Quand bien même Belgocontrol dispose d'une personnalité juridique propre et agit en vertu de sa mission légale, ce qui lui laisse une marge d'appréciation au regard de critères déterminés (sécurité), le fait que l'Etat belge soit compétent pour lui adresser des instructions est suffisant pour conclure au fait qu'il présente l'intérêt requis par l'article 17 du Code judiciaire pour être assigné en qualité de défendeur en la présente procédure, quand bien même une contestation existe quant aux demandes formulées à son encontre.

L'examen de l'existence ou de la portée du droit subjectif invoqué par les parties demandereses relève non pas de la recevabilité mais du bien-fondé de la demande²¹.

K.2. Quant à l'irrecevabilité pour défaut d'intérêt légitime dans le chef des parties demandereses

57. L'Etat belge relève que :

- les demandes dont nous sommes saisi, analysées isolément ou en leur ensemble, constituent des restrictions d'exploitation au sens du Règlement (UE) 598/2014 du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée,
- alors qu'en application de ce règlement, l'Etat belge ne pourrait mettre en œuvre ces restrictions d'exploitations qu'après avoir examiné les trois autres types de mesures de l'approche équilibrée (article 5.3 dudit Règlement), avec en sus respect d'un planning dont divers délais sont également déterminés par le Règlement,
- et par ailleurs, toujours en application de ce Règlement, les mesures opérationnelles de réduction de bruit doivent être précédées d'une consultation des parties prenantes (lecture combinée de l'article 5, §3 du Règlement et du point 1.4.3 de son annexe I).

A titre subsidiaire, l'Etat belge relève que les demandes sont également contraires à la Directive 2002/30/CE du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté, en ce qu'elles ne peuvent être plus restrictives que ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif environnemental (article 4.3 de la Directive).

L'Etat belge en conclut que l'intérêt des parties demandereses est illégitime, car en contradiction avec le contenu du Règlement 598/2014, et par ailleurs de la Directive 2002/30.

²¹ Voir notamment pour ce qui concerne l'intérêt à agir Cass., 26 janvier 2017, C.16.0291.F/3, www.cassonline.be ; Cass. 26 février 2004, *J.T.*, 2005, n° 6186, p. 437.

58. En l'espèce, dans les citations introductives d'instance, les parties demanderesse ont grief, à l'Etat belge de poser des actes qui constituent des violations manifestes de normes environnementales.

L'intérêt des demanderesse n'est pas illégitime au motif que leurs demandes pourraient s'avérer contraires au contenu du Règlement (UE) 598/2014, voire de la Directive 2002/30/CE.

Retenir le raisonnement proposé par l'Etat belge reviendrait à dénier aux demanderesse le droit de porter le litige qui les oppose à l'Etat belge devant un tribunal²², et rendrait par ailleurs sans utilité le recours organisé par la loi du 12 janvier 1993.

L'examen de la concordance entre les demandes formulées et le contenu des règles de droit européen sera examiné à l'occasion de l'analyse du bien-fondé des demandes présentées, sans qu'il n'y ait lieu, à ce stade de poser une question préjudicielle à la Cour de justice de l'Union Européenne.

L. GRIEF RELATIF A L'ABSENCE D'ETUDE D'INCIDENCES ET DE CONSULTATION DU PUBLIC

59. L'ensemble des parties demanderesse, à l'exception des communes de Kraainem et Wezembeek-Oppem, reprochent à l'Etat belge de ne pas avoir effectué d'étude d'incidences, ni par ailleurs de consultation du public, préalablement aux instructions qu'il donne à Belgocontrol pour ce qui concerne l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, et notamment l'organisation de la circulation aérienne.

Elles reprochent à l'Etat belge notamment une violation manifeste de l'article 8 CEDH (moyen en droit développé par Woluwe-Saint-Pierre) et de la loi du 13 février 2006 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes et à la participation du public dans l'élaboration des plans et programmes relatifs à l'environnement (moyen en droit formulé par l'ensemble des parties demanderesse soutenant le grief analysé).

L.1. Mise en perspective : obligations positives induites de l'article 8 CEDH

60. En matière environnementale, *« lorsqu'il s'agit de traiter des questions complexes de politique environnementale et économique »*, la Cour européenne des droits de l'homme interprète l'article 8 CEDH comme impliquant que *« le processus décisionnel doit tout d'abord nécessairement comporter la réalisation d'enquêtes et d'études appropriées, de manière à permettre l'établissement d'un juste équilibre entre les divers intérêts en jeu. Il n'en résulte cependant pas pour autant que les décisions ne peuvent pas être prises sur la base de données non exhaustives et vérifiables sur tous les aspects de la question à trancher. (...) L'importance de l'accès du public aux conclusions de ces études ainsi qu'à des informations permettant d'évaluer le danger auquel il est exposé ne fait pas de doute. (...) Enfin, les individus concernés doivent aussi pouvoir former un recours contre toute décision, tout acte ou toute omission devant les tribunaux*

²² Voir notamment à cet égard G. Closset-Marchal, 'Les garanties du procès équitable en droit judiciaire privé', JT, 2011/6451, p. 681 et suiv., dont n° 7 à 14.

s'ils considèrent que leurs intérêts ou leurs observations n'ont pas été suffisamment pris en compte dans le processus décisionnel » (CEDH, arrêt Flamenbaum et autres c. France du 13 décembre 2012, §138, et les références y citées - Voir également à cet égard Bruxelles, 31 mars 2017 (aéroport Bruxelles-National – problématique des instructions ministérielles données par l'Etat belge à Belgocontrol) inédit, 2011/AR/1971, n° 105 et 148-151 et Bruxelles, 2 juin 2017 (aéroport de Bierset – problématique du permis d'environnement relatif à l'exploitation de l'aéroport), inédit, 2010/AR/2042, n° 181, 190).

La jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne doit être mise en lien avec la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998, en vigueur depuis le 30 octobre 2001 et la directive européenne 2001/42, avec obligation de transposition pour le 21 juillet 2004 (avec mesures transitoires pour les plans et programmes dont l'élaboration a débuté avant cette date – voir article 13 de ladite directive).

61. Dans chacun des litiges tranchés par les arrêts des 31 mars 2017 et 2 juin 2017 (précités, supra n° 54), la Cour d'appel de Bruxelles a constaté que, respectivement, ni l'Etat belge ni la Région wallonne n'avaient effectué d'enquête ou d'étude appropriées et préalables au regard de la situation spécifique des personnes habitant sous les couloirs aériens concernés. La Cour en conclut, dans les deux causes, que respectivement l'Etat belge et la Région wallonne ont commis à cet égard une faute, au sens de l'article 1382 du Code civil :

- arrêt du 31 mars 2017, n° 151, in fine
« En décidant l'utilisation préférentielle de la piste 02 à l'atterrissage sans étudier à l'avance et de manière appropriée ses effets sur les droits fondamentaux des intimés habitant sous le couloir d'atterrissage de la piste 02, l'Etat belge a violé, à leur égard, l'article 8 de la CEDH (examen sous l'aspect procédural) »,
- arrêt du 2 juin 2017, n° 192, in fine
« C'est dès lors en violation des exigences précitées de l'article 8 de la CEDH que, parallèlement au développement des infrastructures de l'aéroport, la Région wallonne n'a pas intégré dans le processus décisionnel la tenue des enquêtes et études préalables requises portant sur la globalité du développement aéroportuaire envisagé, en ce compris la problématique environnementale posée par l'exploitation nocturne du site.

Le processus décisionnel tel qu'il a été conduit, n'a nullement permis d'assurer une prévention efficace des dommages à l'environnement et n'a pas permis d'assurer le respect de l'équilibre entre les droits concurrents qui étaient en jeu au moment où l'ingérence s'est produite.

L'absence d'enquêtes et d'études appropriées et d'information du public préalables à la décision permet également de conclure à la violation de l'article 8 de la CEDH. ».

Les arrêts précités des 31 mars 2017 et 2 juin 2017 concernent tous deux des faits litigieux datant d'avant l'entrée en vigueur de la loi du 13 février 2006.

L.2. Loi du 13 février 2006 et ses implications procédurales en ce qui concerne les instructions données à Belgocontrol – incidence sur la légalité de ces instructions

62. La loi du 13 février 2006 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et à la participation du public dans l'élaboration des plans et programmes relatifs à l'environnement transpose, en droit belge, divers instruments de droit international (Convention d'Aarhus, directive 2001/42/CE et directive 2003/35/CE).

L'objectif essentiel de la directive 2001/42 du 27 juin 2001 consiste à soumettre les plans et programmes y visés à une évaluation environnementale (plus ou moins contraignante selon les cas de figure) **lors de leur élaboration et avant leur adoption** (Cour Constitutionnelle, arrêt 95/2012 du 19 juillet 2012, B.7.1).

63. Dans le cadre de la présente procédure, l'Etat belge et BAC contestent formellement que les instructions litigieuses constituent un plan ou programme au sens de la loi du 13 février 2006, et par ailleurs que les instructions litigieuses répondent à l'ensemble des critères retenus par cette loi pour être soumises aux obligations d'évaluations environnementales qu'elle met en place.

Ils en déduisent que procéder à de telles études d'incidences ou enquêtes publiques avant la prise de toute instruction à adresser à Belgocontrol n'est pas légalement exigé. L'Etat belge ajoute que procéder de la sorte est de surcroît, concrètement parlant, impraticable.

L.2.1. Analyse de la loi du 13 février 2006

64. La loi du 13 février 2006 impose :

- une participation du public lors de l'élaboration, la modification ou le réexamen de plans ou programmes relatifs à l'environnement (article 7 de la loi),
- une évaluation des incidences, laquelle implique une phase de participation du public (article 6, §1 de la loi), lors de l'élaboration, la modification ou le réexamen
 - de plans et programmes relatifs à des secteurs précis (production et approvisionnement en électricité, réseau de transport de l'électricité, approvisionnement en gaz naturel, déchets radioactifs, ...),
 - mais également « *de tout autre plan ou programme qui définit le cadre dans lequel la mise en œuvre de projets peut être autorisée et qui est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement* » (article 6, §1, 3° et 4° de la loi) – il s'agit de la disposition légale sur lequel le grief est fondé.

65. L'article 4 de la loi précise que : « L'évaluation des incidences sur l'environnement des plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement et la

participation de public à l'égard des plans et programmes relatifs à l'environnement s'effectuent pendant leur élaboration et avant qu'ils ne soient adoptés » (souligné par le tribunal).

66. Ni la loi du 13 février 2006, ni les instruments internationaux, dont la directive 2001/42, qui en sont le fondement ne définissent les notions de 'plan' et 'programme'.

L'article 6, §1^{er}, 3° de la loi du 13 février 2016 indique que outre les plans et programmes relatifs à des secteurs spécifiques, il s'agit de tout « *plan ou programme qui définit le cadre dans lequel la mise en œuvre de projets peut être autorisée* ».

L'article 3.3° de la loi spécifie qu'un projet consiste en « *tout acte, opération ou activité dont la réalisation est envisagée par une personne physique ou morale, de droit public ou privé* ». Une disposition légale claire n'a pas à être interprétée.

Saisie d'une question préjudicielle à propos de la notion de 'plan ou programme' au sens de la directive 2001/42, la Cour de justice de l'Union européenne précise, dans son arrêt du 27 octobre 2016, « *compte tenu de la finalité de cette directive consistant à garantir un niveau élevé de protection de l'environnement, les dispositions qui délimitent son champ d'application, et notamment celles énonçant les définitions des actes envisagés par celle-ci, doivent être interprétées d'une manière large* » (CJUE, arrêt D'Oultremont c. Région wallonne du 27 octobre 2016, C-290/15, n° 40).

La Cour de justice précise ensuite que « *la notion de 'plans et programmes' se rapporte à tout acte qui établit, en définissant des règles et des procédures de contrôle applicables au secteur concerné, un ensemble significatif de critères et de modalités pour l'autorisation et la mise en œuvre d'un ou de plusieurs projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement* » (CJUE, arrêt D'Oultremont c. Région wallonne du 27 octobre 2016, C-290/15, n° 49, et les références y citées).

Il n'y a dès lors pas lieu de poser une question préjudicielle à cet égard.

La Commission européenne, dans son rapport d'évaluation pluriannuel et dans son guide d'interprétation de la directive concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par les directives 97/11/CE et 2003/35/CE (dite directive relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement ou directive EIE), relève que la directive EIE et la directive 2001/42 (dite directive relative à l'évaluation environnementale stratégique, ou directive EES) « *portent sur des sujets différents et n'ont pas la même nature* »²³ (contra jugement 'comme en référé' prononcé par le président du tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles le 6 avril 2016, inédit, 15/2896/A et autres, p. 80, déposé par l'Etat belge en pièce III.E.3).

67. L'article article 3, 1°, b de la loi du 13 février 2016 contient une différence de terminologie :

- la version française du texte précise que les plans et programmes concernés sont ceux prévus par des dispositions législatives, réglementaires ou administratives,

²³ Commission européenne, rapport du 23 juillet 2009, COM (2009) 378 final, p. 9, eur-lex.europa.eu ; Commission européenne, 'Interprétation des catégories de projets énumérées aux annexes I et II de la directive EEI', 2015, ec.europa.eu/environnement/eia/pdf/cover_2015_fr.pdf, p. 17

- tandis que la version néerlandophone du texte, reprenant textuellement la directive 2001/42, indique que lesdits plans et programmes concernés sont ceux prescrits (« voorgeschreven ») par ces dispositions.

Cette différence est uniquement textuelle, et non pas conceptuelle, les travaux parlementaires de la loi du 13 février 2006 précisant expressément à cet égard (tant en français qu'en néerlandais) que « *ainsi, le terme 'exigé' doit être compris dans le sens de 'prévu'* ». Les travaux préparatoires indiquent, pour le surplus, que « *la directive vise dès lors tous types de décisions déterminant le cadre dans lequel peut être autorisée la mise (en œuvre) en Belgique d'un projet, que ce cadre ait une portée contraignante ou qu'il s'agisse seulement d'une ligne de conduite dont il est possible de s'écarter moyennant une motivation adéquate* »²⁴.

Dans son arrêt du 22 mars 2012, la Cour de justice de l'Union européenne précise à cet égard que « *doivent être regardés comme 'exigés' au sens et pour l'application de la directive 2001/42 et dès lors, soumis à l'évaluation de leurs incidences sur l'environnement dans les conditions qu'elle fixe, les plans et programmes dont l'adoption est encadrée par des dispositions législatives ou réglementaires nationales, lesquelles déterminent les autorités compétentes pour les adopter ainsi que leur procédure d'élaboration* » (CJUE, arrêt du 22 mars 2012, en cause C-567/10, Inter Environnement Bruxelles asbl et autres c. Région de Bruxelles-Capitale, n° 31 de l'arrêt). Pour cette analyse également, la Cour de justice retient la finalité de la directive 2001/42 « *qui consiste à garantir un niveau élevé de protection de l'environnement* » (CJUE, arrêt du 22 mars 2012, op cit supra, n° 30 de l'arrêt)

68. La Cour de justice de l'Union européenne, rejoignant l'opinion de son avocat général, insiste sur « *l'importance d'éviter de possibles stratégies de contournement des obligations énoncées par la directive 2001/42 pouvant se matérialiser par une fragmentation des mesures, réduisant ainsi l'effet utile de cette directive* » (CJUE, arrêt D'Oultremont c. Région wallonne du 27 octobre 2016, C-290/15, n° 48, et jurisprudence citée).

1.2.2. Examen in concreto.

69. Dans le cadre de la présente procédure, les mesures postulées par les parties demandresses ont trait, notamment,

- à l'utilisation de la route du Canal,
- à l'utilisation de la route du 'virage gauche court' et du 'virage gauche central',
- au survol du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale pendant la tranche horaire 23h-7h,
- aux des normes de vent applicables aux pistes 25R et 25L, avec effet de vase communicant pour ce qui concerne l'utilisation de la piste 1 pour les atterrissages.

Ces problématiques sont actuellement régies par les instructions des 15 mars 2012 ('Instruction Wahtelet' – pièce I.14 de l'Etat belge), 17 juillet 2013 (pièce I.15 de l'Etat belge), 16 décembre

²⁴ Travaux parlementaire, Chambre des représentants, Session 2005/2006, document 51-2108/001, p. 9.

2013 (pièce I.16 de l'Etat belge), du 23 octobre 2014 ('Instruction Galant' – pièce I.18 de l'Etat belge) et du 10 mars 2017 (pièce 46 déposée par les communes de Kraainem et Wezembeek-Oppem).

L'instruction du 15 mars 2012 est globale et porte notamment sur²⁵:

- La modification du processus de choix des pistes en usage (problématique des pistes préférentielles couplée à la question des normes de vent) ;
- Les procédures de vol, en ce compris la détermination de routes aériennes et les conditions techniques de leur utilisation (altitude de virage, distance de virage par rapport aux balises, ...), dont :
 - le dédoublement du virage à gauche (virage court et virage long),
 - le remplacement de la route dite 'Chabert' passant au-dessus de la Région de Bruxelles-Capitale, par la route du Canal,
 - conditions d'utilisation de la route du Canal,
 - précisions concernant les survols effectués par les gros-porteurs, ...

L'instruction du 17 juillet 2013 porte sur la modification du processus de choix des pistes en usage (problématique des normes de vent).

L'instruction du 16 décembre 2013 porte sur la 'clarification' de l'instruction du 17 juillet 2013, principalement pour ce qui concerne les normes de vent (« *en clarifient sa compréhension afin de faciliter la mise en œuvre des procédures de sélection de pistes à EBBR* »).

L'instruction du 23 octobre 2014, qui vu la teneur du jugement prononcé le 31 juillet 2014 demande « (...) *de supprimer complètement toutes les modifications apportées aux AIP le 6 février 2014 et de restaurer à l'identique les procédures décrites dans les AIP en vigueur le 5 février pour tous les paramètres qui impactent les opérations de l'aéroport de Bruxelles-National* ».

L'instruction du 10 mars 2017, qui porte sur le lien à faire entre l'instruction du 17 juillet 2013 et celle du 16 décembre 2013.

Ces instructions doivent être lues en leur ensemble.

70. Les instructions précitées ont été élaborées et adoptées par une autorité fédérale (Ministre, Secrétaire d'Etat ou autorité administrative compétente, tenant compte de la délégation autorisée par l'article 43, §2 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne), comme requis par l'article 3, 1°, a de la loi du 13 février 2006.

Elles trouvent leur source dans les dispositions légales qui donnent compétence à l'Etat belge pour organiser l'exploitation, trafic aérien compris, de l'aéroport de Bruxelles-Capitale (voir supra n° 8). Elles sont ainsi encadrées par ces dispositions légales sans qu'il n'y ait lieu qu'elles soient, au sens strict du terme, exigées ou imposées (cfr supra n° 67-68 ; contra Conseil d'Etat, arrêts

²⁵ Selon l'ordre de présentation dans les instructions du 15 mars 2012.

n° 238.283 et 238.284 du 22 mai 2017, respectivement p. 10 et 12-13). La condition visée à l'article 3, 1°, b de la loi du 13 février 2006 est remplie.

71. Les instructions litigieuses constituent un plan ou programme au sens de la loi du 13 février 2006, en ce qu'elles mettent sur pied le cadre fondateur de l'organisation de la circulation aérienne au départ de et vers l'aéroport de Bruxelles-National (procédures de vol et routes aériennes), ce cadre étant constitué de normes, formant un ensemble organisé, devant être mises en œuvre par Belgocontrol et devant être prises en considération pour l'organisation concrète des vols tant par BAC, que par les compagnies aériennes et par Belgocontrol.

La particularité relative au secteur aérien est que la modification de l'organisation de la circulation aérienne, par la création de nouvelles routes ou par la modification substantielle des conditions d'utilisation de ces routes, au départ de pistes d'atterrissage et décollages existantes, n'implique pas la réalisation de travaux. Les routes aériennes sont en quelque sorte dématérialisées. Par contre, le rôle de BAC, des compagnies aériennes et de Belgocontrol s'avère crucial pour la mise en œuvre et le respect de l'organisation mise en place (sous réserve de la possibilité d'y déroger pour motifs de sécurité).

72. Les instructions litigieuses sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, en ce que :

- elles portent sur l'organisation de la circulation aérienne d'un aéroport dont l'activité porte sur quelques 250.000 mouvements par an,
- cet aéroport étant situé aux abords de la Région de Bruxelles-Capitale, région densément, voire très densément, peuplée,
- la circulation aérienne emporte la création de voies aériennes, permettant l'approche et le décollage des avions, ce qui nécessairement induit une pollution sonore pour les habitants situés sous ces couloirs et une pollution de l'air,
- la pollution sonore (objet du litige) est d'autant plus importante que les zones survolées se trouvent près de l'aéroport et/ou sont intensément survolées,
- un nombre non négligeable de routes aériennes traversent le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, et sont utilisées de jour comme de nuit,
- l'OMS reconnaît l'incidence néfaste pour la santé d'une pollution sonore atteignant un certain niveau, une distinction étant effectuée selon que la pollution sonore est subie en journée ou durant la nuit,
- les matières traitées par ces instructions (procédures de vol, détermination des routes aériennes et conditions de leur utilisation) sont précisément celles qui, dans le cadre de l'organisation de la circulation au départ de et vers l'aéroport, cadre fondateur décrété par les instructions, ont notamment (mais pas exclusivement) pour objet de gérer les nuisances sonores engendrées par la circulation aérienne (dont notamment, p. 63 des instructions du 15 mars 2012 « *Considérant qu'il convient de ce fait d'exécuter entièrement les décisions des Conseils des Ministres précités dans le cadre de la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National* » ; voir également les considérations développées par l'Etat belge dans le cadre du projet de loi du 5 mai 2006 – cfr supra n° 33).

L.2.3..Conclusion

73. Par voie de conséquence, une étude d'incidences, qui implique par ailleurs une participation du public, telle qu'organisée par la loi du 13 février 2006 aurait dû être concrétisée avant que les instructions du 15 mars 2012 et les instructions subséquentes (formant un tout) soient prises, et a fortiori avant qu'elles soient mises en œuvre, à tout le moins pour ce qui concerne l'objet de la présente procédure.

L'Etat belge ne démontre pas avoir effectué ces évaluations environnementales.

L'instruction du 17 juillet 2013 a été précédée d'une étude d'incidence (EGIS AVIA) relative aux normes de vent tant pour ses incidences au niveau de la sécurité qu'au niveau de ses incidences environnementales.

Pour le surplus, les adaptations apportées ultérieurement à l'instruction du 17 juillet 2013 n'ont pas été précédées d'une étude d'incidences environnementales.

L'étude dressée, a posteriori, par l'ULB (déposée en pièce 5.2 par la Région de Bruxelles-Capitale) ne concerne que certains volets de l'instruction du 15 mars 2012 ('Instruction Wathélet'). Cette étude est par ailleurs largement négative par rapport aux options décidées par cette instruction, ce qui démontre l'importance de procéder à ces études avant de décider du plan/programme et avant sa mise en œuvre concrète.

De manière générale, il n'y a pas eu de participation du public. L'Etat belge ne dépose aucune pièce à cet égard. Les communes présentes à la cause ont toutes contesté, lors de l'audience du 19 juin 2017, avoir été consultées tandis que le service de médiation tel qu'il est organisé ne répond pas au prescrit de l'article 4 de la loi.

74. Il a violation manifeste de la loi du 13 février 2006.

Cette loi a trait à l'environnement au sens de l'article 1er de la loi du 12 janvier 1993, en ce qu'elle transpose, en droit belge, la directive 2001/42 qui elle-même a pour finalité de garantir un niveau élevé de protection de l'environnement.

L'incidence concrète, et par ailleurs d'importance, de cette violation de la loi sur l'environnement est avérée.

75. Au vu de cette conclusion, il n'y a pas lieu d'analyser (principe d'économie procédurale) s'il y a également eu violation des obligations procédurales positives induites par l'article 8 CEDH, voire des obligations procédurales de même nature mais induites par d'autres réglementations européennes ou nationales (ce que soutient la commune de Woluwé-Saint-Pierre).

M. EXAMEN DE LA LEGALITE DE L'ARRETE BRUIT DE 1999

76. Les parties demanderesses fondent l'action en cessation (notamment) sur la violation de l'Arrêté Bruit bruxellois de 1999.

La commune de Woluwe-Saint-Pierre fonde également sa demande sur cet Arrêté, mais à titre subsidiaire.

Pour la clarté, il est utile de préciser que cet Arrêté n'est pas applicable, *ratione loci*, aux communes de Kraainem et de Wezembeek-Oppem qui dès lors ne fondent pas leur action sur cette base juridique.

77. L'Etat belge relève que l'Arrêté Bruit de 1999 est disproportionné dans ses effets, position que soutient également BAC.

BAC soutient en sus que l'Arrêté Bruit est disproportionné en ce que le législateur bruxellois est sorti de son champ de compétence.

Les compagnies d'aviation formulent une exception d'illégalité, fondée sur l'article 159 de la Constitution. Elles soumettent à notre analyse les 5 griefs formulés par l'Etat belge en y ajoutant 3 autres.

Au final, les parties défenderesses concluent à une situation de disproportion pour les motifs suivants :

- absence de correspondance des zones de l'arrêté bruit avec les contours de bruit de l'aéroport de Bruxelles-National,
- absence de prise en considération des conditions atmosphériques,
- influence d'impondérables sur les niveaux de bruit mesurés au sol,
- confusion des indicateurs sur lesquels repose la fixation de la norme de 70 décibels fixés pour la nuit en zone zéro,
- marge de manœuvre limitée de l'Etat,
- absence de prise en compte des caractéristiques acoustiques des avions,
- absence de prise en compte des possibilités techniques des compagnies aériennes et de l'évolution technologique,
- délimitation des zones en fonction desquelles varie la sévérité des seuils de bruit à respecter à partir d'un point est sans lien logique avec la produit du bruit émis par les avions survolant la région bruxelloise,
- en l'absence des tolérances administratives, les normes de bruit ont les mêmes effets qu'une interdiction (totale ou partielle) d'accès à l'aéroport de Bruxelles-National, et constituent par conséquent une restriction d'exploitation interdite par la Directive 2002/30, aujourd'hui abrogée et remplacée par le Règlement 598/2001.

78. Le principe de proportionnalité recouvre plusieurs notions²⁶ :

- En tant qu'application du principe du raisonnable, il requiert qu'il existe un rapport raisonnable de proportionnalité entre les motifs de fait fondant un acte administratif et son objet,

²⁶ P. Goffaux, Dictionnaire de droit administratif, 2^{ème} éd, Bruylant, 2016, p. 511 et suiv.

- Dans le contrôle du principe d'égalité, pour apprécier si un législateur est demeuré dans les limites de ses compétences, sachant que ce principe implique qu'une autorité ne peut exercer ses compétences que dans la mesure où cet exercice ne rend pas impossible ou excessivement difficile l'exercice de leurs compétences par les autres autorités,

L'examen du principe de proportionnalité s'effectue de manière marginale²⁷, dans le respect du principe de la séparation des pouvoirs.

79. L'Arrêté Bruit, disposition réglementaire à portée générale, a d'ores et déjà fait l'objet de plusieurs examens quant à sa validité, sans que ces examens n'aient, jusqu'à présent, abouti à un constat d'illégalité.

Le Conseil d'Etat et divers tribunaux et cours de l'ordre judiciaire ont d'ores et déjà été saisis, à de multiples reprises, de la question relative à la légalité de l'Arrêté Bruit.

Jusqu'à présent, ces procédures et moyens n'ont pas abouti.

Les arrêts négatifs, prononcés au fond²⁸ par le Conseil d'Etat ne concernent pas (l'ensemble) des parties soulevant actuellement les griefs d'illégalité. Par ailleurs, les griefs et moyens (en fait et en droit) dont nous sommes saisi à propos de la disproportion dans les effets de l'Arrêté Bruit ne sont pas identiques à ceux déjà présentés à la censure du Conseil d'Etat (dont notamment les arrêts prononcés en assemblée générale le 9 mai 2006) et des tribunaux de l'ordre judiciaire (arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 9 juin 2005, ordonnances en référé des 8 février 2007 et 31 juillet 2014 – pour ce dernier, lu en combinaison avec l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 9 décembre 2015).

Il n'y a dès lors pas lieu de conclure au fait que les décisions précédentes du Conseil d'Etat et des juridictions de l'ordre judiciaire seraient revêtues de l'autorité de chose jugée pour ce qui concerne l'examen de la légalité de l'Arrêté Bruit (même à uniquement considérer qu'il s'agisse d'une autorité de chose jugée relative pour ce qui concerne les décisions de rejet prises par le Conseil d'Etat)²⁹.

80. En application de l'article 159 de la Constitution, il nous appartient de vérifier si l'Arrêté Bruit dont l'application est en cause est conforme à la loi, sachant qu'il constitue une norme environnementale au sens de l'article 1^{er} de la loi du 12 janvier 1993.

Le contrôle qui nous est dévolu consiste en un examen de la légalité interne et externe de l'action de l'administration sans qu'il ne nous appartienne d'en juger l'opportunité, sauf le cas d'une erreur manifeste d'appréciation³⁰ (ou autrement dit, une erreur qu'aucune autorité raisonnablement prudente et diligente ne commettrait).

²⁷ P. Goffaux, op cit, p.177 et suiv.

²⁸ Par opposition aux décisions prises sur des questions procédurales propres au Conseil d'Etat.

²⁹ Voir également à cet égard Gand, 17 novembre 2015, APT, 2016/4, p. 706 et suiv. (traduction libre), déposé en version originale en pièce 3.13 par la Région de Bruxelles-Capitale et M. Nihoul, 'L'autorité de la chose jugée relative des arrêts de rejet du Conseil d'Etat devant le pouvoir judiciaire enfin affirmée?', APT, 2016/4, p. 710 et suiv.

³⁰ J.-F. Neuray, 'L'appréciation de l'opportunité de l'action administrative, le respect des lois d'urbanisme et d'environnement et la séparation des pouvoirs', note sous Civ. Bruxelles, (réf) 31 octobre 2001, JLMB, 2002, p. 1728 ; voir également D. Lagasse, 'Pouvoir discrétionnaire d'appréciation et contrôle des motifs des actes de l'administration

Si nous devons conclure, à l'issue de cet examen, que l'Arrêté Bruit est illégal, nous serions tenu de le priver de tout effet dans le cadre de la présente procédure³¹.

81. En tant qu'application du principe du raisonnable, le principe de proportionnalité requiert qu'il existe un rapport raisonnable de proportionnalité entre les motifs de fait fondant un acte administratif et son objet³².

82. BAC et les compagnies aériennes mettent particulièrement en avant :

- Leur droit à exploiter leur activité commerciale, lequel constitue un des volets de la liberté d'entreprendre tel que défini actuellement par les articles II.3 et II.4 du Code de droit économique,
- Leur droit d'empêcher un dommage de survenir (article 1382 du Code civil) du fait d'une faute qui porterait atteinte à leur droit subjectif 'principal'.

La liberté d'entreprendre, en ce compris en son volet relatif au droit à exploiter son activité commerciale constitue un droit subjectif, qui n'est pas absolu, mais qui s'impose erga omnes, en ce compris envers les pouvoirs publics³³.

83. L'aéroport de Bruxelles-National présente la particularité d'être exploité par l'Etat fédéral, d'être situé sur le territoire de la Région flamande et d'être à l'origine du survol de la Région de Bruxelles-Capitale.

84. L'Arrêté Bruit de 1999 établit des normes d'immission de bruit, c'est-à-dire des normes relatives aux bruits tels qu'ils sont perçus au sol. Ces normes ne visent pas les décollages et atterrissages à l'aéroport mais, d'une manière générale, la protection de la population contre les nuisances dues aux survols aériens de la Région de Bruxelles-Capitale (ainsi notamment Conseil d'Etat, siégeant en assemblée générale, arrêts du 9 mai 2006, n° 158.548, p. 17 ; Cour d'appel de Bruxelles, 9 juin 2005).

M.1. Grief relatif à l'absence de correspondance des zones définies par l'Arrêté Bruit avec les contours de bruit de l'aéroport de Bruxelles-National

85. L'Etat belge relève que « *la définition des zones par des arcs de cercles est pour le moins insolite puisque dans tous les aéroports où l'on définit des zones acoustiques, les zones sont définies au moyen de courbes donnant des contours de bruit* » et par ailleurs qu'« *il n'existe pas de correspondance entre la définition des zones de bruit en Région de Bruxelles-Capitale et les contours de bruits observés pour l'aéroport de Bruxelles-National* » (n° 153 de ses conclusions).

Il invoque, soutenu par BAC et les compagnies aériennes, que cette situation est à l'origine du fait que l'Arrêté Bruit est disproportionné quant à ses effets.

en matière d'urbanisme et d'environnement', Aménagement – Environnement, 2000, n° spécial, p. 79 et suiv., notamment n° 11.

³¹ Voir notamment Cass., 4 novembre 2011, C.09.0130.F, www.cassonline.be.

³² P. Goffaux, Dictionnaire de droit administratif, 2^{ème} éd, Bruylant, 2016, p. 511 et suiv.

³³ Y. De Cordt et G. de Pierpont, Les libertés économiques dans le Code de droit économique, JT, 2014/6581, p. 711 et suiv, n° 7 et les références y citées.

86. La Région de Bruxelles-Capitale ne conteste pas le fait que les autorités exploitant les aéroports définissent usuellement les zones acoustiques au regard de contours de bruit.

87. Cependant, le tracé de ces contours de bruit dépend nécessairement de l'utilisation qui est faite des différentes pistes de l'aéroport (pistes utilisées pour le décollage ou l'atterrissage, de manière prioritaire ou non, la répartition éventuelle entre l'utilisation des différentes pistes, ...) et des routes aériennes que les avions doivent emprunter tant à l'atterrissage qu'au décollage.

Les contours de bruit sont en réalité dressés au départ de l'émission du bruit engendrés par les décollages et atterrissages.

Leur contour est, par essence, évolutif puisque dépendant de l'utilisation des pistes et routes aériennes.

Or l'objectif de l'Arrêté Bruit est de :

- réguler la question de l'immission des bruits aériens, c'est à dire les nuisances sonores au départ du sol, telles que perçues par les habitants concernés,
 - tout en préservant l'exploitation de l'aéroport
- (voir à cet égard, Cour d'appel de Bruxelles, arrêt du 9 juin 2005, p. 22).

L'Etat belge, BAC et les compagnies aériennes ne démontrent pas que la détermination des zones d'immission de bruits par arcs de cercle, de plus en plus éloignés de l'aéroport et avec fixation de normes de bruit plus contraignantes au fur et à mesure de l'éloignement par rapport à l'aéroport constituerait une erreur manifeste d'appréciation par la Région de Bruxelles-Capitale.

Il n'y a pas non plus de démonstration selon laquelle la détermination du point au départ duquel les cercles concentriques ont été tracés (balise 'BUB') serait entachée d'une erreur manifeste d'appréciation. Le seul fait de critiquer l'emplacement de cette balise est insuffisant.

Il est par ailleurs insuffisant, pour conclure à l'illégalité de l'Arrêté Bruit, de relever que la méthode qu'il retient présente une incohérence quant à la distance de certains points par rapport à la piste la plus utilisée, la piste 25R (voir les conclusions de l'Etat belge, n° 153). La seule affirmation de cette incohérence est insuffisante. L'Etat belge reste en défaut d'apporter les éléments factuels indiquant qu'il ne s'agirait pas là d'une incohérence marginale mais bien d'une incohérence méritant un examen approfondi car ayant une incidence pratique sur les constats d'infractions. Avec la Région de Bruxelles-Capitale nous notons que le fait que la station de mesure 'WSP Corn' soit située en zone 2 (donc la plus proche de l'aéroport, et dès lors celle où les survols les plus bruyants sont autorisés) est, dans les faits, favorable à l'Etat belge (à BAC et aux compagnies aériennes). Cette balise est la 1^{ère} balise située en zone bruxelloise, à la limite avec la Région flamande, et par ailleurs située dans le prolongement direct de la piste 01/19. Elle est dès lors nécessairement soumise à un niveau sonore important lors de l'usage de ces pistes. Les autres balises auxquelles l'Etat belge se réfère en termes de conclusions ont toutes pour point commun de ne pas être situées dans l'axe direct d'une piste (contrairement à la balise 'WSP Corn') – voir graphique avec emplacement des balises, pièce 6.28 déposée par la Région de Bruxelles-Capitale, rapport dressé par l'IBGE).

L'analyse effectuée ci-dessus reste identique que l'on examine individuellement chacun des griefs formulés, ou qu'ils soient examinés en leur ensemble.

M.2. Griefs relatifs à l'absence de prise en considération des conditions atmosphérique et à l'influence d'impondérables sur les niveaux de bruit mesurés au sol

88. Il est fait grief à l'Arrêté Bruit de ne pas prendre en considération l'impact des conditions atmosphériques sur les mesures à effectuer, et par ailleurs de négliger l'influence d'impondérables sur les niveaux de bruit mesurés au sol.

89. L'objectif de l'Arrêté Bruit est de fixer les normes relatives à l'immission des bruits aériens, dans un souci de protection de la population contre les nuisances dues aux survols aériens de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'Arrêté Bruit part du principe que la protection contre les nuisances sonores doit être organisée de manière constante, quelles que soient les conditions atmosphériques. Ainsi, si le bruit perçu est plus important lorsqu'il fait chaud (les avions survolant alors plus longtemps le territoire de la Région à plus basse altitude), il s'agit là nécessairement de nuisances vécues par les habitants de la Région.

S'il n'est pas contesté que les conditions atmosphériques ont une certaine incidence sur le bruit perçu au sol, l'Etat belge, BAC et les compagnies aériennes ne démontrent pas que l'importance de cette incidence est telle que l'Arrêté Bruit est entaché d'une erreur d'appréciation à cet égard.

Au contraire, le rapport dressé en 2000 par la KUL relève, à cet égard que : « *Même en incluant quelques déviations, la situation acoustique autour de l'aéroport dans le cadre de l'Arrêté Bruit peut être décrite sur la base d'une analyse statistique des données automatiquement enregistrées chaque jour par le réseau de mesurage. De cette manière, on évite une analyse basée (sur) des campagnes de mesure de quelques semaines. Ces campagnes de mesure donnent en effet une image très momentanée de la situation acoustique qui peut être très fortement influencée par le moment de la campagne, comme ea par des conditions atmosphériques déterminant la portée de l'air et donc la situation des routes réelles* » (p. 22 dudit rapport, déposé en pièce II.3 par l'Etat belge).

Toute autre est la question de l'incidence de conditions atmosphériques et des impondérables lors des mesures du bruit. Ces considérations ne touchent pas à la légalité de l'Arrêté Bruit mais à la validité de sa mise en exécution.

Pour ce qui concerne la question des impondérables, l'on peut également s'en référer au raisonnement tenu par le Conseil d'Etat, dans son arrêt n° 217.243 du 16 janvier 2012, p. 11, dans lequel il est notamment précisé que « *la constatation que la réglementation établit une infraction dans un domaine où le lien de la source à l'effet contient une marge d'impondérables n'équivaut pas à rejeter toute cause de justification, mais à indiquer que la gravité du comportement infractionnel doit être appréciée en tenant compte de ces impondérables, dont par ailleurs, les compagnies aériennes doivent être conscientes et en fonction desquels elles doivent adapter la conduite de leurs avions* ».

M.3. Grief relatif aux indicateurs sur lesquels repose la fixation de la norme de 70 décibels fixés pour la nuit en zone 0

90. L'Arrêté Bruit fixe un mécanisme fondé sur un double seuil à atteindre :

- ce n'est que si un avion occasionne un bruit d'un niveau de 70 dB(A) Laeq, 1 sec (1^{er} seuil – « l'événement » au sens de l'Arrêté Bruit),
- que sont analysés les autres composants de ce survol (2^{ème} seuil), exprimés en SEL (bruit événementiel) et Laeq, T (bruit spécifique avions).

91. L'Arrêté Bruit fixe ainsi un niveau de 70 dB(A) Laeq, 1 sec (1^{er} seuil) mais également un niveau de 70 dB(A) en SEL (2^{ème} seuil) à titre de seuil maximal pour le niveau de bruit événementiel en zone 0 (la plus éloignée de l'aéroport), la nuit.

92. L'IBGE admet que 70 dB(A) Laeq, 1 sec engendre nécessairement une valeur exprimée en Levt supérieure à 70 dB(A) (2^{ème} seuil).

L'IBGE et le conseil technique de l'Etat belge sont en désaccord sur l'importance de cette valeur alors exprimée en SEL, tenant compte de l'incidence de l'isolation sonore des immeubles.

93. L'Etat belge, BAC et les compagnies aériennes concluent de la différence de valeur Laeq, 1sec p/r valeur SEL qu'il y a une confusion en ce qui concerne les indicateurs sur lesquels repose la fixation de la norme de 70 décibels à titre de bruit événementiel pour la nuit en zone 0.

94. Au vu des rapports techniques tant du conseil technique de l'Etat belge que de l'IBGE, il est manifeste que lorsque le survol d'un avion occasionne un bruit égal ou supérieur à 70 dB(A) Laeq, 1 sec (1^{er} seuil), le seuil exprimé en SEL (2^{ème} seuil) sera nécessairement supérieur à 70dB(A).

Cette seule constatation ne mène cependant pas à conclure qu'il y a situation de disproportion puisqu'il n'y aura jamais d'infraction pour la seule atteinte du seuil de 70 dB(A) SEL -2^{ème} seuil-, l'infraction ne pouvant se réaliser que si le 1^{er} seuil de 70dB(A) en Laeq, 1 sec est préalablement atteint.

Par ailleurs la valeur du 1^{er} seuil 70dB(A) en Laeq, 1 sec est en proportion avec les valeurs seuils préconisées par l'OMS (cfr supra n° 19) en tenant compte d'une valeur moyenne d'isolation sonore des immeubles bruxellois de 25dB(A), sachant que la prise en compte par la Région de Bruxelles-Capitale de ce niveau moyen d'isolation sonore ne constitue pas une erreur manifeste d'appréciation au regard de l'analyse technique et concrète sur laquelle elle repose (voir la note technique dressée par l'IBGE, déposée en pièce 4.6, page 5 par la Région de Bruxelles-Capitale).

Les autres valeurs seuils visées dans l'Arrêté Bruit ne sont, pour le surplus, pas critiquées.

95. L'Etat belge relève que la Région de Bruxelles-Capitale admet des seuils de bruit moins contraignants pour d'autres moyens de transport (ainsi les trains et les trams/prémétro) et ne fixe pas de seuils pour la circulation automobile.

Cependant, la gêne occasionnée par ces différents moyens de transport n'est pas ressentie de la même manière par la population concernée.

Ainsi, il résulte notamment du rapport OMS de 2009 (Guide OMS 'Night Noise Guidelines for Europe', 2009 p. 58, déposé en pièce 5.6 par la Région de Bruxelles-Capitale) que :

- la gêne occasionnée par un même niveau de bruit exprimé en dB(A) est distincte selon le type de transport analysé ,
- et que la gêne occasionnée pour un même niveau de bruit est le plus important lorsqu'il s'agit de bruit des avions.

Il y a lieu d'y ajouter qu'en sus, par essence, la pollution sonore engendrée par le survol d'avions ne permet pas aux habitants d'y échapper par les mesures usuelles telles que l'organisation intérieure de l'habitat, et est susceptible d'affecter les quartiers même les plus tranquilles pour ce qui concerne les autres moyens de transport.

Malgré cette distinction essentielle, l'Etat belge reste en défaut de présenter une analyse concrète des seuils de tolérance 'usuels' pour des bruits de provenances différentes, de manière à soutenir son raisonnement.

Il n'est pour le surplus pas anormal que les compagnies aériennes soient, seules, soumises aux normes 'avions' dès lors qu'elles ont des activités spécifiques qui engendrent une gêne spécifique.

96. Il n'y a ni disproportion dans les effets de l'Arrêté Bruit, ni discrimination eu regard aux indicateurs sur lesquels repose la fixation de la norme de 70 décibels fixés pour la nuit en zone 0, et par ailleurs de manière plus globale les différentes normes de bruit bruxelloises.

L'Arrêté Bruit ne contrevient par ailleurs pas non plus à l'article 9.2° de l'ordonnance du 17 juillet 1997.

M.4. Griefs relatifs à l'absence de prise en considération des caractéristiques acoustiques des avions, des possibilités techniques des compagnies aériennes et de l'évolution technologique

97. Les compagnies aériennes reprochent à l'Arrêté Bruit de ne pas avoir pris en considération, pour l'établissement des normes de bruit, les caractéristiques acoustiques des avions, les possibilités techniques des compagnies et l'évolution de la technologie.

BAC relève que tenant compte de la flotte d'avion qui est actuellement opérationnelle au sein de l'aéroport, le respect de l'Arrêté Bruit est illusoire tandis que la hauteur des amendes aura un impact conséquent sur l'exploitation de l'aéroport.

M.4.1. Caractéristiques acoustiques

98. L'Arrêté Bruit a pour objet de réglementer l'immission des bruits aériens. Il s'ensuit que le fait de ne pas avoir pris en considération les caractéristiques acoustiques de chacun des types d'avions décollant/atterrissant à Zaventem ne constitue pas un erreur manifeste d'appréciation.

99. L'Arrêté Bruit prend par contre en considération les caractéristiques générales du bruit généré par le survol des avions, ayant préalablement fait effectuer des études concrètes des nuisances sonores aériennes (voir à cet égard l'arrêt n° 158.548 du 9 mai 2006 prononcé par le Conseil d'Etat, en assemblée générale) et intégrant dans l'Arrêté une norme spécifique relative au bruit généré par les avions ('Lsp avion').

100. Les compagnies aériennes reprochent, concrètement parlant, à l'Arrêté Bruit d'avoir établi des normes tellement strictes que même les avions les plus modernes ('chapitre 4') sont pris en situation d'infraction.

Ce dernier argument a d'ores et déjà été développé par des compagnies aériennes devant le Conseil d'Etat (voir à cet égard notamment l'arrêt n° 158.548 du 9 mai 2006, prononcé en assemblée générale, p. 21 à 26, analyse du 4^{ème} moyen) sans qu'il n'ait été retenu.

BAC dépose une étude (dénommée 'To 70' – sa pièce 1.7) sur laquelle elle fonde ce grief d'illégalité. Le document déposé consiste en réalité en une étude effectuée en interne par BAC, sachant que la pièce déposée n'est pas datée, ne précise pas la méthodologie suivie pour dresser le rapport, ni ses sources (en ce compris la date des chiffres sur lesquels elle se fonde). Il s'ensuit nécessairement que cette étude ne répond pas aux critères fondamentaux pour se voir reconnaître une valeur probante suffisante pour en induire qu'une erreur manifeste d'appréciation vicie l'Arrêté Bruit bruxellois.

Les compagnies aériennes quant à elles ne déposent aucune analyse concrète de la situation qu'elles dénoncent, alors qu'elles ont connaissance de l'arrêt prononcé par le Conseil d'Etat le 9 mai 2006 (il y a plus de 10 ans...). Ainsi, les compagnies ne précisent pas dans quelle mesure l'ensemble des avions classés 'chapitre 4' commettent ou non des infractions aux normes de bruit, ni quelle est l'importance (en dB(A)) du dépassement par rapport aux normes bruxelloises, ni la proportion des dépassements par ces avions par rapport à l'ensemble des survols du territoire bruxellois (actuellement mais également avant l'introduction de la route du Canal, avant l'augmentation manifeste des vols de nuit, ...).

La pièce 5 déposée par les compagnies ne constitue pas une analyse concrète au sens visé dans le paragraphe ci-dessus.

Si les compagnies ne disposent pas de l'ensemble des données collectées par l'IBGE, à tout le moins disposent-elles des données les concernant chacune puisqu'elles reçoivent, depuis des années, les avertissements et procès-verbaux dressés par l'IBGE.

Il s'ensuit que rien n'indique qu'il y ait erreur manifeste d'appréciation commise par la Région de Bruxelles-Capitale.

101. Il n'y a pas violation des articles 3, §3 et/ou 9.2 de l'ordonnance du 17 juillet 1997, ni par ailleurs du principe de proportionnalité.

M.2.2. Possibilités techniques des compagnies aériennes

102. Les compagnies aériennes relèvent que la Région de Bruxelles-Capitale n'a pas tenu compte de leurs possibilités techniques. Elles s'en réfèrent en réalité aux possibilités techniques offertes ou non par le pilotage automatique et le pilotage manuel.

La Région de Bruxelles-Capitale n'est pas en charge de la politique de navigation aérienne, ni par ailleurs de l'exploitation de l'aéroport, qui en outre est situé sur un territoire qui n'appartient pas, territorialement parlant, à son champ d'action. Dans ces circonstances, ne pas avoir pris en considération ces possibilités techniques ne constitue pas une erreur manifeste d'appréciation.

La Région précise cependant avoir dressé son arrêté en veillant à la continuité de l'exploitation de l'aéroport, situation qui est confirmée par la réalité des faits puisque que depuis l'année 2010³⁴ les activités de l'aéroport vont croissant – voir graphique 21, p. 33 du rapport IBGE déposé en pièce 4.1 par la Région de Bruxelles-Capitale ; voir également p. 19 et 20 du rapport 'Contours de bruit autour de l'aéroport de Brussels Airport pour l'année 2016', du 17 avril 2017, déposé par BAC en pièce 1.30³⁵.

103. Il n'y a pas violation des articles 3, §3 et/ou 9.2 de l'ordonnance du 17 juillet 1997, ni par ailleurs du principe de proportionnalité.

M.2.3. Evolution technologique.

104. Dans la mesure où l'évolution de la technologie relative aux avions ne peut être que positive pour les nuisances sonores perçues par les habitants des régions survolées, nous n'apercevons pas en quoi ce grief pourrait être un motif d'illégalité pour cause de disproportion.

Le prescrit de l'article 3, §3 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 ne mène pas plus à un constat d'illégalité au regard du grief développé par les compagnies aériennes.

M.5. Grief relatif au fait qu'en l'absence des tolérances administratives, les normes de bruit ont les mêmes effets qu'une interdiction (totale ou partielle) d'accès à l'aéroport de Bruxelles-National

105. La Région de Bruxelles-Capitale a, depuis l'entrée en vigueur de l'Arrêté Bruit, procédé aux constats d'infractions tout en tolérant certains dépassements des seuils de bruit.

Par courrier du 19 mai 2016, instruction a été donnée à l'IBGE de mettre fin à ces tolérances, au motif, en substance, que les auteurs potentiels des infractions ont bénéficié du temps nécessaire pour adapter leur comportement à la législation applicable (pièce II.5 produite par l'Etat belge).

106. Contrairement à ce qu'affirment les compagnies aériennes, les divers examens de légalité de l'Arrêté Bruit³⁶ n'ont pas été effectués en tenant compte de ladite tolérance mais ont été effectués au regard des normes telles que déterminées dans l'Arrêté en lui-même. Il en va de même pour l'examen de la légalité auquel il a été procédé ci-dessus.

34 La nette baisse des activités de l'aéroport en 2008-2009 est indépendante de l'Arrêté Bruit puisqu'en lien direct avec la faillite de la Sabena, élément factuel incontesté.

35 Ce rapport constate une diminution d'activité pour l'année 2016 par rapport à l'année 2015 mais précise à cet égard que « cette diminution est principalement due à la fermeture temporaire et au redémarrage de l'aéroport après les attentats du 22 mars 2016 » - p. 19 dudit rapport.

36 Voir à cet égard les pièces 3.2 à 3.12 déposées par la Région de Bruxelles-Capitale.

La seule exception à cette considération concerne les statistiques relatives aux infractions répertoriées, qui nécessairement tenaient compte de la tolérance administrative.

Les éléments chiffrés dont l'IBGE dispose lui permettent de préciser que la grande majorité des infractions aux normes de bruit est imputable à un petit nombre de compagnies aériennes (pièce 4.5 déposée par la Région de Bruxelles-Capitale). Ces éléments chiffrés permettent par ailleurs d'indiquer que le nombre d'infractions répertoriées en 2015 (6.339 infractions – voir pièce 4.5 déposée par la Région de Bruxelles-Capitale) représente quelques 5% des mouvements ayant affectés la Région de Bruxelles-Capitale (126.536 mouvements - addition du nombre de décollages et atterrissages mentionnés au point 18 de la présente décision), et quelques 2,7% de l'ensemble des mouvements générés par l'aéroport (233.216 mouvements – voir pièce 4.5 déposée par la Région de Bruxelles-Capitale).

Il n'est dès lors pas démontré qu'il y a situation de disproportion.

107. Les compagnies aériennes relèvent que les normes de bruit fixées par l'Arrêté Bruit constituent des restrictions d'exploitation au sens du Règlement (UE) 598/2014 et à titre subsidiaire au sens de la Directive 2002/30/CE. Elles en concluent que l'Arrêté Bruit est illégal.

Cependant ni la directive 2002/30/CE ni le Règlement (UE) 598/2014 ne mènent à la conclusion que l'Arrêté Bruit est illégal :

- Pour ce qui concerne la directive 2002/30/CE

Saisie par le Conseil d'Etat d'une question préjudicielle, la Cour de Justice de l'Union européenne précise, par son arrêt du 8 septembre 2011, en cause C-120-10 : « *L'article 2, sous e), de la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 mars 2002, relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté, doit être interprété en ce sens qu'une "restriction d'exploitation" constitue une mesure prohibitive totale ou temporaire interdisant l'accès d'un aéronef à réaction subsonique civil à un aéroport d'un État membre de l'Union. Par conséquent, une réglementation nationale en matière d'environnement, qui impose des limites maximales de nuisance sonore mesurée au sol, à respecter lors du survol de territoires situés à proximité de l'aéroport, ne constitue pas, en tant que telle, une "restriction d'exploitation" au sens de cette disposition, à moins que, en raison des contextes économique, technique et juridique pertinents, elle puisse avoir les mêmes effets qu'une interdiction d'accès audit aéroport.* ».

Faisant suite à cette interprétation, le Conseil d'Etat expose, dans son arrêt n° 217.243 prononcé le 16 janvier 2012 : « *Considérant que l'aéroport de Bruxelles-National n'a jamais cessé d'être exploité; qu'il ressort du dossier et des écrits de procédure de la requérante, qu'en 2005, 11,18 % des décollages effectués par ses appareils auraient donné lieu à une infraction, même si lors de l'emploi de certaines routes, la proportion était plus élevée; que l'effet de la réglementation bruxelloise sur le bruit est vraisemblablement d'interdire de facto l'emploi de certains appareils, mais non d'empêcher une entreprise de transport aérien d'atterrir à Bruxelles-national et d'en décoller avec tous ses appareils; que cette réglementation n'a pas « les mêmes effets qu'une interdiction d'accès audit aéroport » au sens où la Cour l'a jugé; qu'en cette branche, le moyen n'est pas fondé.* ».

Nous nous rallions au raisonnement tenu par le Conseil d'Etat, lequel reste d'actualité au regard de l'exploitation actuelle de l'aéroport.

Il s'ensuit que l'Arrêté Bruit n'est pas illégal au regard de la notion de 'restriction d'exploitation' contenue dans la directive 2002/30, par ailleurs transposée en droit belge par l'arrêté royal du 23 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National.

- Pour ce qui concerne le Règlement (UE) 598/2014 :

L'article 14 du Règlement précise : « *Les restrictions d'exploitation liées au bruit qui étaient déjà en place avant le 13 juin 2016 restent en vigueur jusqu'à ce que les autorités compétentes décident de les réviser conformément au présent règlement.* ».

Au vu du texte de cette disposition légale, il n'y a pas lieu de conclure à l'illégalité de l'Arrêté Bruit.

Toute autre est la question de savoir si le Règlement (UE) 598/2014 a ou non des incidences sur les effets induits par cet Arrêté. Cette question sera examinée infra.

M.6. Marge de manœuvre limitée de l'Etat belge

108. L'Etat belge expose avoir une marge de manœuvre limitée, ce qui au vu des exigences induites par l'Arrêté Bruit aurait pour conséquence de rendre cet arrêté disproportionné dans ses effets.

BAC soutient que l'adoption de l'Arrêté Bruit rend impossible, voire excessivement difficile, l'exercice normal des compétences du fédéral en matière d'exploitation de l'aéroport puisque les normes de bruit ainsi adoptées ont pour conséquence d'obliger l'Etat fédéral à revoir et à aménager les procédures de décollage ou d'atterrissage ainsi que les couloirs aériens et pistes utilisés.

109. Le principe de proportionnalité n'implique pas que la Région ne pourrait prendre aucune mesure en matière d'environnement affectant l'exploitation de l'aéroport mais a seulement, pour reprendre les termes des arrêts prononcés par le Conseil d'Etat le 9 mai 2006, pour effet de s'opposer à ce qu'une autorité adopte des prescriptions de protection de l'environnement ayant des répercussions telles sur cette exploitation que ces prescriptions empêcheraient ou rendraient excessivement difficile pour l'autorité fédérale la conduite d'une politique efficace en matière de gestion aéroportuaire.

L'autorité compétente en matière d'environnement ne peut, au nom de la lutte contre le bruit des avions, prendre de mesure paralysante pour l'exercice des attributions que détient l'autorité compétente en matière de transports.

110. Comme l'a constaté la Cour d'appel de Bruxelles dans son arrêt du 9 juin 2005, il n'est pas contestable que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a tenu compte dans l'élaboration de l'arrêté du 27 mai 1999 des intérêts opposés, à savoir, d'une part, le droit à une qualité de vie et, d'autre part, les exigences de l'exploitation de l'aéroport.

111. L'Arrêté a cependant certainement une incidence sur l'organisation de l'exploitation de l'aéroport par l'Etat belge.

Néanmoins la marge de manœuvre de l'Etat belge ne résulte pas tant de l'Arrêté Bruit en lui-même que de la situation toute particulière de l'aéroport (géographiquement et institutionnellement parlant) et de l'importance que prend, ces dernières années, la question relative aux nuisances sonores, de manière globale.

L'Etat belge ne produit pas d'étude concrète démontrant que les effets de l'Arrêté Bruit sont disproportionnés au regard des possibilités techniques d'action dont il dispose en vue de concilier au mieux la meilleure exploitation de l'aéroport et la maîtrise des nuisances sonores (ce alors que cet Arrêté date déjà de l'année 1999).

La Région de Bruxelles-Capitale relève à cet égard, sans que cette liste n'ait fait l'objet d'objection, que :

- l'Etat belge, en tant qu'entité compétente pour la navigation aérienne et l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, dispose notamment de la capacité de :
 - fixer les routes aériennes empruntées par les avions décollant et atterrissant à l'aéroport de Bruxelles-National, ainsi que leurs conditions d'utilisation,
 - fixer les quotas de bruit admissibles,
 - fixer le nombre de créneaux horaires, notamment de nuit, ...

- BAC, en tant qu'exploitant de l'aéroport, peut, entre-autres :
 - restreindre ou à tout le moins réduire l'utilisation de l'aéroport par certains types d'avions,
 - développer une politique commerciale (notamment au moyen de taxes ou redevances) qui valorise l'utilisation d'avions peu bruyants,
 - mettre en place des solutions technologiques qui permettent d'adopter des procédures d'atterrissage et de décollage plus respectueuses de l'environnement,
 - adopter des solutions techniques qui réduisent la pollution sonore au-dessus de zones densément peuplées (allongement et/ou déplacement de pistes),

- Les compagnies aériennes peuvent :
 - utiliser des avions modernes capables de respecter les normes de bruit en vigueur et adaptés au moment du survol (jour et nuit),
 - adapter le chargement de leurs avions,
 - utiliser des procédures de réduction de bruit appropriées,
 - respecter les routes aériennes, ...

112. l'activité commerciale de l'aéroport est largement positive, au regard du nombre de mouvements qui y sont comptabilisés au fil des ans, notamment depuis l'entrée en vigueur de l'Arrêté Bruit.

Depuis l'annonce de la mise à terme de tolérances administratives, une nouvelle vague d'incertitude a eu lieu, relayée par des propos tenus dans la presse. Cependant, aucune démonstration n'est effectuée de ce que la fin de ces tolérances aura un impact tel qu'il invaliderait l'Arrêté Bruit (cfr supra).

Il n'est pas établi qu'il ne serait plus possible, voire excessivement difficile, en raison desdites normes d'exploiter efficacement l'aéroport, ni que toutes les mesures envisageables pour éviter les nuisances sonores ont été prises.

M.7. Conclusion

113. Il résulte des considérations qui précèdent qu'il n'y a pas lieu de retenir les griefs d'illégalité formulés envers l'Arrêté Bruit de 1999, le tout en prenant en considération le principe de proportionnalité, la liberté de commerce et de concurrence, les articles 12 et 14 de la Constitution, le principe d'égalité et l'ordonnance bruxelloise du 17 juillet 1997.

N. FORCE PROBANTE DES RAPPORTS DE L'IBGE

114. L'Etat belge relève que les mesures prises par l'IBGE ainsi que son évaluation du nombre d'habitants impactés par le survol de la région sont entachées de vices qui, dès lors, affectent la crédibilité des rapports dressés par l'IBGE.

Le grief touche ainsi à la force probante des rapports dressés par l'IBGE.

N.1. Méthodologie des contrôles relatifs aux seuils de bruits

115. L'Etat belge relève que la méthodologie des contrôles, telle qu'organisée par l'Arrêté Bruit, ne correspond pas à la méthodologie organisée dans les deux autres Régions, ni par ailleurs aux normes ISO applicables.

L'Etat belge produit un rapport, dressé par son conseiller technique, qui évalue l'incidence, exprimée en dB(A) de ces griefs sur les mesures prises par l'IBGE (pour cette évaluation, voir p. 37 et 41 du rapport déposé en pièce II.8 par l'Etat belge).

Les griefs formulés par l'Etat belge portent sur :

- la hauteur des microphones, avec facteur d'incertitude évaluée à 1,5 à 1,8 dB,
- la présence d'obstacles pouvant induire des réflexions, avec facteur d'incertitude de 3dB,
- la possibilité de procéder à des mesurages en cas de pluie ou de vents importants, avec facteur d'incertitude de +/-1 dB pour l'humidité ; 1,5 à 2 dB pour le vent et le profil de température (et une inconnue pour la pluie),
- l'absence de mention de marge d'erreur.

116. Les alentours de l'aéroport sont parsemés de sonomètres. Certains sont gérés par l'IBGE (exclusivement en Région bruxelloise), d'autre par BAC (dispersés en Région bruxelloise et flamande) et d'autres encore par la Région flamande (exclusivement en Région flamande) – voir à cet égard la pièce 1.24, page 67 déposée par BAC.

Il est manifeste, à la simple vue de la localisation de ces sonomètres, que les résultats de 4 sonomètres BAC installés en Région bruxelloise pourraient utilement faire l'objet d'une comparaison avec les résultats des sonomètres IBGE. Par ailleurs les résultats de 2 sonomètres de la Région flamande pourraient également utilement faire l'objet d'une comparaison avec les sonomètres IBGE.

La comparaison entre les sonomètres IBGE/BAC est techniquement possible, comme cela résulte de l'étude KUL 2000 (pièce II.3 déposée par l'Etat belge, p. 21-22). Cette étude conclut par ailleurs au fait que, malgré quelques déviations (qui ont reçu une explication technique) la comparaison effectuée ne permet pas de remettre en cause les valeurs exprimées en SEL fixées par l'IBGE, au départ des mesures enregistrées par ses sonomètres.

Or à ce stade, l'Etat belge contredit le résultat de cette étude en fondant sa prise de position sur un raisonnement théorique, sans effectuer la comparaison pourtant techniquement réalisable et par ailleurs déjà réalisée en 2000.

Ainsi, les griefs formulés par l'Etat belge quant à la validité des mesures effectuées par l'IBGE restent, à ce stade, limités à un raisonnement théorique, sans qu'il ne soit démontré (ou qu'un début de preuve soit apporté) que le raisonnement théorique a une incidence concrète.

117. Il n'y a dès lors pas lieu de remettre en cause les mesures effectuées, ni par ailleurs les analyses effectuées par l'IBGE au départ de ces mesures.

N.2. Evaluation du nombre d'habitants bruxellois impactés par le survol

118. L'IBGE effectue une analyse du nombre d'habitants bruxellois impactés par le survol de la Région de Bruxelles-Capitale.

Son analyse est effectuée au départ de statistiques relatives au survol de jour et de nuit.

Pour effectuer son analyse, il prend en considération la population bruxelloise affectée par des nuisances sonores supérieures à 45 dB(A) Ld, Ln et Lden et celle affectée par des nuisances sonores supérieures à 55 dB(A) Ld, Ln et Lden (voir p. 12 de la pièce 4.1 déposée par la Région de Bruxelles-Capitale).

Cependant, le tableau dressé en page 13 de ce rapport effectuait une analyse plus affinée, effectuée route aérienne par route aérienne, en prenant uniquement en considération les nuisances sonores supérieures à 45 dB(A) Ld, Ln et Lden.

Pour répondre aux observations formulées par l'Etat belge, la Région dépose en pièce 6.27 un rapport adapté sur ce point, dressant ainsi cette analyse plus affinée au regard d'une part des nuisances supérieures à 45 dB(A) et d'autre part celles supérieures à 55 dB(A).

La pièce 6.27 comporte par ailleurs une analyse des données factuelles relatives à l'année 2015.

Le rapport actualisé, déposé en pièce 6.27, est dès lors pris en considération.

119. La pièce 6.27 effectue une analyse de la population impactée par le survol de la région bruxelloise au regard de l'importance des nuisances sonores prises en considération.

Les mesures exprimées en Ld, Ln et Lden correspondent aux paramètres à prendre en considération en application de la directive 2002/49 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, transposée pour ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale par l'ordonnance bruxelloise du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, telle que modifiée par l'ordonnance du 1^{er} avril 2004 (cfr supra n° 27 et suiv.).

Les paramètres Ld, Ln et Lden mesurent des 'doses de bruits' reçues sur une période déterminée (le jour pour le Ld, la nuit pour le Ln, et pendant une journée de 24h pour Lden).

Les paramètres ainsi analysés correspondent aux paramètres Laeq retenu par l'OMS (voir supra, n° 19), sachant que le Laeq est une valeur moyenne de l'énergie acoustique, c'est à dire la 'dose de bruit' sur un temps donné.

120. L'IBGE prend en considération les valeurs seuils de 45 dB(A) et 55dB(A) pour quantifier la population bruxelloise impactée par le bruit aérien.

Ces valeurs correspondent aux valeurs seuils retenues par l'OMS : 55dB(A) Laeq qui entraîne une gêne sérieuse en zone résidentielle, en journée et le soir et 45 dB(A) Laeq qui entraîne une perturbation du sommeil, lorsque l'on dort fenêtre ouverte (sachant que depuis 2009, ce dernier seuil a été ramené à 42dB(A) – cfr supra n° 29).

121. Le Lden implique une pondération (ajout de pénalités) en ce qui concerne le bruit perçu en soirée et la nuit (voir à cet égard Annexe I de la directive 2002/49 et de l'ordonnance bruxelloise relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain).

Il est résulté des débats oraux que la pénalité est, en substance, ajoutée pour prendre en considération la gêne plus importante induite par une même valeur de bruit selon qu'elle est entendue en journée, en soirée ou la nuit.

Il ne peut dès lors être conclu au fait que le rapport de l'IBGE manque de crédibilité au motif que la pure addition arithmétique de la population impactée pour le Ld et de la population impactée pour le Ln ne correspond pas à la population impactée pour un Lden.

122. Les mesures effectuées par les sonomètres sont recoupées, par l'IBGE, avec les données qui lui sont communiquées par Belgocontrol à propos des avions ayant effectivement atterri/décollé.

Ainsi, lorsqu'un sonomètre mesure les nuisances sonores d'avions empruntant des routes aériennes distinctes, l'IBGE est en mesure de préciser la route empruntée par les avions effectuant les survols litigieux.

123. Par ailleurs, le résultat auquel parvient l'IBGE (détermination du nombre d'habitants impactés) est dans la même proportion que celui retenu par l'étude de l'ULB du 7 mai 2014 (p.71 du rapport, déposé en pièce 5.2 par la Région de Bruxelles-Capitale) si l'on tient compte d'un éloignement entre 15 à 20 km de l'aéroport. L'ULB revoit cependant son estimation originaires à la baisse en tenant compte d'un abattement selon l'éloignement.

124. BAC fait référence au fait que les zones bruxelloises qui seraient impactées par les nuisances sonores ne sont que peu, voire pas mentionnées sur les cartes de bruit 2016 dressées par l'université de Gand (pièce I.30 déposée par BAC).

Le mandataire de ce rapport est BAC elle-même, tenue de dresser un rapport annuel de ses activités et de leurs incidences environnementales.

Les cartes de bruit contenues dans le rapport constituent en réalité la cartographie des contours de bruit, exprimés notamment en Lday, Levening, Lnight et Lden.

Nous relevons, pour ce qui concerne de la méthodologie, que les cartes mentionnent exclusivement les sonomètres gérés par BAC et ceux gérés par la région flamande.

Le rapport n'explique pas pourquoi les sonomètres de l'IBGE ne sont pas répertoriés.

Le rapport indique être dressé au regard de la législation applicable en région flamande (Vlaem).

Les cartes sont dès lors dressées sans prise en considération des mesures effectuées par les sonomètres de l'IBGE, et sans se pencher sur les conclusions que l'IBGE tire de ses propres enregistrements.

Les contours de bruit 2016 ont donc valeur indicative partielle. Ils ne peuvent mener à invalider les estimations quant à la population bruxelloise touchée par les nuisances sonores.

125. Contrairement à ce que soutiennent l'Etat belge, BAC et les compagnies aériennes, la Région de Bruxelles-Capitale fonde son analyse du nombre de bruxellois touchés par les nuisances sonore sur des données qui font sens, tout en sachant que les évaluations constituent (nécessairement) des ordres de grandeur.

N.3. Conclusions

126. Contrairement aux affirmations de l'Etat belge, BAC et des compagnies aériennes, il n'y a pas lieu de mettre en doute la crédibilité des rapports dressés par l'IBGE.

Il nous appartiendra de prendre en considération, parmi les données développées par l'IBGE (et reprises par la Région de Bruxelles-Capitale) celles qui sont adéquates dans le cadre de la présente action en cessation.

O. LIEN DE CAUSALITE ENTRE L'UTILISATION DES ROUTES AERIENNES ET LES DEPASSEMENTS DES SEUILS BRUXELLOIS

127. L'Etat belge relève que la Région de Bruxelles-Capitale ne démontre pas le lien de causalité entre les dépassements des normes de bruit qui lui sont reprochés et l'utilisation des routes aériennes, et notamment de la route du Canal.

L'Etat belge expose que ces dépassements peuvent tout aussi bien trouver leur origine dans l'importance des émissions sonores des avions, les conditions atmosphériques, la vitesse et l'orientation du vent (qui ont une incidence sur la propagation du son), la position des pistes et la proximité de l'aéroport.

128. Dans les jours qui ont suivi l'attentat du 22 mars 2016 à l'aéroport de Bruxelles-National, pratiquement aucun vol n'a eu lieu au départ de l'aéroport. Par la suite, pendant plusieurs semaines le nombre de vols a par ailleurs drastiquement été réduit à la baisse (voir Rapport du 17 avril 2017 de l'Université de Gand, 'Contours de bruit autour de Brussels Airport pour l'année 2016', déposé en pièce 1.30 par BAC).

Or les mesures effectuées pendant cette période ne font apparaître aucun dépassement (rapport IBGE déposé en pièce 4.4 déposée par la Région de Bruxelles-Capitale).

Par ailleurs, il n'est pas contesté que la méthode de travail de l'IBGE consiste à faire le lien entre chaque dépassement mesuré et les vols effectués au départ de l'aéroport, tels qu'ils résultent des tracés radars qui lui sont communiqués par Belgocontrol. C'est ainsi que l'IBGE est également en mesure d'adresser ses avertissements/procès-verbaux de manière individualisée.

129. Il s'en suit que :

- les dépassements des seuils bruxellois sont nécessairement en lien de causalité avec le survol de la région bruxelloise,
- tandis que le survol du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale n'engendre pas nécessairement un dépassement des seuils.

Le raisonnement tenu en p. 17 de l'arrêt n° 238.283 prononcé par le Conseil d'Etat le 22 mai 2017 (pièces III.E.5 de l'Etat belge) ne permet pas d'arriver à une conclusion autre.

P. LA PROBLEMATIQUE DES NORMES DE VENT

130. La problématique relative aux normes de vent se décompose en deux volets :

- D'une part, la commune de Woluwe-Saint-Pierre conteste les normes de vent telles qu'elles sont établies par les instructions ministérielles des 15 mars 2012 et 17 juillet 2013 ; elle sollicite à cet égard que les normes de vent permettant l'utilisation de la piste 01 pour les atterrissages soient portés à 8 nœuds,
- D'autre part, les parties demanderesses, ainsi que les communes de Woluwe-Saint-Pierre, Kraainem et Wezembeek-Oppeem concluent au fait que les normes de vent telles que contenues dans l'AIP applicable depuis le 3 avril 2014 sont en contradiction avec les instructions ministérielles du 17 juillet 2013 et partant celles du 15 mars 2012 ; elles sollicitent à cet égard que l'Etat belge soit condamné à assurer le respect des normes de vent, applicables aux pistes 25 R et L, telles que définies dans les instructions ministérielles des 15 mars 2012 et 17 juillet 2013.

131. Il est utile, pour la bonne compréhension de la problématique, de déjà préciser que les limites de vent sont déterminantes pour la sélection des pistes, laquelle est elle-même déterminante en termes de nuisances sonores.

P.1. La situation factuelle

132. Les instructions ministérielles du 15 mars 2012 ont modifié les normes de vent applicables aux pistes 25R et 25 L.

133. Les instructions du 17 juillet 2013 complètent les instructions du 15 mars 2012 « sur la base de l'étude EGIS-AVIA du 3 juillet 2013 sur l'utilisation de la piste 20 (devenue piste 19) à Bruxelles-National » (pièce I.15 déposée par l'Etat belge, p. 26). – passage souligné par le tribunal

« (...)

II. En condition de piste sèche ou humide, les limites de vent suivantes seront appliquées pour l'utilisation du système de pistes préférentielles décidées par le Gouvernement en décembre 2008 :

- 7 nœuds (rafales incluses) de vent arrière ; tolérance de 2 nœuds incluse.
- 15 nœuds (rafales incluses) de vent traversier.

La présente instruction confirme et précise que (...) la norme de vent déterminée uniquement sur les pistes préférentielles 19 et 25 R/L à partir de laquelle il faut commencer le processus de changement de piste est bien fixée à 7 nœuds de vitesse moyenne et que la limite de vent fixée pour l'utilisation des pistes 19 et 25R/L peut bien être atteinte (point 1 annulé de l'instruction DGTA du 26 août 2003) avec un délai d'anticipation de maximum 30 minutes.

De même, la présente instruction confirme que la limite de 7 nœuds sur les pistes 19 et 25R/L correspond à la vitesse moyenne du vent arrière (tailwind). En ce qui concerne le vent traversier (crosswind), ces valeurs sont donc respectivement de 15 nœuds de vitesse pour le vent moyen et de 20 nœuds pour la vitesse de vent maximal.

La présente instruction confirme et précise qu'en cas de dépassement des limites de vent sur les pistes préférentielles 19 et 25 R/L, une autre piste qui est la mieux orientée dans le sens des vents dominants ('most suitable runway') et qui présente les valeurs de composantes de vent les plus basses, sera choisie : 01 par vent du Nord, 07R/L par vent d'Est et 19 par vent du Sud de sorte que cette autre piste sera utilisée dans le sens du vent dominant – vent de face ou headwind.

III. Ces limites se rapportent à la valeur maximale du vent qui est :

-a) la moyenne du vent (sur 2 minutes) lorsque le vent souffle de manière stable

La présente instruction confirme et précise que la limite de 7 nœuds uniquement sur les pistes 19 et 25R/L doit être fondée sur des valeurs de vitesses moyennes du vent (point 2 annulé de l'instruction DGTA du 26 août 2003),

-b) la valeur maximale (sur 3 secondes) lorsque la vitesse maximale du vent dépasse la vitesse moyenne d'au-moins 10 km/h (5kt) (Appendice 3§4.1.5.2.c, annexe 3 de l'OACI).

La présente instruction confirme et précise que les écarts de vent (vitesse maximale, référencé comme rafale), mesuré sur 10 minutes (pendant 200 périodes de 3 secondes), ne doivent être pris en compte dans la sélection des pistes uniquement sur les pistes 19 et 25 R/L qu'à partir du moment où ces écarts dépassent d'une intensité de 5 nœuds la vitesse moyenne du vent sur 10 minutes.

Les moyennes sont calculées toutes les minutes (par moyenne glissante).

Les mesures sont prises toutes les 0,5 secondes.

Pour le vent moyen, la moyenne est arithmétique (vent moyen sur 2 minutes = vent aéronautique).

Pour le vent maximal, les valeurs des périodes de 3 secondes sont calculées en effectuant la moyenne des 6 valeurs de vent instantané prises toutes les 0,5 secondes (vent moyen sur 10 minutes = vent synoptique).

Les valeurs de vent seront mesurées sur l'anémomètre à proximité du seuil de piste 25R pour l'exploitation en système préférentiel. L'anémomètre 25L demeure la référence des METAR et TAF.

De ce fait, la limite à partir de laquelle les écarts maxima de vent arrière (vent maximal) sont pris en compte uniquement dans la sélection des pistes 19 et 25 R/L, correspond à la vitesse maximale de 12 nœuds (limite de 7 nœuds de vitesse moyenne + minimum de 5 nœuds d'écart) » (pièce I. 15, p. 29 -30, déposée par l'Etat belge).

134. Le 16 décembre 2013, le directeur de la DGTA écrit à Belgocontrol :

« (...) Je vous donne mon accord pour intégrer (... dans l'AIP) les propositions reprises dans le document ci-joint. Ces modifications ne modifient pas fondamentalement mon instruction du 17 juillet mais en clarifient sa compréhension afin de faciliter la mise en œuvre des procédures de sélection des pistes à EBBR. (...) Veuillez également retirer de l'AIP les informations non pertinentes sur le sujet comme il a été convenu (...). ».

L'annexe au courrier contient des instructions selon lesquelles le critère de sélection des pistes 25 R/L est ramené, pour ce qui concerne le vent arrière, à une composante de vent maximale de 7 nœuds, rafales comprises en précisant par ailleurs la méthode d'application d'arrondis ainsi que les périodes durant lesquelles il y a lieu d'éviter les changements de pistes et les périodes d'anticipation des changements.

135. Par courrier du 10 mars 2017, le Ministre de la Mobilité écrit à Belgocontrol :

« (...) Vous mentionnez, dans votre courrier, à plusieurs reprises l'instruction du 16 décembre 2013 : je me permets à ce propos de vous souligner le passage de son deuxième alinéa, qui stipule : « Sur base de ces avis et de la réglementation OACI en la matière, je vous donne mon accord pour intégrer sous la section EBBRAD 2.20 de l'AIP les propositions reprises dans le document ci-joint. Ces propositions ne modifient pas fondamentalement mon instruction du 17 juillet mais en clarifient la compréhension afin de faciliter la mise en œuvre des procédures de sélection des pistes à EBBR. ».

Il se déduit de ce passage, de façon claire, d'une part que l'instruction du 17 juillet 2013 reste l'instruction fondamentale en matière d'usage préférentiel des pistes, et d'autre part que l'instruction du 16 décembre 2013 n'en modifie pas la substance, et enfin que les normes OACI trouvent à s'appliquer.

Des procédures opérationnelles qui ne se baseraient que sur l'instruction du 16 décembre 2013, sans la mettre en perspective avec celle du 17 juillet, et sans considérer comme il se doit la réglementation de l'OACI, seraient donc incomplètes.

Par conséquent, nous partageons la lecture de la DGTA des instructions de juillet 2013 et de septembre 2013 telle que reprise dans leur rapport (p.12) : « Nous considérons que l'instruction du 16 décembre 2013 complète celle du 17 juillet 2013 et ne l'annule pas ».

Quant à la défense de l'Etat belge dans les différents dossiers judiciaires en cours, il est affirmé dans les conclusions que l'instruction du 16 décembre 2013 modifie certains points de celle de juillet 2013 mais que d'autres points de celle de juillet ne sont pas modifiées.

Nous sommes donc bel et bien dans la logique d'instruction complémentaire.

De vos courriers, il ressort qu'ils mettent en avant un besoin de rephraser certains passages des AIP publiés en exécution de ces deux instructions, qui pourraient avoir été mal interprétées par Belgocontrol. Nous partageons cette analyse mais ce rephrasage ne constituerait cependant pas un changement du cadre réglementaire.

(...)

Cependant, sur base de ce qui a été dit plus haut, je ne peux considérer que les règles soient respectées en ne se basant que sur l'instruction du 16 décembre 2013. » (pièce 46 déposée par les communes de Kraainem et Wezembeek-Oppem).

P.2. Quant à la hauteur de la norme de vent retenue

136. La Commune de Woluwe-Saint-Pierre demande que la norme de vent soit portée de 7 à 8 nœuds (indépendamment de toutes les autres problématiques) – voir la demande 19.

Elle fonde sa demande sur le fait que la norme de 7 nœuds est illégale, de sorte qu'elle en demande la cessation, avec application de la norme historique de 8 nœuds (ses conclusions, n° 189).

137. Le mécanisme mis en place par l'article 159 de la Constitution, permettant de postuler du juge de l'ordre judiciaire la non-prise en considération d'un règlement illégal, ne peut constituer une demande à part entière.

Il s'agit d'une exception d'illégalité, soulevée pour soutenir une demande.

Le mécanisme est en réalité le même pour ce qui concerne la procédure en cessation environnementale : l'objet de la procédure est d'obtenir une mesure de cessation et non pas (uniquement) d'entendre déclarer la norme illégale.

138. Quand bien même le fait d'avoir posé le choix (appréciation en opportunité, effectué au regard, notamment, des critères de sécurité, capacité de l'aéroport et des conséquences sur l'environnement) de fixer la norme de vents à 7 nœuds serait illégal, il ne nous appartient pas, en application du principe de la séparation des pouvoirs, d'alors fixer cette norme à 8 nœuds.

Le fait de préciser qu'il s'agit là de la norme historique (qui a été utilisée de 1973 à 2003) ou de la norme la plus adéquate, tous éléments pris en considération, n'y change rien.

Fixer, par voie de jugement, la norme de vent à 8 nœuds (ou par ailleurs à toute autre force quelconque) reviendrait à administrer l'Etat en lieu et place de l'Etat belge (voir à cet égard supra, n° 35 et suiv.).

139. La demande 19 formulée par la commune de Woluwe-Saint-Pierre est non fondée.

P.3. Conclusion quant aux normes de vent fixées par les instructions en litige

140. Les parties demanderesses, Woluwe-Saint-Pierre, Kraainem et Wezembeek-Oppem sollicitent la condamnation de l'Etat belge à (faire) respecter les normes de vent telles que décidées par les instructions applicables.

141. L'instruction du 10 mars 2017, émanant du Ministre de la Mobilité (pièce 46 des communes de Kraainem et Wezembeek-Oppem) précise expressément que l'instruction du 16 décembre 2013 complète l'instruction du 17 juillet 2013.

Il s'ensuit qu'il est inexact d'affirmer que seules les normes de vent visées dans l'instruction du 17 juillet 2013 (qui elle-même se réfère à l'instruction du 15 mars 2012) doivent être prises en considération et appliquées.

142. Suite à l'analyse effectuée ci-dessus (n° 62 et suiv.) nous avons conclu au fait que les instructions des 15 mars 2012, 17 juillet 2013 et 16 décembre 2013 sont illégales en ce qu'elles n'ont pas respecté les règles procédurales organisées par la loi du 13 février 2006.

Les demandes examinées sous le présent chapitre ont néanmoins pour objet de contraindre l'Etat belge à faire respecter ces instructions (illégales) en ce qu'elles concernent les normes de vent (alors que d'autres demandes – ainsi par exemple celle relative à la route du Canal ou celle relative au survol du territoire de la commune de Woluwe-Saint-Pierre- ont un objet contraire, à savoir prononcer des mesures pour s'éloigner du régime résultant de l'application desdites instructions (illégales).

143. En application de l'article 1^{er} de la loi du 12 janvier 1993 qui organise la procédure en cessation environnementale, après avoir constaté qu'un acte est contraire à une norme environnementale, nous disposons de la possibilité d'imposer des mesures de nature à protéger l'environnement.

La balance des intérêts que le législateur a confiée au juge de la cessation porte notamment sur le fait de déterminer s'il y a lieu d'ordonner une mesure de cessation (voir à cet égard B. Jadot, Le droit d'action en matière de protection de l'environnement organisé par la loi du 12 janvier 1993, Amén., 1993, 17 et suiv., n° 8). La balance des intérêts permet dès lors, en pratique, de laisser subsister les effets d'un acte qui pourtant viole une norme environnementale, ce précisément au regard des intérêts en jeu (et de la nature toute particulière de l'action en cessation).

Toute autre chose est cependant de condamner l'Etat belge à respecter une norme environnementale que nous avons qualifiée d'illégale, ce d'autant que la nature de l'illégalité invalide les instructions en leur totalité (cfr supra le raisonnement tenu pour en arriver à la conclusion exprimée sous le n° 73).

Pareille condamnation ne se peut, eu égard au prescrit de l'article 159 de la Constitution aux termes duquel les juridictions de l'ordre judiciaire n'appliqueront les actes administratifs que pour autant qu'ils sont conformes aux lois (voir notamment à cet égard Cass. 2 mai 2016, S.15.0115.F ; Cass. 4 novembre 2011, C.09.0130.F, le tout sur www.cassonline.be).

Il s'en déduit que sont non fondées : la demande 5 (formulée par la Région de Bruxelles-Capitale et les intervenants volontaires qui s'y rallient), les demandes 9 et 14 à 17 (formulées par la commune de Woluwe-Saint-Pierre) et les demandes 30 à 37 (formulées par les communes de Kraainem et Wezembeek-Oppeem).

Si les demandes formulées par les communes de Kraainem et Wezembeek-Oppeem ne mentionnent pas expressis verbis les instructions litigieuses, ces demandes sont cependant en lien indissociable avec les constatations préalables qu'elles demandent d'effectuer (voir p. 252 à 254 de leurs conclusions), sachant que ces constatations concernent toutes les instructions litigieuses.

Pour ce qui concerne la demande formulée par la commune de Woluwe-Saint-Pierre de condamner l'Etat belge à exercer un contrôle systématique du respect de « *toutes les normes en vigueur* » par toutes les personnes impliquées dans l'exploitation et la gestion de l'aéroport (demande 14) et ses conséquences exprimées dans les demandes 15 à 17 : à la lecture du corps des conclusions prises par la commune de Woluwe-Saint-Pierre, les 'normes' visées en terme de dispositif dans la demande 14 consistent en réalité en les instructions litigieuses (voir p. 168 et suiv. de ses conclusions).

Si la formule '*toutes les normes en vigueur*' dont il est fait état dans la demande 14 ne devait cependant pas se limiter aux instructions litigieuses mais viser toute norme quelconque (sans qu'elles ne soient autrement étayées en termes de conclusions), cette demande, qui tend à ce que nous prononcions une condamnation générale et réglementaire, est alors contraire au prescrit de l'article 6 du Code judiciaire (la commune s'est exprimée, lors de ses plaidoiries, à propos de ce moyen de non-fondement, soulevé d'office par le tribunal).

144. Pour le surplus, si les demandes visées ci-dessus devaient être comprises comme nous demandant de déterminer, indépendamment des instructions litigieuses, les normes de vent à appliquer, elles sont également non fondées mais cette fois parce que en contradiction avec le principe de séparation des pouvoirs (voir ci-dessus n° 136 à 139).

Q. SURVOL PAR LA ROUTE DU CANAL

Q.1. La situation de la route du Canal

145. La route aérienne du Canal se situe dans la prolongation des pistes 25R/07L. Elle traverse la Région de Bruxelles-Capitale de part en part.

146. L'IBGE a placé deux sonomètres sous la trajectoire de cette route aérienne :

- la station MSJ-Vdbg (Molenbeek-Saint-Jean, rue Vandenboogaerde), située sur l'axe central de la route du Canal, à 9,7 km, à vol d'oiseau, de la piste 25R/07L,
- la station Bxl-Houb (Bruxelles, rue du Houblon), légèrement excentrée, à 8,9 km, à vol d'oiseau, de la piste 25R/07L.

Les analyses effectuées par l'IBGE sont dressées au départ des mesures effectuées par ces deux sonomètres.

La situation géographique de chacun des sonomètres explique qu'ils n'enregistrent pas nécessairement les mêmes données.

BAC dispose également d'un sonomètre placé sur cette même route. Les données chiffrées relevées à l'aide de ce sonomètre ne sont pas communiquées (ni par l'Etat belge, ni par BAC, ou toute autre partie), ni par ailleurs analysées ou comparées avec les résultats provenant des sonomètres IBGE.

147. Il résulte de l'analyse des résultats enregistrés par les deux sonomètres précités que les dépassements des normes de bruit événementiels sont **très élevés en nombre absolus, d'une très forte intensité et d'un taux très élevé** (rapport entre le nombre total d'avions et le nombre de dépassements).

Les dépassements dont question ci-dessous sont exprimés en Levt, ce qui implique qu'il y a nécessairement un dépassement de la valeur 70dB(A) Lamax pour chaque mesure exprimée en Levt.

Ainsi,

- Dépassements très élevés en nombres absolus et taux de dépassement très élevés

Les données chiffrées exposées ci-dessous proviennent de la lecture combinée des pages 27-28 du rapport dressé par l'IBGE, déposé en pièce 4.7 par la Région de Bruxelles-Capitale.

- Pour la période allant du 1^{er} avril 2015 au 1^{er} avril 2016

Nombre de dépassements enregistrés pour la route du Canal (tableau 1) :

	Dépassements(Levt) survol de jour (7h à 23h)	Dépassements(Levt) survol de nuit Arrêté Bruit (23h à 7h)	Dépassements(Levt) survol de nuit d'exploitation (23h à 6h)

StationMsj-Vdb	2.484	918	202
StationBxl-Houba	684	271	37

Sachant que pour cette période (tableau 2) :

	Nombre total de survols de jour route du Canal (7h à 23h)	Nombre total de survols de nuit Arrêté Bruit (23h à 7h) route du Canal	Nombre total de survols de nuit d'exploitation (23h à 6h) route du Canal
	4.769	1.687	585

Ce qui donne les taux de dépassements suivants (tableau 3) :

	Taux de dépassement survols de jour (7h à 23h)	Taux de dépassement survols de nuit Arrêté bruit (23h à 7h)	Taux de dépassement survols de nuit d'exploitation (23h à 6h)
StationMsj-Vdb	52%	54%	35%
StationBxl-Houba	14%	16%	6%

- Pour la période allant du 1^{er} janvier 2016 au 31 décembre 2016

Nombre de dépassements enregistrés (tableau 4)

	Dépassements(Levt) survols de jour (7h à 23h)	Dépassements(Levt) survols de nuit arrêté bruit (23h à 7h)	Dépassements(Levt) survols de nuit d'exploitation (23h à 6h)
Station Msj-Vdb	2.757	1.116	334
StationBxl-Houba	627	260	50

Sachant que pour cette période (tableau 5),

	Nombre total de survols de jour (7h à 23h)	Nombre total de survols de nuit Arrêté bruit (23h à 7h)	Nombre total de survols de nuit d'exploitation (23h à 6h)
	4.934	2.076	933

Ce qui donne les taux de dépassements suivants (tableau 6) :

	Taux de dépassement survols de jour (7h à 23h)	Taux de dépassement survols de nuit Arrêté bruit	Taux de dépassement survols de nuit d'exploitation

		(23h à 7h)	(23h à 6h)
StationMsj-Vdb	56%	54%	36%
StationBxl-Houba	13%	13%	5%

- D'une très forte intensité,

Les données chiffrées exposées ci-dessous proviennent de la lecture combinée des pages 10-11 du rapport dressé par l'IBGE, déposé en pièce 4.7 par la Région de Bruxelles-Capitale.

Elles concernent les mesures prises à la station Msj-Vdb.

Nous ne prenons en considération, pour les survols de jour, que les dépassements de plus de 5d(B)A. Le niveau d'exposition au bruit (SEL) est exprimé en LevT (cfr tableaux infra).

Pour les survols de nuit (quelle que soit la période de nuit envisagée), nous prenons en considération toutes les mesures débutant à 78 dB (A) LevT, sachant qu'elles impliquent l'atteinte du 1^{er} seuil de 70 dB (A) Laeq, 1sec, lequel implique à son tour, sur base statistique, au vu de la mesure dans laquelle les immeubles d'habitation sont insonorisés en Région de Bruxelles-Capitale³⁷, si pas le réveil des personnes endormies, à tout le moins la perturbation de leur sommeil (voir surpa, recommandations OMS).

- Pour la période allant du 1^{er} avril 2015 au 1^{er} avril 2016 (tableau 7)

SEL	78 à 79 dB	80 à 84dB	85 à 89 dB	90 à 95 dB	95 à 100 dB
Survol en journée (7h à 23h)	xxx	xxx	542	262	24
Survol nuit arrêté bruit (23h à 7h)	39	750	180	2	xxx
Survol De 6h à 7h	16	541	96	1	xxx
Par déduction, survols nuit d'exploitation (23h à 6 h)	23	209	84	1	xxx

³⁷ Voir à cet égard annexe 1 du rapport dressé par l'IBGE déposé en pièce 4.2 par la Région de Bruxelles-Capitale.

- Pour la période allant du 1^{er} janvier 2016 au 1^{er} décembre 2016 (tableau 8)

SEL – Msj-Vdb	78 à 79 d(B)	80 à 84d(B)	85 à 89 d(B)	90 à 95 d(B)	95 à 100 d(B)
Survol en journée (7h à 23h)	xxx	xxx	511	306	59
Survol nuit arrêté bruit (23h à 7h)	40	1.081	181	1	xxx
Survol De 6h à 7h	17	677	114	xxx	xxx
Par déduction, survols nuit d'exploitation (23h à 6 h)	23	404	67	1	xxx

Q.2. Conclusion concernant la route du Canal

148. L'usage actuel de la route du Canal génère de multiples infractions à l'Arrêté Bruit, dont les valeurs limites sont en lien avec les recommandations de l'OMS.

Le survol de la route du Canal augmente d'année en année, en chiffres absolus, et le nombre des infractions augmente également, en chiffres absolus.

149. Or, l'étude dressé par l'ULB en 2014 relève que les quartiers les plus densément habités de la Région de Bruxelles-Capitale sont situés aux abords de la route du Canal (étude déposée en pièce 5.2 par la Région de Bruxelles-Capitale, pages 36, 44 « *Les densités de population des quartiers concernés par les routes survolant les marges ou périphéries nord et est de Bruxelles se situent souvent en deçà des 2.000 hab./km² et dépassent rarement les 5.000 hab./km². A contrario les abords de la route Canal dépassent souvent les 16.000 hab./km² voire même le seuil de 30.000 hab./km² »).*

L'IBGE indique que 230.600 bruxellois sont potentiellement impactés par la route du Canal (p. 8, pièce 4.1 déposée par la Région de Bruxelles-Capitale) tandis que l'ULB relevait que 392.300 habitants étaient affectés par le survol relatif à cette route – chiffre porté à 175.951 habitant en prenant en considération un abattement selon l'éloignement (p. 71, pièce 5.2 déposée par la Région de Bruxelles-Capitale).

La quantité d'habitants potentiellement atteints est dès lors loin d'être négligeable.

150. Il faut par ailleurs relever que le territoire situé sous la route aérienne du Canal connaît, en majeure partie, un développement socio-économique le plus bas de toute la région de Bruxelles-Capitale (voir à cet égard étude ULB, p. 56 pièce 5.2 déposée par la Région de Bruxelles-Capitale), ce qui rendra nécessairement particulièrement peu aisé de remédier à la situation par

une gestion de l'insonorisation des habitations (pour une analyse des taux actuels de rénovation voir p. 5 de la note dressée par l'IBGE déposée en pièce 4.6 par la Région de Bruxelles-Capitale).

151. Les nuisances sonores pour les périodes de journée sont nettement supérieures aux recommandations de l'OMS (comparaison des tableaux 7 et 8 supra avec les recommandations OMS).

Les dépassements pour la période allant de 23h à 7h sont tels qu'ils impliquent le réveil de personnes endormies, ou à tout le moins sont de nature à perturber leur sommeil.

Il faut par ailleurs tenir compte des périodes cycliques d'intense (été) et de moindre (hiver) survol.

Ces cycles ne permettent dès lors pas de reporter les chiffres ci-dessus sur une moyenne calculée sur 12 mois.

De manière récurrente, les mois de mai à septembre connaissent une période intense de survols. Or c'est précisément à ce moment que la population, même si elle est citadine, entend, raisonnablement, profiter d'activités extérieures ou ouvrir les fenêtres des habitations (en journée ou la nuit).

152. En termes de santé publique, le risque lié au bruit dépend de la durée de l'exposition et du niveau sonore.

En l'occurrence, les habitants de la route du Canal connaissent une situation particulièrement défavorable au regard du survol de cette zone, pourtant déjà relativement éloignée de l'aéroport. Ce d'autant que le survol s'effectue tant de jour que de nuit.

153. Les dépassements des normes fixées par l'Arrêté Bruit portent une atteinte importante à l'environnement, en ce qu'ils induisent des nuisances sonores qui affectent de manière conséquente les bruxellois habitant le long de la route du Canal.

L'existence de nuisances sonores constitutives d'infractions manifestes à l'article 2 de l'arrêté du 27 mai 1999 et à l'article 20, 4° de l'ordonnance du 17 juillet 1997 est établie.

Elles sont la conséquence directe et immédiate des instructions données par l'Etat belge quant à la détermination des conditions d'utilisation de la route du Canal.

R. SURVOL DE WOLUWE-SAINT-PIERRE, KRAAINEM ET WEZEMBEEK-OPPEM

R.1. La situation de survol de Woluwe-Saint-Pierre

154. La commune de Woluwe-Saint-Pierre expose que ses habitants subissent une situation de cumul étant donné que passent au-dessus de son territoire :

- les décollages avec virage à gauche au départ des pistes 25,
- les décollages avec virage à droite depuis la piste 19 lorsque celle-ci est en utilisation unique pour tous les décollages,
- mais aussi les atterrissages sur la piste 01.

La commune de Woluwe-Saint-Pierre relève que depuis la mise en œuvre du plan Wathélet (février 2014 et adaptation technique de mai 2014), les décollages au départ des pistes 25, avec virage à gauche, se concentrent au-dessus du quartier 'Montgomery/Chant d'oiseau' alors qu'auparavant il y avait une dispersion naturelle des décollages sur les marges Est de la commune (Stockel/Sainte-Alix). Elle relève ainsi un déplacement géographique des nuisances mais également une augmentation du nombre d'habitants survolés, et subissant par ailleurs une très grande densité de survol.

155. En 2016, 88.755 décollages (jour et nuit confondus) ont eu lieu au départ des pistes 25, dont 40.717 ont effectué un virage à gauche, soit 45,88% desdits décollages (voir pièce 36 déposée par Woluwe-Saint-Pierre).

Ces virages à gauche survolent toute la commune de Woluwe-Saint-Pierre (p. 8 rapport IBGE déposé en pièce 4.1 par la Région de Bruxelles-Capitale).

Par ailleurs, en 2015³⁸, 14.465 décollages (jour et nuit confondus) ont eu lieu au départ de la piste 19 (pièce IV.17 de l'Etat belge). La commune est également survolée par ce virage.

Il y a lieu d'y ajouter les atterrissages sur la piste 01, soit 15.100 (jour et nuit confondus) pour l'année 2015. La commune précise ne pas être affectée par l'ensemble de ces atterrissages, sans cependant que des informations plus précises à cet égard aient été déposées.

156. Il résulte des pages 43 et 44 du rapport 'Contour de bruit autour de Brussels Airport pour l'année 2016' (pièce I.30 déposée par BAC) que pour l'année 2016 la piste 01 a été utilisée pour 9.349 atterrissages de jour, 3.293 atterrissages de soirée et 1.126 atterrissages de nuit, soit un total de 13.768 atterrissages (15.113 pour l'année 2015 – ce même rapport relève que la diminution d'activité pour l'année 2016 est en majeure partie due à l'attentat de mars 2016).

157. Une perspective historique des atterrissages sur la piste 01 permet de constater une modification fondamentale de la situation à dater de l'année 2004 (analyse de la pièce 20 déposée par la commune de Woluwe-Saint-Pierre) :

- une augmentation certaine du pourcentage d'atterrissages de jour sur cette piste (au regard de l'ensemble des atterrissages de jour) : moyenne de 6,68% pour les années 1998 à 2003 pour ensuite passer à une moyenne de 14,26% pour les années 2004 à 2015,
- une **augmentation particulièrement conséquente** de ce pourcentage pour ce qui concerne les atterrissages de nuit : moyenne de 2,79% pour les années 1998 à 2003 et de 10,50% pour les années 2004 à 2015.

³⁸ L'ensemble des données chiffrées relatives à l'année 2016 ne sont pas présentées dans le cadre de la présente procédure. Les parties se sont cependant accordées à déclarer que les chiffres pour l'année 2015 et l'année 2016 peuvent donc être utilisés indifféremment pour les besoins de la présente procédure.

158. Actuellement trois sonomètres sont placés sur le territoire de la commune de Woluwe-Saint-Pierre :

- WSP Corn, qui mesure les survols dans le cadre du virage à gauche au départ de la piste 25, dans le cadre de la route du Nord au départ de la piste 19 et dans le cadre des atterrissages sur la piste 01,
- WSP Troo qui mesure les survols dans le cadre du virage à gauche au départ de la piste 25,
- WSP Bali, mis en fonction à dater du 27 janvier 2017, qui mesure les survols dans le cadre du virage à gauche au départ de la piste 25, dans le cadre de la route du Nord au départ de la piste 19 et dans le cadre des atterrissages sur la piste 01.

Le sonomètre WSP Bali a été mis en fonction après qu'il ait été constaté que les mesures effectuées par les sonomètres WSP Cor et WSP Troo pouvaient ne pas représenter la situation telle qu'effectivement existante.

Les résultats ci-dessous concernent les infractions à l'Arrêté Bruit pour l'année 2016 pour les sonomètres WSP Corn et WSP Troo (p. 6 du rapport IBGE déposé en pièce 4.7 par la Région de Bruxelles-Capitale) mais concernent la période allant du 27 janvier 2017 au 23 avril 2017 pour le sonomètre WSP Bali (pièces 36 déposée par Woluwe-Saint-Pierre) :

Nombre d'infractions en SEL	WSP Corn zone 2 1/01/2016-31/12/2016	WSP Troo zone 1 1/01/2016-31/12/2016	WSP Bali zone 1 27/01/2017-23/04/2017
Période 7h-23h	0	9	52
Période 23h-7h	52	203	162
Période 23h-6h	37	12	Pas analysé
Période 6h-7h	15	191	Pas analysé

Il résulte par ailleurs de la pièce 36 déposée par la commune (résultats du sonomètre WSP Bali) que :

- Pour les survols pendant la période allant de 7h à 23h :
 - A quelques rares exceptions près, le sonomètre enregistre quotidiennement des survols engendrant un bruit supérieur à 70 dB(A) Lamax (1^{er} seuil de l'Arrêté Bruit),
 - Les enregistrements disponibles à ce jour indiquent qu'à tout le moins une fois par mois, le sonomètre est, pendant une période de 3 à 5 jours, survolé de manière particulièrement intense tant en nombre de survols qu'en intensité du bruit causé par le survol,

Ainsi le sonomètre enregistre (enregistrement sur des périodes de 16 heures) :

- du jeudi 9 février 2017 au lundi 13 février 2017, respectivement 147, 253, 114, 187 et 272 survols présentant un Lamax supérieur à 70dB(A),
- du jeudi 23 mars 2017 au dimanche 26 mars 2017, respectivement 288, 283, 200, 246 survols présentant un Lamax supérieur à 70dB(A),
- du 17 avril 2017 au mercredi 19 avril 2017, respectivement 143, 113, 291 survols présentant un Lamax supérieur à 70dB(A).

- Parmi ces survols,
 - 52 présentent une infraction à l'Arrêté Bruit, c'est-à-dire atteignent à tout le moins un SEL de 90dB(A),
 - Seule une minorité des survols présente un SEL compris entre 75 à 79,9 dB(A),
 - Une large majorité des survols engendrent un SEL compris entre 80 et 89,9 dB(A).
-
- Pour les survols pendant la période allant de 23h à 7 heures :
- Le sonomètre enregistre particulièrement peu de survols engendrant un Lamax supérieur à 70dB(A) ; les nuits sont donc calmes en termes de survols aériens,
 - SAUF pour les périodes d'intense survols en journée ; pendant ces mêmes périodes, le sonomètre enregistre également un nombre significatif de survols engendrant un Lamax supérieur à 70dB(A),

Ainsi,

- pour les nuits des jeudi 9 février au lundi 13 février 2017, le sonomètre enregistre respectivement : 29 survols le jeudi, une accalmie de deux jours - 6 survols le vendredi , aucun survol le samedi -, 16 survols le dimanche et 24 survols le lundi,
- pour les nuits des 22 mars au 26 mars 2017 : le sonomètre enregistre respectivement : 5 survols le mercredi, 31 survols le jeudi, 27 survols le vendredi, 3 le samedi, 23 survols le dimanche,
- pour les nuits des mardi 18 avril au mercredi 19 avril 2017, le sonomètre enregistre 39 survols le mardi et 19 le mercredi,
- les survols de nuit qui engendrent un SEL inférieur à 80 dB(A) sont marginaux,
 - les survols engendrent usuellement un SEL compris entre 80 et 89,9 dB(A), également des bruits présentant un SEL supérieur à 90 dB(A),

Nous ne disposons pas de données plus affinées concernant les survols de nuit : nous ne savons donc s'ils sont répartis sur toute la nuit, ou s'ils sont plutôt concentrés en début – milieu- fin de nuit.

R.2. Conclusion concernant le survol de Woluwe-Saint-Pierre

Le résultat des enregistrements effectués par les trois sonomètres placés sur le territoire de la commune de Woluwe-Saint-Pierre permet de conclure au fait que :

- Les nuisances sonores se sont effectivement déplacées, les infractions enregistrées par les deux sonomètres historiques étant, pour l'année 2016, marginales en nombres absolus,
- Le sonomètre WSP Bali révèle un survol de jour quotidien de la zone dans laquelle il est situé mais des périodes de nuit usuellement calmes en termes de nuisances aériennes,
- Le survol de jour quotidien se rapporte au survol occasionné par le virage à gauche,

- Ce survol de jour (virage à gauche) va croissant sur la période de trois mois répertoriée par le sonomètre (enregistrement, en moyenne, de quelques 7 survols par jour jusqu'à la mi-mars et de quelques 15 survols par jour de la mi-mars à fin avril),
- Ce survol de jour engendre un nombre marginal d'infractions à l'Arrêté Bruit - la majorité des survols présentent un SEL entre 80 et 84,90 dB(A),
- MAIS se transforme en un **survol de jour incessant et intensif durant des périodes de 3 à 5 jours par mois** : survol **intensif** en nombre absolu et **très important en intensité** (113 à 288 survols par jour, en journée, sur des périodes de 16h, présentant un SEL compris entre 80 et 89,90 dB(A)), certains étant par ailleurs en infraction à l'Arrêté Bruit,
- **Pendant ces mêmes périodes, le survol de nuit (23h-7h) est également intensif** : la période de nuit, présente un **survol important en nombre absolu et très important en intensité** (16 à 31 survols par nuit), **tous en infraction par rapport à l'Arrêté Bruit** et dont les quelques 4/5^{ème} présentent un niveau SEL supérieur à 85 dB(A). Nous n'avons cependant aucune information quant à la répartition des vols sur cette période (début de nuit – milieu de nuit- tranche '6h-7h'),
- Ce survol intensif, de jour comme de nuit, est la conséquence des atterrissages sur la piste 01.

159. Nous ne pouvons pas conclure au fait que les habitants subissent des nuisances suite à une situation de cumul de survols.

Le territoire de la commune est effectivement survolé par plusieurs routes aériennes.

Cependant, la situation réellement problématique est la conséquence des atterrissages sur la piste 01.

En l'occurrence, les habitants situés sous le couloir aérien menant à la piste 01 connaissent, une fois par mois, une situation particulièrement défavorable au regard du survol de cette zone.

160. Au regard des éléments factuels soumis à notre appréciation, il n'y a pas lieu de constater d'atteinte importante à l'environnement pour ce qui concerne le virage à gauche qui survole la commune de Woluwe-Saint-Pierre. Les demandes 21 à 23 sont non fondées.

161. Les dépassements des normes fixées par l'Arrêté Bruit pendant ces périodes portent une atteinte importante à l'environnement, en ce qu'ils induisent des nuisances sonores qui affectent de manière conséquente les personnes habitant sous le couloir aérien relatif à la piste 01/19.

L'existence de nuisances sonores constitutives d'infractions manifestes à l'article 2 de l'arrêté du 27 mai 1999 et à l'article 20, 4° de l'ordonnance du 17 juillet 1997 est établie à cet égard.

Elles sont la conséquence directe et immédiate des instructions données par l'Etat belge quant à la détermination des conditions d'utilisation de la route du Canal.

R.3. Lien avec la situation factuelle de survol de Kraainem et Wezembeek-Oppem

162. Les communes de Kraainem et Wezembeek-Oppem formulent exclusivement des demandes en lien avec les instructions ministérielles adressées à Belgocontrol (demandes déclarées non fondées supra).

Néanmoins, il y a lieu d'examiner, dans le cadre d'une balance des intérêts, la situation factuelle de survol du territoire de ces deux communes eu égard à l'interaction entre les décollages/atterrissages au départ des différentes pistes.

163. Les communes de Kraainem et Wezembeek-Oppem sont situées en Région flamande, dans laquelle l'arrêté bruit bruxellois ne s'applique pas (hors champ d'application territorial).

Elles sont situées dans l'axe de la piste 19/01, sont limitrophes de la commune de Woluwe-Saint-Pierre mais sont plus proches de l'aéroport que cette dernière.

164. Nous disposons de particulièrement peu de pièces pour déterminer la situation actuelle du survol de ces communes.

Les communes ont indiqué, oralement, lors des audiences, ne pas disposer du résultat des enregistrements effectués par les deux sonomètres présents sur le territoire de la commune de Kraainem à savoir le sonomètre 46-2 de la Région flamande et le sonomètre 24.1 de BAC (pour la localisation des sonomètres, voir p. 67, pièce 1.24 de BAC). Cependant, elles ne démontrent pas non plus avoir sollicité ces résultats auprès des instances compétentes.

Les études détaillées dressées par l'IBGE ne s'étendent pas aux communes situées en Région flamande.

165. Néanmoins, le recoupement au regard des pièces dont nous disposons permet de saisir à suffisance la situation de survol telle qu'elle existe.

Ainsi,

- Les cartes de bruit (émission de bruit - et non immission) dressées par l'université de Gand pour les années 2015 et 2016 (pièce 1.30 déposée par BAC) indiquent que les communes de Kraainem et de Wezembeek-Oppem sont incluses dans les zones de bruit, définies tant en Lday, Levening et Lnight,
- Les résultats de l'analyse du sonomètre WSP Bali sont nécessairement transposables à Kraainem et Wezembeek-Oppem pour ce qui concerne les décollages de la piste 01 ; l'intensité du bruit doit nécessairement être plus importante sur le territoire de ces deux communes plus rapprochées de l'aéroport que Woluwe-Saint-Pierre, et dans l'axe de la piste,
- Nous ne disposons par contre pas de renseignements suffisants pour ce qui concerne une incidence du virage à gauche (voir à ce propos la large différence dans les enregistrements effectués par les 3 sonomètres placés sur le territoire de la commune de Woluwe-Saint-Pierre),

- L'enregistrement du survol par le sonomètre 24.1 de BAC pour la tranche '23h-6h' pendant les mois de janvier et février 2017 (pièce 35 déposée par Woluwe-Saint-Pierre): ces enregistrements font apparaître, comme cela résulte également des enregistrements effectués par le sonomètre WSP Bali, que cette tranche horaire ne pose usuellement pas de problème en matière de pollution sonore, sauf pendant à tout le moins une période de 3 à 5 nuits 'opérationnelles' continues durant lesquelles les survols sont en nombre important (quelques 20 à 25 vols sur 7 heures) et présentent une très forte intensité (quelques survols entraînant un Lamax de 85 à 90 dB(A) et d'autres un Lamax de 70 à 75 dB(A) tandis que la majorité de ces survols présentent un Lamax de 75 à 80 dB(A).

Conclusion

- Comme pour la commune de Woluwe-Saint-Pierre, les communes de Kraainem et Wezembeek-Oppem présentent un **survol de jour incessant et intensif durant des périodes de 3 à 5 jours par mois : survol intensif en nombre absolu et très important en intensité,**
- **Pendant ces mêmes périodes, la tranche horaire '23h-7h' et par ailleurs '23h-6h présente également un survol important en nombre absolu et très important en intensité (16 à 31 survols par nuit),**
- Ce survol intensif, de jour comme de nuit, est la conséquence des décollages au départ de la piste 01,
- Les nuisances sonores, en termes d'intensité du bruit, sont nécessairement plus importantes encore à Kraainem et Wezembeek-Oppem qu'à Woluwe-Saint-Pierre étant donné que ces deux communes sont plus proches de l'aéroport.

S. LES SURVOLS DE NUIT

S.1. Examen de la situation

166. L'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National divise la journée en quatre tranches horaires et détermine la quantité de bruit maximal autorisée par mouvement d'avion.

Ainsi, pour les besoins de l'exploitation de l'aéroport,

- la période de nuit s'étend de 23 heures à 5 heures 59 (nuit opérationnelle ou d'exploitation),
- le petit matin s'étend de 6 heures à 6 heures 59.

Cet arrêté ministériel contient, pour le surplus, principalement les mesures suivantes liées au bruit des avions :

- des quotas de bruit par mouvement d'avion (QM – articles 4 et 5) : il s'agit d'une limite quant au type d'avion pouvant décoller ou atterrir à l'aéroport de Bruxelles-National. Seuls des

avions certifiés avec une valeur QM inférieure aux valeurs maximales suivantes sont autorisés à décoller ou à atterrir à l'aéroport de Bruxelles-National :

- valeur QM maximale de 23h à 5h59 : 8,
- valeur QM maximale de 6h à 6h59 : 12,
- valeur QM maximale de 7h à 20h59 : 48 pour les décollages et 24 pour les atterrissages,
- valeur QM maximale de 21h à 22h59 : 24 pour les décollages et 12 pour les atterrissages,
- des quotas de bruit saisonniers (article 6) : il s'agit de la charge totale de bruit admissible au cours d'un été ou d'un hiver, les saisons étant définies par l'International Air Transport Association,
- interdiction des décollages et atterrissages de nuit pour les avions présentant une faible marge de conformité (article 7bis),
- des quotas de mouvements durant la nuit (article 7ter) : l'attribution des créneaux de décollages et d'atterrissages de nuit est limitée à 16.000 mouvements par an, dont un maximum de 5.000 décollages,
- interdiction d'attribuer des créneaux de décollages pendant les périodes suivantes (article 7quater) :
 - la nuit de vendredi à samedi, entre 1h et 6h,
 - la nuit de samedi à dimanche, entre 0h et 5h59,
 - la nuit de dimanche à lundi, entre 0h et 5h59.

167. Le permis d'environnement délivré à BAC par la Députation permanente du Conseil provincial du Brabant flamand est valable pour la période allant du 8 juillet 2004 au 8 juillet 2024.

Ce permis définit la 'nuit' comme la période allant de 23h à 5h59.

Le permis autorise, pour ce qui concerne la nuit, jusqu'à 16.000 mouvements par année civile, dont 5.000 décollages.

168. L'Arrêté Bruit prévoit une période de protection renforcée de ses habitants pendant la nuit, fixée à une durée de 8 heures, de 23 heures à 7 heures.

169. Il résulte du rapport de l'IBGE déposé en pièce 4.7 par la Région de Bruxelles-Capitale que :

- Le trafic aérien total de nuit opérationnelle (tranche horaire 23h-6h) se maintient à un niveau similaire depuis l'année 2010 -page 30 ; il est par ailleurs plafonné par l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 et le permis d'environnement,
- Le trafic aérien global pour la tranche horaire 6h-7h par contre est en constante augmentation, tant en ce qui concerne les périodes d'activité les plus basses (pendant les mois d'hiver) que les périodes d'activité intense (de mai à septembre) – page 30 ; ce trafic n'est pas visé par la limite de mouvements de nuit opérationnelle mais est visé par les mesures relatives au 'petit matin'.

Par ailleurs, en ce qui concerne l'impact de ce trafic sur la Région de Bruxelles-Capitale :

- Si le trafic aérien global pour la tranche '23h-6h' a connu une brusque diminution en 2008 et reste depuis lors à un niveau stable, le **nombre de survols de nuit '23h-6h' est, depuis lors, en constante augmentation** pour ce qui concerne la région bruxelloise (sans cependant atteindre les niveaux des années 2004 à 2007) – page 31,
- Le survol de la région bruxelloise durant la **période '6h-7h'** est également en constante augmentation depuis l'année 2007, **mais en une heure de temps, il y a nettement plus de trafic que pour l'ensemble de la période de nuit opérationnelle,**
- Par ailleurs, les périodes d'activité intense durant les mois d'été (mai à septembre) connaissent pour les années 2014, 2015 et 2016 des pics encore jamais atteints (sauf en 2012) – page 31, pièce 4.7³⁹.

170. L'analyse des sonomètres de l'IBGE apprend que les nuisances suivantes sont détectées – page 7 de la pièce 4.7 :

- Pour la période '23h-6h', les infractions restent relativement ciblées, géographiquement parlant, et concernent principalement la route du Ring, la route du Canal, le virage vers le Nord et Woluwe-Saint-Pierre,
- Pour la période '6h-7h': les infractions concernent la route du Ring (sonomètres de Neder-Over-Hembeek et Laeken), la route du Canal (sonomètres de Molenbeek-Saint-Jean et Bruxelles rue du Houblon), le virage à gauche (sonomètres de Woluwe-Saint-Pierre et Evere Moss), route du Nord quand décollage de piste 19 (sonomètres de Neder-Over-Hembeek, Haren).

171. Il résulte de l'analyse des résultats enregistrés durant l'année 2016 par les 6 sonomètres ci-dessous (rapport dressé par l'IBGE, déposé en pièce 4.7, pages 10 à 15) que :

- sachant que les dépassements dont question ci-dessous sont exprimés LevT, ce qui nécessite qu'il y ait un dépassement de la valeur 70dB(A) Laeq, 1sec,

SEL	78 à 79 d(B)	80 à 84d(B)	85 à 89 d(B)	90 à 94 d(B)	95 à 100 d(B)
NOH zone1	xxx	1.080	730	1	xxx
MSJ zone 0	17	677	114	xxx	xxx
EVE Moss zone 1	xxx	220	51	2	xxx
LKN zone 0	49	204	5	xxx	xxx
BXLhoublon Zone 0	16	195	5	xxx	Xxx
HRN zone 2	xxx	xxx	xxx	161	2

³⁹ Ainsi, la lecture du graphique 22 contenu en page 31 du rapport IBGE apprend qu'en 2014 le pic a porté sur quelques 1.000 survols et en 2015 et 2016 sur quelques 850 survols.

Les résultats des mesures prises par les sonomètres font apparaître que l'on ne peut pas conclure à l'existence d'une situation homogène pour l'ensemble de la région de Bruxelles-Capitale, ni par ailleurs pour l'ensemble des routes concernées par les nuisances dont question.

Ainsi :

- La route du Ring (NOH, LKN)

Le sonomètre de Neder-Over-Hembeek relève **un très grand nombre de dépassements** exprimés en nombre absolu et présentant en sus **une très forte intensité** – ce sonomètre est capable de mesurer d'une part le survol dans le cadre de la route du Ring (décollage des pistes 25) mais également dans le cadre de la route du Nord (décollage piste 19) – les chiffres ci-dessus concernent cependant la route du Ring (cfr comparaison, pour l'année 2015 avec les graphiques 18 et 19 contenus dans le rapport IBGE déposé en pièce 4.1).

La situation relevée par le sonomètre LKN est moins problématique en ce qu'elle relève quelques 260 infractions sur une année complète. La Région de Bruxelles-Capitale ne fournit pas d'informations complémentaires relatives aux circonstances dans lesquelles ces infractions à l'Arrêté Bruit se produisent. Nous ne pouvons dès lors les analyser qu'au regard des informations dont nous disposons.

Le sonomètre NOK est situé dans une zone à plus faible densité de population, tandis que le sonomètre LKN est situé dans une zone à plus haute densité de population (p. 10 du rapport IBGE déposé en pièce 4.1).

- La route du Canal (MSJ et BXL Houblon)

La route supporte **un grand nombre de dépassements** exprimés en nombre absolu, et présentant en sus, **pour la majeure partie d'entre-eux, une très forte intensité** alors que les balises sont localisées plus loin de l'aéroport (8, 9 et 9,7 km, à vol d'oiseau) et qu'il s'agit là d'une zone à très haute densité de population.

- Virage à gauche (EVE)

La situation relevée par le sonomètre EVE est moins problématique au vu du nombre d'infractions relevées et de l'intensité des infractions commises.

Par ailleurs, les sonomètres WSP Corn et WSP Troo s'ils enregistrent des infractions pour ce qui concerne le virage à gauche effectué au-dessus de la commune de Woluwe-Saint-Pierre ne révèle pas de situation problématique (voir supra n° 151).

La Région de Bruxelles-Capitale ne fournit pas d'informations complémentaires relatives aux circonstances dans lesquelles ces infractions à l'Arrêté Bruit se produisent. Nous ne pouvons dès lors les analyser qu'au regard des informations dont nous disposons.

- Sonomètre de Haren

Ce sonomètre détecte les mouvements relatifs à la route du Canal, le virage à gauche et la route du Nord.

Du fait de sa situation en zone 2, seuls les dépassements les plus graves font l'objet d'une infraction.

Ce nombre d'infractions reste **limité en nombre** (163 sur une année) **mais d'une intensité particulièrement importante**.

- Route Delta

En termes de conclusions, la Région de Bruxelles-Capitale relève (p. 96 de ses conclusions) que les sonomètres MSJ et BXL Houblon enregistrent également des infractions pour ce qui concerne la route Delta.

Cette affirmation ne résulte pas de l'analyse à laquelle l'IBGE procède, route par route, dans ses rapports déposés en pièces 4.1 et 4.7.

172. La Région de Bruxelles-Capitale relève par ailleurs que pour cette même tranche horaire (6h-7h), les mêmes sonomètres que ceux visés ci-dessus (n° 171 – tableau) relèvent des infractions aux normes spécifiques de bruit exprimées en Lsp (avion).

Ces infractions restent en lien direct avec les survols tels que constatés et analysés ci-dessus. Elles ne sont pas le signe d'une aggravation de la situation mais sont la conséquence des survols importants en nombre et en intensité.

Il n'y a dès lors pas lieu de les examiner de manière plus approfondie.

173. Les atterrissages sur la piste 01 révèlent une **situation particulièrement problématique, durant une période continue de 3 à 5 jours par mois** tel qu'analysé ci-dessus n° 151-152.

5.2. Conclusions quant à la situation de survol de nuit

174. La protection du sommeil des personnes habitant sous les couloirs aériens utilisés de nuit est essentielle.

175. Les habitants survolés ne peuvent cependant faire valoir un droit subjectif à une nuit opérationnelle de 8 heures.

Aucune disposition légale ou réglementaire, nationale ou internationale, n'interdit à l'Etat belge de permettre l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National pendant la nuit. L'Etat belge prend à cet égard les décisions les plus adéquates, en vertu de son pouvoir d'appréciation. Il s'ensuit que la demande 20, formulée par la commune de Woluwe-Saint-Pierre tendant à faire cesser tous les vols de nuit, pendant la nuit de 8 heures, est non fondée.

L'article 1 de l'annexe I de la Directive 2002/49 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement précise expressément que la décision finale relative à la durée du jour, de la soirée et de la nuit appartient aux Etats membres. Or l'Etat belge a fixé ces périodes dans son arrêté ministériel du 3 mai 2004.

Il s'ensuit que la demande formulée par la commune de Woluwe-Saint-Pierre de prévoir une période de nuit d'exploitation de 8 heures, fixée de 23h à 7h, (c'est-à-dire une période plus longue

que celle prévue par l'arrêté ministériel du 3 mai 2004) est contraire au principe de la séparation des pouvoirs. La demande 13 est dès lors non fondée.

176. Par contre tant les recommandations OMS que la Directive européenne 2002/49 relèvent l'importance de disposer d'une nuit (relativement) calme pendant 8 heures.

Il résulte de la Directive 2002/49 que si la durée de la soirée peut varier entre 2 et 4 heures, la durée de la nuit à prendre en considération pour la cartographie du bruit est de 8 heures (annexe I de la directive, article 1 et article 2). Dans cette mesure, les Etats qui n'imposent pas de nuit opérationnelle de 8 heures se voient 'pénalisés' par la mesure du bruit telle qu'elle résulte de la cartographie.

177. Il n'est pas contesté que l'Etat belge a d'ores et déjà pris diverses mesures pour limiter, dans une certaine mesure, l'exploitation de l'aéroport durant la nuit.

Cependant, l'optique 'protection de l'environnement' et dès lors de la santé des personnes habitant sous les routes aériennes, impose de prendre en considération les nuisances telles que ressenties par les habitants durant la nuit, pendant 8 heures, sachant que la nuit constitue une période de vulnérabilité en termes d'impact des nuisances sonores sur la santé.

178. L'activité de nuit opérationnelle (23h/6h) telle qu'elle existe depuis l'année 2009 se maintient au regard des chiffres totaux (p. 30 rapport IBGE, pièce 4.7 de la Région de Bruxelles-Capitale).

Par contre :

- Le trafic de nuit (23/6h) survolant la Région de Bruxelles-Capitale va augmentant depuis l'année 2013 (p. 31 , rapport IBGE, pièce 4.7 de la Région de Bruxelles-Capitale),
- L'activité aérienne subie par la Région bruxelloise pour la tranche horaire 6h-7h connaît une très importante augmentation, tant pour les périodes d'été que pour les périodes d'hiver,
- Le trafic pour la tranche horaire 6h/7h peut atteindre le double de survols en 1h que pendant l'entièreté de la nuit opérationnelle (p. 31 , rapport IBGE, pièce 4.7 de la Région de Bruxelles-Capitale),
- La problématique du survol de nuit et de petit matin n'est pas uniforme pour la Région mais doit être examiné zone par zone.

179. Les dépassements des normes fixées par l'Arrêté Bruit pendant la tranche horaire 23h-7h portent une atteinte importante à l'environnement, en ce qu'ils induisent des nuisances sonores qui affectent de manière conséquente les personnes habitant sous les couloirs aériens utilisés durant cette tranche horaire.

L'atteinte à l'environnement est d'autant plus importante qu'elle porte sur le sommeil des habitants et qu'elle présente une récurrence certaine.

L'existence de nuisances sonores constitutives d'infractions manifestes à l'article 2 de l'arrêté du 27 mai 1999 et à l'article 20, 4° de l'ordonnance du 17 juillet 1997 est établie.

Elles sont la conséquence directe et immédiate des instructions données par l'Etat belge quant à la politique d'exploitation de l'aéroport pendant la période de 23h à 7h.

180. L'arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National transpose, en droit belge, la Directive 2002/30.

L'arrêté royal précise, en son article 4, que les restrictions d'exploitation sont décidées par le ministre ayant la navigation aérienne dans ses attributions.

Depuis lors, le Règlement (UE) 598/2014 relatif à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union (et abrogeant la directive 2002/30) est entré en vigueur, le 13 juin 2016.

L'article 14 du Règlement précise que « *les restrictions d'exploitation liées au bruit qui étaient déjà en place avant le 13 juin 2016 restent en vigueur jusqu'à ce que les autorités compétentes décident de les réviser conformément* » au Règlement 598/2014.

181. Les parties demandereses reprochent à l'Etat belge de ne pas avoir appliqué l'approche équilibrée dans la gestion des nuisances aériennes.

Elles reprochent ainsi à l'Etat belge :

- de n'avoir effectué aucune étude d'incidence permettant d'évaluer l'impact de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement des habitants de la Région de Bruxelles-Capitale,
- de n'avoir effectué aucune consultation du public,
- de n'avoir effectué aucun examen global de la situation,
- de n'avoir étudié objectivement aucune alternative à la situation actuelle (ainsi par exemple le déplacement de la piste 25L de minimum 1,8 km vers l'Est),
- de minimiser l'impact de l'exploitation de l'aéroport dès lors que les routes aériennes ainsi que leurs conditions d'utilisation aboutissent à un survol intense de nombreuses zones très densément peuplées de la Région de Bruxelles-Capitale,
- de n'avoir mis en place aucune autorité indépendante de contrôle des nuisances aériennes afin de vérifier continuellement l'impact de l'exploitation de l'aéroport sur les habitants et minimiser celui-ci au maximum, en violation du prescrit de l'article 3, §1^{er} du Règlement 598/2014.

Elles en concluent qu'il y a violation manifeste des normes environnementales applicables.

182. L'approche globale est imposée dans le cadre de restrictions d'exploitation de l'aéroport, au bénéfice de l'environnement (et dès lors des riverains de l'aéroport et/ou des personnes survolées).

T. LES NUISANCES SONORES, LES RESTRICTIONS D'EXPLOITATION ET L'APPROCHE EQUILIBREE

T.1. Examen des décisions prises avant le 13 juin 2016

183. Transposant la Directive 2002/30, l'arrêté royal précise qu'une restriction d'exploitation consiste en :

« une mesure liée au bruit qui limite ou réduit l'accès des avions (...) à l'aéroport de Bruxelles-National.

Il peut s'agir :

- *soit de restrictions d'exploitation visant à interdire l'exploitation d'aéronefs présentant une faible marge de conformité,*
- *soit de restrictions d'exploitation partielles, qui limitent l'exploitation des avions (...) civils selon la période de temps considérée ».*

Ces restrictions d'exploitations constituent, par essence, un frein à l'exploitation de l'aéroport qui est tenu de s'y adapter, sachant par ailleurs que les restrictions d'exploitation décidées pour un aéroport a des incidences sur l'exploitation des autres aéroports avec qui il est en interconnexion.

Actuellement, le Règlement (UE) 598/2014 contient une définition plus large de la notion de 'restriction d'exploitation' (cfr infra). Cette définition plus large n'a pas à être prise en considération lorsqu'il s'agit d'analyser la situation passée, décidée avant l'entrée en vigueur du Règlement (UE) 598/2014.

184. L'article 3 de l'arrêté royal du 25 septembre 2003 précise que le *« ministre adopte une approche équilibrée lorsqu'il traite des problèmes liés au bruit à l'aéroport de Bruxelles-National ».*

L'article 1.4° de ce même arrêté royal précise que l'approche équilibrée consiste en :

« une approche examinant les mesures applicables en vue de résoudre le problème du bruit à l'aéroport de Bruxelles-National, et plus précisément les effets prévisibles :

- *des mesures de réduction à la source du bruit généré par les aéronefs,*
- *des procédures d'exploitation dites 'à moindre bruit',*
- *des restrictions d'exploitation,*
- *de l'incidence des mesures d'aménagement et de gestion du territoire ».*

L'article 6, §1^{er} de l'arrêté royal précise : *« Lorsqu'une décision relative aux restrictions d'exploitation est envisagée, il est tenu compte des informations visées à l'annexe au présent arrêté, dans la mesure où cela est approprié et possible, pour ce qui est des restrictions d'exploitation concernées et des caractéristiques de l'aéroport de Bruxelles-National ».*

Ladite annexe à l'arrêté royal contient une liste des éléments à prendre en considération pour procéder à cette approche équilibrée. Ces éléments portent notamment sur une estimation du nombre de personnes gênées par le bruit des avions, une évaluation de l'efficacité des mesures prévues par rapport au coût ou du rapport coût/bénéfice compte tenu des effets socio-économiques des mesures sur les usagers de l'aéroport en ce compris les collectivités locales, un

aperçu des effets possibles sur l'environnement et la concurrence par rapport aux autres aéroports, ...

185. Au regard de la Directive 2002/30, telle que transposée par l'arrêté royal du 25 septembre 2003, les instructions ministérielles litigieuses (15 mars 2012, 17 juillet 2013, 16 décembre 2013 et l'instruction interprétative du 10 mars 2017) données à Belgocontrol ne constituent pas des restrictions d'exploitation.

La procédure organisée par les articles 5 et 6 de l'arrêté royal du 25 septembre 2003 ne s'y applique dès lors pas.

186. Les mesures visées dans l'arrêté royal du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National (cfr supra n° 166) constituent par contre bien des restrictions d'exploitation au sens de la Directive 2002/30, telle que transposée par l'arrêté royal du 25 septembre 2003.

Cependant, les mesures prises dans cet arrêté royal sont toutes favorables à l'environnement, en ce compris la question relative aux nuisances sonores.

Le fait de les avoir adoptées, le cas échéant sans avoir respecté l'entièreté du processus décrit dans l'arrêté royal, et notamment celui visé dans son annexe, ne constitue dès lors pas une violation manifeste ni une menace grave de violation d'une norme relative à la protection de l'environnement, au sens de l'article 1^{er} de la loi du 12 janvier 1993 (action en cessation environnementale).

T.2. Examen de l'attitude adoptée par l'Etat belge au regard du Règlement 598/2014

187. Les parties demanderesses mettent en exergue le fait que le Règlement (UE) 598/2014 impose aux Etats membres, et dès lors à l'Etat belge, d'adopter une attitude proactive concernant différents aspects relatifs à l'approche équilibrée à mener dans le cadre de l'examen des nuisances sonores. Cet examen peut conduire à l'introduction de restrictions d'exploitation.

Elles pointent ainsi :

- la désignation d'une ou plusieurs autorités compétentes chargées de la procédure à suivre lors de l'adoption des restrictions d'exploitation (article 3 du Règlement),
- l'organisation, par les autorités compétentes, d'une évaluation régulière des nuisances sonores dans les aéroports, conformément à la Directive 2002/49/CE et à la législation applicable au sein de chaque Etat membre (article 6.1 du Règlement).

Ces problématiques ne nécessitent pas qu'une question préjudicielle soit posée à la Cour de justice de l'Union européenne.

188. L'article 3 du Règlement précise, pour ce qui concerne la ou les autorités compétentes chargées de la procédure à suivre lors de l'adoption des restrictions d'exploitation :

« Les autorités compétentes sont indépendantes de toute organisation qui pourrait être concernée par des mesures liées au bruit. Cette indépendance peut être assurée par une séparation fonctionnelle. ».

Le considérant 13 du Règlement précise que « Cela ne devrait pas être compris comme une exigence imposée aux Etats membres de modifier leurs structures administratives ou leurs processus de prise de décision ».

A ce stade, l'autorité compétente est le ministre ayant la navigation aérienne dans ses attributions (arrêté royal du 25 septembre 2003, lecture combinée des articles 3 et 1.5°).

Les parties demanderesses ne formulent pas de grief spécifique par rapport à cette situation, notamment par rapport au critère d'indépendance.

Rien n'indique qu'il y ait, pour ce qui concerne la désignation de l'autorité compétente, violation manifeste ou menace grave de violation d'une norme relative à la protection de l'environnement, au sens de l'article 1^{er} de la loi du 12 janvier 1993.

Il n'y a dès lors pas lieu de faire droit à la demande d'établir, en coopération avec la Région de Bruxelles-Capitale, une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores causées par l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National – demande 7.

189. Une certaine évaluation des nuisances sonores existe à ce jour puisque tant la Région de Bruxelles-Capitale (sa pièce 6.31) que la Région flamande (pièce 24 déposée par BAC) dressent des rapports à cet égard à l'attention de la Commission européenne.

S'il semble effectivement essentiel, pour arriver à une solution équilibrée (ou la maintenir) de mettre sur pied une évaluation régulière des nuisances sonores, il n'en reste pas moins que l'Etat belge reste le seul compétent pour décider s'il y a lieu ou non de s'engager dans de nouvelles mesures de restriction d'exploitation, et dans l'affirmative pour, après examen adéquat et dans le respect du prescrit légal européen et national, décider quelle(s) mesure(s) sera/seront adoptée(s).

Il n'y a dès lors pas lieu de condamner l'Etat belge à adopter, de manière générique, une approche équilibrée dans la gestion des nuisances sonores - demande 5bis.

190. Il n'y a pas non plus lieu de condamner l'Etat belge à réduire le survol de l'Est de la Région au motif qu'il s'agit de zones densément peuplées, ni par ailleurs à lui imposer la manière technique d'y procéder. La demande est contraire au principe de la séparation des pouvoirs. Elle est non fondée - demande 6.

U. BALANCE DES INTERETS

191. Nous avons retenu les manquements suivants dans le chef de l'Etat belge, ces manquements constituant une violation manifeste ou une menace grave de violation d'une norme relative à la protection de l'environnement, avec incidences importantes sur l'environnement (article 1^{er} loi du 12 janvier 1993) :

- Avoir pris l'instruction du 15 mars 2012, modifiée et/ou interprétée successivement par les instructions des 17 juillet 2013, 16 décembre 2013 et 10 mars 2017 sans avoir

procédé, préalablement, en exécution de la loi du 13 février 2006 à une étude des incidences, laquelle implique une phase de participation du public,

- Enfreindre l'Arrêté Bruit de 1999 pour ce qui concerne :
 - l'utilisation de la route du Canal,
 - l'utilisation de la route aérienne menant à la piste 01 (survol de la commune de Woluwe-Saint-Pierre) , dans le cadre des atterrissages sur cette piste,
 - le survol de la région bruxelloise pendant la période de 23 h à 7h,
 - sachant que les infractions visées ci-dessus ont pour caractéristique d'être nombreuses à très nombreuses (nombres absolus) tant pour ce qui concerne le nombre d'infractions commises par jour que pour ce qui concerne le caractère répétitif des infractions sur la durée (court terme et moyen terme), et de présenter une intensité importante à très importante.

192. L'Etat belge a pour mission d'assurer le meilleur équilibre possible entre les intérêts suivants qui, parfois, s'avèrent contradictoires :

- La sécurité, qui est la condition sine qua non de l'exploitation de l'aéroport,
- L'exploitation de l'aéroport, en ce qu'il engendre de la croissance économique et dès lors des emplois directs et indirects,

L'exploitation adéquate de l'aéroport implique nécessairement qu'il participe à un réseau européen et international, ce qui engendre des obligations diverses,

- Le droit des riverains et personnes habitant sous les routes aériennes à un environnement sain. Il s'agit là d'un droit fondamental.

Ces intérêts sont tous cruciaux, chacun dans son domaine.

193. Il est reproché à la Région de Bruxelles-Capitale de n'avoir mis en place aucune politique d'insonorisation des immeubles d'habitation placés sous les routes aériennes, de sorte que, tenant compte de la répartition des compétences entre entités fédérale et fédérées, cette lacune ne peut mener à une condamnation de l'Etat belge dans le cadre de la présente procédure.

Ce raisonnement ne peut être suivi.

•
Force est tout d'abord de constater que :

- l'Etat belge est seul compétent pour décider de l'organisation de la circulation aérienne, laquelle passe notamment au-dessus de la Région de Bruxelles-Capitale ;

- sur une période de quelques 15 ans, l'Etat belge a modifié à plusieurs reprises l'organisation de la circulation aérienne survolant le territoire bruxellois (suppression de la route Chabert, création de la route du Canal, modifications à répétition des normes de vent, modifications des conditions d'utilisation des routes aériennes de jour et/ou de nuit, ...);
- ces modifications ont, à chaque reprise, des répercussions importantes voire très importantes sur l'immission de bruit;
- certaines de ces modifications touchent des zones qui jusque-là étaient épargnées par les nuisances sonores aériennes (voir à cet égard Rapport ULB, 'Analyse ex post des nouvelles procédures aériennes mises en service le 6 février 2014 dans la région métropolitaine bruxelloise', 7 mai 2014, p. 16 – historique partiel de l'utilisation préférentielle des pistes – pièce 5.2 de la Région de Bruxelles-Capitale; pour la route du Canal voir rapport IBGE déposé en pièce 4.1 par la Région de Bruxelles-Capitale, p.35 et suiv.; pour ce qui concerne les atterrissages vers la piste 01, voir les statistiques déposées en pièce IV.12 par l'Etat belge; pour les survols de 23h à 7h, voir rapport IBGE déposé en pièce 4.1 par la Région de Bruxelles-Capitale, p. 33).

Pour ce qui concerne le processus organisationnel, il est l'évidence qu'il y a d'abord lieu de déterminer la politique de circulation aérienne pour ensuite mettre en place la politique d'insonorisation des immeubles, tenant compte des zones qui seront impactées (à déterminer notamment au vu d'une étude d'incidences).

La mise en place d'une politique d'insonorisation d'immeubles d'habitation implique nécessairement une politique de circulation aérienne stable, certainement lorsque les zones concernées présentent une densité de population importante à très importante.

- Par ailleurs, il est incontestable que les nuisances sonores subies par les riverains et les personnes habitant sous les couloirs aériens trouvent leur origine dans l'exploitation de l'aéroport.

Cette constatation est à mettre en lien avec le fait qu'à l'heure actuelle :

- Toute exploitation commerciale d'un aéroport a nécessairement pour objectif de maximaliser la croissance de cette exploitation, tel est évidemment également le cas de l'aéroport de Bruxelles-National.
- Le secteur de l'aviation est largement promu par la Commission européenne qui développe une stratégie de l'aviation pour l'Europe (Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, 'Une stratégie de l'avion pour l'Europe', COM(2015) 598 final, 7 décembre 2015, www.europarl.europa.eu).

La Commission relève, notamment, dans ce document que « *Le principal défi qu'il faut relever pour garantir la croissance de l'aviation européenne consiste à réduire les contraintes de capacité et d'efficacité qui, d'une part, freinent considérablement la capacité du secteur aéronautique européen de se développer durablement et d'être compétitif sur la scène internationale, et, d'autre part, causent congestion et retards et augmentent les coûts* » (Communication de la Commission, 'Une stratégie de l'avion pour l'Europe', op cit, point 2.2).

•
Cette politique de croissance du secteur aérien, doit nécessairement aller de pair avec la mise en place d'une politique environnementale, laquelle est par ailleurs également largement promue par les instances européennes eu égard à son importance dans le cadre d'un développement durable (voir notamment à cet égard les considérants introduisant le Règlement (UE) 598/2014, notamment les considérants 1 et 2⁴⁰).

Or l'article 191.2 du Traité relatif au fonctionnement de l'Union européenne relève que « *La politique de l'Union dans le domaine de l'environnement vise un niveau de protection élevé, en tenant compte de la diversité des situations dans les différentes régions de l'Union. Elle est fondée sur les principes de précaution et d'action préventive, sur le principe de la correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement et sur le principe du pollueur-payeur.* ».

Le principe du 'pollueur-payeur' « *a partie liée avec la fonction de prévention plus qu'avec la fonction d'évaluer et de réparer le préjudice écologique pur car il aboutit à réorienter l'activité des agents économiques vers la production de biens et services dont la charge polluante est acceptable. Cette capacité préventive est évidemment fonction du taux de la taxe et de la base de taxation. Avec le pollueur-payeur s'opère un changement fondamental: l'accent est mis sur l'émetteur (...), non sur la victime ainsi que sur la compensation d'un coût social causé à la collectivité.* » X. Thunis, 'Compenser le préjudice écologique : ressources et limites de la responsabilité civile', Amén., 2013/3, p. 81 et suiv., not. p. 86).

•
La loi du 12 août 2000 (article 232) prévoit la création d'un Fonds pour l'atténuation des nuisances dans le voisinage de l'aéroport de Bruxelles-National.

La loi-programme du 4 décembre 2002 (article 504) prévoit la mise en œuvre d'un programme d'isolation acoustique des habitations aux abords de l'aéroport de Bruxelles-National.

Cependant, aucun arrêté royal d'application n'a été pris. Il est par ailleurs incontesté que, factuellement parlant, aucune redevance n'est perçue pour financer, d'une manière ou d'une autre, un plan d'isolation sonore.

Ainsi, l'Etat belge est bien conscient des obligations qui lui incombent mais reste en défaut de prendre les mesures qui s'imposent pour les mettre en œuvre.

Le défaut de mesures d'accompagnement a été stigmatisé dans le chef de l'Etat belge par l'arrêt prononcé le 31 mars 2017 par la Cour d'appel de Bruxelles (pour ce qui concerne la situation des personnes habitant sous la route aérienne menant à la piste 01, pour la période allant de février 2004 à décembre 2011, Bruxelles, 31 mars 2017, inédit, 2011/AR/1971, notamment n° 157 à 159).

40 «

(1) Le développement durable est un objectif fondamental de la politique commune des transports. Cela requiert une approche intégrée visant à garantir à la fois le bon fonctionnement des systèmes de transport de l'Union et la protection de l'environnement.

(2) Le développement durable du transport aérien implique l'introduction de mesures visant à réduire les répercussions des nuisances sonores causées par les aéronefs dans les aéroports de l'Union. Ces mesures devraient améliorer l'environnement sonore autour des aéroports de l'Union afin de maintenir ou d'améliorer la qualité de vie des riverains, et renforcer la compatibilité entre les activités aériennes et les zones résidentielles, notamment lorsque des vols de nuit sont concernés. ».

•
Dans le cadre du projet de loi du 5 mai 2006 relatif à la fixation des procédures de vol (auquel, finalement aucune suite n'a été réservée), le Conseil d'Etat, section législation a présenté les considérations suivantes, relatives à la répartition des compétences entre autorités fédérale et fédérées (travaux parlementaires, Chambre des représentants, Doc. 51, 2466/001, p. 49 et suiv.).

« (...) Aux termes de l'annexe V, paragraphe 2, de la directive (2002/49 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement) :

[p]armi les actions que les autorités compétentes peuvent envisager dans leurs domaines de compétence respectifs figurent par exemple:

- la planification du trafic,
- l'aménagement du territoire,
- les mesures techniques au niveau des sources de bruit,
- la sélection de sources plus silencieuses,
- la réduction de la transmission des sons,
- les mesures ou incitations réglementaires ou économiques'.

32. Certaines des «actions» prévues par les plans d'action relèvent de la compétence régionale; d'autres, qui résultent de l'adoption de procédures de vol et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National ou encore de normes de produit, relèvent de l'autorité fédérale. En effet, « pour déterminer quelle est l'autorité compétente pour imposer l'obligation d'effectuer une évaluation des incidences sur l'environnement dans le cadre d'une procédure de planification, il ne faut pas considérer l'objectif de l'évaluation des incidences sur l'environnement, à savoir la protection de l'environnement, mais bien la nature de la matière pour laquelle la planification est imposée. Cette règle s'applique également mutatis mutandis à l'organisation de la participation du public dans le cours de cette procédure de planification ».

La planification relève donc, elle aussi, même en ce qui concerne l'environnement, des autorités responsables pour la matière à l'égard de laquelle cette planification est requise.

33. Certains de ces plans d'action, lorsqu'ils concernent exclusivement des activités relevant d'un niveau de pouvoir, ne peuvent être établis qu'à ce niveau.

En revanche, lorsque ces plans concernent des activités relevant à la fois de plusieurs niveaux de pouvoir sous des aspects différents, les autorités compétentes ne peuvent agir que de concert, compte tenu de la nature intégrée de ces plans; il en va ainsi, a fortiori, lorsqu'il est requis, par exemple par une directive européenne, que soit désignée une «autorité compétente» pour leur mise en œuvre. Cette intervention concertée ne peut prendre que la forme d'un accord de coopération conclu sur la base de l'article 92bis de la loi spéciale précitée du 8 août 1980.

34. En l'espèce, les plans d'action requis par la directive 2002/49/CE précitée pour les «grands aéroports» qu'elle vise et pour les agglomérations concernées par la présence de pareils «grands aéroports», ne peuvent être adoptés que par la voie d'un accord de coopération, compte tenu de l'imbrication des compétences régionales en matière de communication, de transport et de bruit, d'une part, et, d'autre part, des compétences fédérales en matière de police générale et de réglementation relative aux communications et aux transports, de sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics, et, plus largement, en matière de sécurité publique, ainsi qu'en matière de normes de produit. ».

Cette analyse relative aux plans d'action exigés par la directive 2002/49 confirme le fait que l'Etat belge ne peut se retrancher, pour ce qui concerne les plans d'isolation sonores, derrière le fait que seule la Région de Bruxelles-Capitale est compétente à cet égard.

194. Les zones bruxelloises impactées par les nuisances sonores ne sont que peu, voire pas mentionnées sur les cartes de bruit 2016 dressées par l'université de Gand pour le compte de BAC (pièce I.30 déposée par BAC).

Le rapport indique être exclusivement dressé au regard de la législation applicable en région flamande (Vlaem), ce alors que l'article 34 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport à BAC précise : « *le titulaire respecte et fait respecter, dans le cadre de son exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande, après concertation avec l'Etat fédéral* ».

Par ailleurs, les cartes sont dressées sans prise en considération des mesures effectuées par les sonomètres de l'IBGE, mais uniquement sur la base des mesures enregistrées par les sonomètres de BAC et de la Région flamande.

Cette situation est d'autant plus préoccupante qu'il est acquis que les enregistrements effectués par les sonomètres ne valent que pour une zone relativement restreinte (voir à cet égard la comparaison des enregistrements effectués par les sonomètres IBGE MSJ-Vdb/Bxl-Houb pour ce qui concerne la route du Canal et les sonomètres Wsp-Cor, WSP-Troo et WSP-Bali pour ce qui concerne le survol de Woluwe-Saint-Pierre).

Par ailleurs, la Directive 2002/49 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, précise expressément en son annexe I.3 qu'il peut se révéler utile d'utiliser des indicateurs de bruit spéciaux et des valeurs limites correspondantes afin de surveiller ou maîtriser des situations particulières, ainsi notamment pour la protection nocturne, la protection durant les week-end ou dans l'hypothèse où la source de bruit n'est pas constamment présente.

Or le rapport ne dit mot de ces particularités.

Cependant,

- la mesure du bruit nocturne en L_{max} présente une importance certaine (voir cette même annexe I.3) étant donné qu'elle permet d'analyser la situation au regard des nuisances sur le sommeil des habitants,
- la mesure en L_{max} et/ou SEL permet d'analyser l'incidence de survols intensifs mais sur des périodes de quelques jours par mois (voir la situation de Woluwe-Saint-Pierre – atterrissage vers la piste 01) – pour ce type de situation, les moyennes exprimées en L_d, L_e, L_n et L_{den} ne sont pas représentatives de la situation telle que vécue par les habitants et ne permet dès lors pas d'adopter un plan d'action adéquat.

Les contours de bruit 2016 (pièce I.30 BAC) ont donc valeur indicative partielle.

Aucune conclusion relative à l'immission du bruit dans la Région de Bruxelles-Capitale ne peut être tirée à leur seul examen.

V. MESURES, ASTREINTES, DELAIS D'EXECUTION

195. Tenant compte de l'ensemble des considérations qui précèdent, des mesures sont ordonnées à l'encontre de l'Etat belge.

Ces mesures sont, dans une certaine mesure assortie d'une astreinte, avec par ailleurs octroi à l'Etat belge d'un délai de mise en exécution.

196. L'astreinte a pour objectif de contraindre la partie condamnée à exécuter le jugement prononcé.

Tenant compte de l'historique présenté par le litige qui oppose les parties, il y a lieu d'assortir les condamnations d'astreintes.

Dans ce contexte, il y a lieu de veiller à ce que les circonstances dans lesquelles l'astreinte sera encourue soient définies de façon claire pour éviter, tant que faire se peut, des conflits d'exécution.

Sachant que les mesures postulées ne répondent pas nécessairement à cette caractéristique, nous estimons adéquat de fixer un premier acte d'exécution, défini le plus clairement possible, qui lui permettra l'imposition d'une astreinte.

Pour le surplus, la condamnation principale et la condamnation au paiement d'une astreinte ne doivent pas nécessairement être contenues dans une seule et même décision, l'astreinte pouvant également être ordonnée par une décision ultérieure (arrêt Cour de Justice Benelux du 17 décembre 2009, en cause A.2008/3 ; J. Van Compernelle et G. de Leval, 'Astreinte' in *Rep. Not.*, tome XIII, livre 4/6, Larcier, 2013, n° 29 ; O. Mignolet, 'L'astreinte - Chronique de jurisprudence (2007-2011)', *JT*, 2012/6502, p. 853 et suiv., n° 12).

197. L'Etat belge demande à pouvoir disposer d'un délai minimal de deux ans pour exécuter notre décision, outre un délai de 6 à 12 mois pour la réalisation d'un étude d'incidences (si elle devait être ordonnée).

Reporter les mesures de modification d'utilisation des routes aériennes à 3 ans est inadéquat tenant compte de l'impact sur la santé des nuisances constatées.

Il y a cependant lieu d'accorder un délai minimal d'exécution à l'Etat belge eu égard à l'analyse technique que nécessiteront les mesures prononcées.

L'Etat belge relève, au n° 130 de ses conclusions, qu'une formalité de consultation doit être observée même si la mesure envisagée ne consiste pas en une restriction d'exploitation, avec référence à l'article 5.2 du Règlement (UE) 598/2014.

L'article 5.2.e du Règlement vise effectivement la consultation des « parties prenantes ».

198. Les mesures ordonnées respectent le principe de la séparation des pouvoirs.

Elles ne sont pas en contradiction avec le processus mis en place par le Règlement (UE) 598/2014 imposant à l'Etat belge une approche équilibrée des nuisances sonores générées par l'aéroport de Bruxelles-National.

199. Ainsi,

a)

L'Etat belge est condamné à faire cesser les violations manifestes à l'Arrêté Bruit consécutives à l'utilisation de la route du Canal en modifiant les conditions d'utilisation de la route du Canal, en ce compris pour la période allant de 23 h à 7 h – demandes 1 et 4.

Par contre la demande tendant à ordonner la cessation de l'utilisation de cette route – demande 2 - est déclarée non-fondée que ce soit pour incompatibilité avec le principe de la séparation des pouvoirs, voire suite à la balance des intérêts.

L'Etat belge est tenu d'adresser à la Région de Bruxelles-Capitale, dans les 4 mois de la signification de la présente décision, un courrier dans lequel il expose :

- les mesures opérationnelles qu'il entend prendre pour atténuer dans les plus brefs délais les répercussions des nuisances sonores, sans affecter, voire sans affecter sensiblement la capacité opérationnelle de l'aéroport (à cet égard, voir considérants 15 et 20 du Règlement (UE) 598/2014),
- et les délais dans lesquels il entend qu'elles soient mises en œuvre, l'Etat belge étant tenu de prendre toutes les mesures raisonnables pour parvenir à les mettre en œuvre pour les dates annoncées.

Si ce courrier devait indiquer qu'aucune mesure opérationnelle de cette nature ne peut être prise, il contiendra une motivation formelle et matérielle à cet égard.

Cette condamnation à adresser ce courrier est assortie d'une astreinte de 100.000 EUR par semaine de retard, avec un maximum de 5.000.000 EUR.

Pour le surplus, eu égard à la nature de la mesure de cessation, il n'y a pas lieu, à ce stade, de prononcer d'autre astreinte ou une mesure d'astreinte autrement organisée.

b)

Il est ordonné à l'Etat belge de communiquer à la Région de Bruxelles-Capitale, mensuellement, au plus tard le 15 de chaque mois, la liste des avions qui ont emprunté, le mois précédent, la route du Canal de 23h à 7h, accompagnée de leur 'quota count' ('quota de bruit', mesure de la charge de bruit des avions) respectif, sous peine d'une astreinte de 2.000 EUR par jour calendrier de retard, l'astreinte commençant à courir dans les 3 mois de la signification du présent jugement, l'astreinte étant plafonnée à 100.000 EUR par liste mensuelle, - demande 3.

c)

Il est ordonné à l'Etat belge de modifier les conditions d'utilisation de la route du Ring et de la route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01 pendant la période allant de 23 heures à 7 heures ; les demandes 4 et 12 sont dès lors déclarées partiellement fondées.

L'Etat belge est tenu d'adresser à la Région de Bruxelles-Capitale, dans les 4 mois de la signification de la présente décision, un courrier dans lequel il expose :

- les mesures opérationnelles qu'il entend prendre pour atténuer dans les plus brefs délais les répercussions des nuisances sonores, sans affecter, voire sans affecter sensiblement la capacité opérationnelle de l'aéroport (à cet égard, voir considérants 15 et 20 du Règlement (UE) 598/2014),
- et les délais dans lesquels il entend qu'elles soient mises en œuvre, l'Etat belge étant tenu de prendre toutes les mesures raisonnables pour parvenir à les mettre en œuvre pour les dates annoncées.

Si ce courrier devait indiquer qu'aucune mesure opérationnelle de cette nature ne peut être prise, il contiendra une motivation formelle et matérielle à cet égard.

Cette condamnation à adresser ce courrier est assortie d'une astreinte de 100.000 EUR par semaine de retard, avec un maximum de 5.000.000 EUR.

Pour le surplus, eu égard à la nature de la mesure de cessation, il n'y a pas lieu, à ce stade, de prononcer d'autre astreinte, ou une mesure d'astreinte autrement organisée.

d)

Il est ordonné à l'Etat belge d'effectuer une étude d'incidences de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement, pour ce qui concerne les nuisances sonores. – demandes 8 et 24 à 28 partiellement fondées.

Cette condamnation ne constitue pas une mesure d'expertise judiciaire.

Elle concerne le volet préventif de l'action en cessation organisée par la loi du 12 janvier 1993.

Elle est prononcée tenant compte des litiges, qui sont, ces dernières années, devenus répétitifs, portés par les autorités administratives chargées de la protection de l'environnement et diverses associations (comme en l'espèce) mais également les riverains de l'aéroport, les personnes habitant sous les routes aériennes. L'inventaire des pièces dressé par l'Etat belge fait référence à 18 décisions de justice (tribunaux de l'ordre judiciaire) prononcées entre l'année 2004 et l'année 2016, ceci sachant que cette liste ne vise pas l'ensemble des procédures dont les tribunaux néerlandophones ont été saisis, ni l'arrêt prononcé par la Cour d'appel de Bruxelles le 31 mai 2017, ni la présente procédure.

L'ensemble de la situation nécessite qu'une étude d'incidences soit dressée, de manière à objectiver, de manière scientifique, indépendante et transparente, l'activité actuelle de l'aéroport (en sa globalité) et de l'application de toutes les règles et procédures aéronautiques (mesures de sécurité, mesures de restriction d'exploitation, routes aériennes et leurs conditions d'utilisation, normes de vent, ...) au regard des nuisances sonores engendrées.

L'étude d'incidences inclura l'examen de solutions alternatives permettant l'atténuation des nuisances sonores, tenant compte par ailleurs de la condition essentielle relative à la sécurité, avec évaluation des incidences sur la capacité d'exploitation.

Il n'y a pas lieu de condamner l'Etat belge à procéder à réaliser l'étude d'incidences telle qu'organisée par la loi du 13 février 2006, ni par ailleurs à une consultation du public. Il

appartiendra à l'Etat d'entreprendre les démarches procédurales qui s'imposeront au regard des décisions qu'il prendra.

Si l'Etat belge considère que l'étude d'incidences telle qu'organisée par cette loi est adéquate, il veillera à ce qu'elle englobe la mission telle que décrite ci-dessus n° 199, d, §5 et 6.

Il ne nous appartient pas de déterminer la procédure à suivre par l'Etat belge pour réaliser cette étude d'incidences, ni par ailleurs d'en fixer l'agenda, à chaque étape. Cette organisation appartient à l'Etat belge, sauf pour nous à devenir l'administrateur de l'Etat.

Toute autre pourrait être la situation si, confronté à une inertie de l'Etat, les tribunaux de l'ordre judiciaire devaient être saisis d'une demande tendant à faire exécuter, notamment par voie d'astreinte, la condamnation prononcée à charge de l'Etat.

Il ne nous appartient pas plus d'imposer que cette étude soit réalisée par un groupement international. Il est par contre essentiel, si l'on entend que la mesure (et le coût y lié) soit utile, qu'elle soit menée de manière indépendante et parfaitement objective.

Il appartient à l'Etat belge de déterminer le processus qui sera mis en place pour garantir le caractère indépendant et objectif de l'étude à réaliser. Il lui appartient par ailleurs de décider si, et dans quelle mesure, il entend mettre sur pied un comité de suivi et, dans l'affirmative, de qui il sera composé et son mode de fonctionnement.

Il lui appartient d'organiser le mode selon lequel cette étude d'incidence sera communiquée aux parties intéressées, incluant l'ensemble des parties au présent litige, de déterminer quelles seront ces parties intéressées, à quel(s) stade(s) cette communication aura lieu et pour quel(s) motif(s).

Il appartient également à l'Etat belge de dresser l'ordre de mission relatif à l'étude d'incidences, tenant compte, le cas échéant, des différentes obligations, notamment procédurales, que lui imposent les réglementations européennes et nationales.

L'Etat belge étant condamné à réaliser cette étude d'incidences, c'est lui qui la financera.

L'Etat belge dressera, dès le départ, un planning relatif à l'étude d'incidence, planning qui sera communiqué aux parties au présent litige. Le planning pourra comporter deux phases : une première phase relative à la désignation de l'entité et/ou de la/les personne(s) et/ou du groupement qui sera/seront chargé(es) de l'étude et une seconde phase relative à l'étude elle-même, ce dernier planning pouvant alors être dressé en concertation avec l'auteur de l'étude à réaliser.

Il importe que les deux plannings soient et restent serrés au vu des enjeux cruciaux, tant en termes économiques qu'en termes de santé de la population survolée.

L'Etat belge est tenu d'adresser à l'ensemble des parties au présent litige, dans les 4 mois de la signification de la présente décision, un courrier dans lequel il expose :

- la procédure retenue pour la mise en œuvre de l'étude (ce courrier reprendra à cet égard l'ensemble des points abordés ci-dessus n° 199d),
- ainsi que l'agenda visé ci-dessus pour la phase 1 de la mise en œuvre de l'étude d'incidences.

Cette condamnation à adresser ce courrier à la Région de Bruxelles-Capitale est assortie d'une astreinte de 100.000 EUR par semaine de retard, avec un maximum de 5.000.000 EUR. Les courriers adressés en copie aux autres parties du litige le sont à titre informatif, sans qu'il n'y ait lieu à prévoir une astreinte à cet égard.

En tout état de cause, le rapport final relatif à l'étude d'incidences sera communiqué par l'Etat belge à l'ensemble des parties au litige, au plus tard dans les 12 mois à dater de la signification du présent jugement.

Pour le surplus, eu égard à la nature de la mesure de cessation, il n'y a pas lieu, à ce stade, de prononcer d'autre astreinte, ou une mesure d'astreinte autrement organisée.

200. La demande formulée par la commune de Woluwe-Saint-Pierre de condamner l'Etat belge à se conformer au contenu de l'étude d'incidences – demande 29 - est non fondée, l'Etat disposant du pouvoir de décider de la politique de navigation aérienne.

201. Après la réalisation de cette étude d'incidence, il appartiendra à l'Etat belge de prendre position quant à la suite à réserver à la problématique des nuisances sonores subies par les riverains et personnes habitant sous les routes aériennes. Il n'y a pas lieu de lui imposer de prendre les recommandations en considération, sous peine d'astreinte.

W. DEPENS

202. Les parties en intervention qui se sont limitées à soutenir les demandes et défenses ne sont pas entrées en lien d'instance dans le sens de l'article 1018 et 1022 du Code judiciaire. Aucune indemnité de procédure ne leur est due et elles n'en doivent aucune.

203. Pour le surplus, l'Etat belge, la Région de Bruxelles-Capitale et les communes de Woluwe-Saint-Pierre, Kraainem et Wezembeek-Oppem succombent toutes sur l'un ou l'autre chef de demande.

Les dépens sont dès lors compensés de manière telle que les parties ne se doivent rien à cet égard.

X. CARACTERE EXECUTOIRE DU JUGEMENT

204. En application de l'article 4 de la loi du 12 janvier 1993, le présent jugement est exécutoire par provision.

PAR CES MOTIFS,

LE TRIBUNAL,

Vu la loi du 15 juin 1935 sur l'emploi des langues en matière judiciaire.

Statuant comme en référé contradictoirement,

Prenons acte des interventions volontaires 1 à 27.

Constatons que les parties n'ont pu se concilier avant tout débat au fond.

Disons que le déclinatoire de juridiction est non fondé.

Déclarons irrecevable l'incident de répartition.

Recevons les demandes, et les déclarons fondées dans la mesure ci-après :

1.

Condamnons l'Etat belge à faire cesser les violations manifestes à l'Arrêté Bruit consécutives à l'utilisation de la route du Canal en modifiant les conditions d'utilisation de la route du Canal, en ce compris pour la période allant de 23h à 7h.

Condamnons l'Etat belge à adresser à la Région de Bruxelles-Capitale, dans les 4 mois de la signification de la présente décision, un courrier dans lequel il expose :

- les mesures opérationnelles qu'il entend prendre pour atténuer dans les plus brefs délais les répercussions des nuisances sonores, sans affecter, voire sans affecter sensiblement la capacité opérationnelle de l'aéroport,
- et les délais dans lesquels il entend qu'elles soient mises en œuvre, l'Etat belge étant tenu de prendre toutes les mesures raisonnables pour parvenir à les mettre en œuvre pour les dates annoncées.

Si ce courrier devait indiquer qu'aucune mesure opérationnelle de cette nature ne peut être prise, il contiendra une motivation formelle et matérielle à cet égard.

Cette condamnation à adresser ce courrier est assortie d'une astreinte de 100.000 EUR par semaine de retard, avec un maximum de 5.000.000 EUR.

2.

Condamnons l'Etat belge à communiquer à la Région de Bruxelles-Capitale, mensuellement, au plus tard le 15 de chaque mois, la liste des avions qui ont emprunté, le mois précédent, la route du Canal de 23h à 7h, accompagnée de leur 'quota count' ('quota de bruit', mesure de la charge de bruit des avions) respectif, sous peine d'une astreinte de 2.000 EUR par jour calendrier de retard, l'astreinte commençant à courir dans les 3 mois de la signification du présent jugement, l'astreinte étant plafonnée à 100.000 EUR par liste mensuelle.

3.

Condamnons l'Etat belge à faire cesser les violations manifestes à l'Arrêté Bruit consécutives à l'utilisation, pendant la période allant de 23h à 7h, de la route du Ring et de la route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01 en modifiant leurs conditions d'utilisation pendant cette période.

Condamnons l'Etat belge à adresser à la Région de Bruxelles-Capitale, dans les 4 mois de la signification de la présente décision, un courrier dans lequel il expose :

- les mesures opérationnelles qu'il entend prendre pour atténuer dans les plus brefs délais les répercussions des nuisances sonores, sans affecter, voire sans affecter sensiblement la capacité opérationnelle de l'aéroport,
- et les délais dans lesquels il entend qu'elles soient mises en œuvre, l'Etat belge étant tenu de prendre toutes les mesures raisonnables pour parvenir à les mettre en œuvre pour les dates annoncées.

Si ce courrier devait indiquer qu'aucune mesure opérationnelle de cette nature ne peut être prise, il contiendra une motivation formelle et matérielle à cet égard.

Cette condamnation à adresser ce courrier est assortie d'une astreinte de 100.000 EUR par semaine de retard, avec un maximum de 5.000.000 EUR.

4.

Condamnons l'Etat belge à effectuer, à ses frais, une étude d'incidences de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement, pour ce qui concerne les nuisances sonores.

Disons que l'étude d'incidences a pour objet d'objectiver, de manière scientifique, indépendante et transparente, l'activité actuelle de l'aéroport et l'application de toutes les règles et procédures aéronautiques (mesures de sécurité, mesures de restriction d'exploitation, routes aériennes et leurs conditions d'utilisation, normes de vent, ...) au regard des nuisances sonores engendrées.

Disons que l'étude d'incidences inclura l'examen de solutions alternatives permettant l'atténuation des nuisances sonores, tenant compte par ailleurs de la condition essentielle relative à la sécurité, avec évaluation des incidences sur la capacité d'exploitation.

Disons que l'Etat belge dressera, dès le départ, un planning relatif à l'étude d'incidences, planning qui sera communiqué aux parties au présent litige.

Disons que le planning comportera deux phases : une première phase relative à la désignation de l'entité et/ou de la/les personne(s) et/ou du groupement qui sera/seront chargé(es) de l'étude et une seconde phase relative à l'étude elle-même, ce dernier planning pouvant alors être dressé en concertation avec l'auteur de l'étude à réaliser.

Condamnons l'Etat belge à adresser à l'ensemble des parties au présent litige, dans les 4 mois de la signification de la présente décision, un courrier dans lequel il expose :

- la procédure retenue pour la mise en œuvre de l'étude (ce courrier reprendra à cet égard l'ensemble des points abordés ci-dessus n° 199d),
- ainsi que l'agenda visé ci-dessus pour la phase 1 de la mise en œuvre de l'étude d'incidences.

Cette condamnation à adresser ce courrier à la Région de Bruxelles-Capitale est assortie d'une astreinte de 100.000 EUR par semaine de retard, avec un maximum de 5.000.000 EUR.

Disons que le rapport final relatif à l'étude d'incidences sera communiqué par l'Etat belge à l'ensemble des parties au litige, au plus tard dans les 12 mois à dater de la signification du présent jugement.

*

Disons qu'il n'y a pas lieu à allouer une indemnité de procédure aux parties intervenantes.

Pour le surplus, compensons les dépens de manière telle que les parties ne se doivent rien à cet égard.

Déclarons le présent jugement exécutoire par provision.

Déboutons les parties du surplus de leurs demandes.

Ainsi jugé et prononcé à l'audience publique extraordinaire de la chambre des référés du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles le 19 juillet 2017,

Où étaient présents et siégeaient :

Mme A. DESSY, vice-président,
Mme M.A. ANDOLINA, greffier délégué,


ANDOLINA


DESSY