numéro de répertoire
2025/
date de la prononciation
26/02/2025
numéro de rôle
2018/4372/A

expédition

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

☐ ne pas présenter à l'inspecteur

OREF-RFA

N° 120

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles, Section Civile

Ordonnance

Chambre des référés
affaires civiles

<u>Comme en référé</u>

présenté le
ne pas enregistrer

Comme en référé – Action en cessation environnementale.

Ordonnance contradictoire

Réouverture des débats (art. 774 C. Jud.)

Fixe (art. 775 C. Jud.) la cause au 11 janvier 2027 à 9 h en date-relais pour 45 minutes (bâtiment Montesquieu, rue des Quatre Bras, 13 à 1000 Bruxelles, salle 6).

EN CAUSE DE :

1. **La REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**, représentée par son Gouvernement, en la personne de la Ministre de l'Environnement, dont le cabinet est établi à 1210 Bruxelles, Botanic Building, boulevard Saint-Lazare, 10, 11ème étage ;

Partie demanderesse au principal,

Représentée par **Me François TULKENS et Me Zoé LEJEUNE,** avocats, dont le cabinet est établi à 1000 Bruxelles, boulevard de l'Empereur, 3, f.tulkens@liedekerke.com ;

2. **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 ;

3. **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 ;

4. **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 ;

5. **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 ;

Deuxième, troisième, quatrième et cinquième parties demanderesses, sur intervention volontaire,

Représentées par **Me Thomas HAUZEUR**, avocat, dont le cabinet est établi à 1000 Bruxelles, rue des Colonies, 56, t.hauzeur@wery-legal.be ;

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

Sixième partie demanderesse, sur intervention volontaire,

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

7. **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 ;

Septième partie demanderesse, sur intervention volontaire,

Représentée par **Me Agnès PIESSEAUX loco Me Tangui VANDEPUT, Me Valérie ELOY et Me Gaëlle WERQUIN**, avocats, dont le cabinet est établi à 1160 Bruxelles, avenue Tedesco, 7, tv@xirius.be ;

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

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

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

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

Huitième, neuvième, dixième et onzième parties demanderesses, sur intervention volontaire,

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

12. **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 ;

Douzième partie demanderesse, sur intervention volontaire,

Représentée par **Me Morgane CRISPIN loco Me Michel SCHOLASSE**, avocat, dont le cabinet est établi à 1300 Wavre, chemin du Stocquoy, 1, où il est fait élection de domicile pour les besoins de la présente cause, michel.scholasse@hsp.be ;

13. **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 ;

14. **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 ;

15. **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 ;

16. **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 des cinq Bonniers, 35 ;

Treizième, quatorzième, quinzième et seizième parties demanderesses, sur intervention volontaire,

Représentées par **Me Damien JANS**, avocat, dont le cabinet est établi à 1150 Bruxelles, avenue de Tervueren, 412/5, où il est fait élection de domicile pour les besoins de la présente cause, dj@wbgj.be ;

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

Dix-septième partie demanderesse, sur intervention volontaire,

Représentée par **Me Virginie FEYENS loco Me Marc UYTTENDAELE et Me Anne FEYT**, avocats, dont le cabinet est établi à 1060 Bruxelles, rue de la Source, 68, m.uyttendaele@ugka.be ;

18. **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 ;

Dix-huitième partie demanderesse, sur intervention volontaire,

Représentée par **Me Benoît CAMBIER et Me Thomas CAMBIER (plaidant)**, avocats, dont le cabinet est établi à 1180 Bruxelles, avenue Winston Churchill, 253/40, où il est fait élection de domicile pour les besoins de la présente cause, b.cambier@cambieravocats.be ;

19. **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 ;

20. **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 ;

Dix-neuvième et vingtième parties demanderesses, sur intervention volontaire,

Représentées par **Me Laurent WYSEN**, avocat, dont le cabinet est établi à 4020 Liège, rue de Pitteurs, 41, où il est fait élection de domicile pour les besoins de la présente cause, l.wysen@avocat.be ;

CONTRE :

1. **L'ETAT BELGE, représenté par** le Ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belge, dont les bureaux sont établis à 1000 Bruxelles, boulevard du Jardin Botanique, 50, 10ème étage, BCE 0308.357.852

Partie défenderesse au principal,

Représentée par **Me Jan BOUCKAERT, Me Olivier DI GIACOMO (plaidant) et Me Sophie ADRIAENSSEN (plaidante)**, avocats, dont le cabinet est établi à 1000 Bruxelles, Central Plaza, rue de Loxum, 25, jan.bouckaert@stibbe.com ;

2. **La REGION FLAMANDE**, représentée par le Gouvernement flamand en la personne de la Ministre de l'Environnement, de la Nature et de l'Agriculture, dont les bureaux sont situés à 1000 Bruxelles, place des Martyrs, 7 ;

Seconde partie défenderesse, sur intervention volontaire,

Représentée par **Me Sabiha HARRASS loco Me Steve RONSE**, avocat, dont le cabinet est établi à 8500 Courtrai, Beneluxpark, 27B, info@publius.be ;

EN PRESENCE DE :

LA COMMUNE DE HERENT, représentée par son Collège des Bourgmestre et Echevins, dont les bureaux sont situés à 3020 Herent, Maison Communale, Spoorwegstraat, 6 ;

LA COMMUNE DE BERTEM, représentée par son Collège des Bourgmestre et Echevins, dont les bureaux sont situés à 3060 Bertem, Maison Communale, Tervuursesteenweg, 178 ;

Monsieur Johan BOON, avec résidence à 3050 Oud-Heverlee, Waversebaan, 240 ;

Madame Inge BOSSUYT, avec résidence à 3078 Meerbeek, Gansheidestraat, 21 ;

Monsieur Frank BULENS, avec résidence à 3020 Veltem-Beisem (Herent), Sint-Michielsstraat, 13 ;

Monsieur Piet CALLEWAERT, avec résidence à 3060 Bertem, bosstraat, 274 ;

Monsieur Marc DAMAN, avec résidence à 3050 Oud-Heverlee, Waversebaan, 236 A ;

Monsieur Peter DE GERSEM, avec résidence à 3060 Bertem, Bosstratt, 199 ;

Monsieur Bart DEPREITERE, avec résidence à 3020 Veltem-Beisen (Herent), Kerkstraat, 1d ;

Monsieur Kristof DESSEIN, avec résidence à 3012 Leuven (Wilsele), Eikenbergstraat, 36 ;

Madame Yvonne GRIMMON, avec résidence à 3020 Veltem-Beisem (Herent), Kerkstraat, 1c ;

Monsieur Leon GUNS, avec résidence à 3060 Bertem, Corbierlaan, 16 ;

Madame Maddy LODEWYCKX, avec résidence à 3060 Bertem, Bosstraat, 199 ;

Monsieur Willy STALMANS, avec résidence à 3060 Bertem, Rotspoelsstraat, 1 ;

Monsieur Koen STEENBERGHS, avec résidence à 3020 Herent, Maleizenstraat, 35 ;

Madame Mia TRAPPENIERS, avec résidence à 3061 Bertem (Leefdaal), Slagberg, 5 ;
Monsieur Jan VANDENHOUT, avec résidence à 3020 Veltem-Beisem (Herent), Kerkstraat, 1c ;

Monsieur Daniel VANDEVEN, avec résidence à 3020 Herent, Hoogveldstraat, 45 ;

Monsieur Peter VAN HIRTUM, avec résidence à 3071 Kortenberg (Erp-Kwerps), Donkerstraat, 49 ;

Monsieur Rudy WINNENDAEL, avec résidence à 3020 Winksele, Arnoudt Rulenslaan, 38 ;

Monsieur Joris VERMEESCH, avec résidence à 3020 Veltem-Beisem (Herent), Binnenstraat, 17 ;

Parties intervenantes volontaires,

ci-après dénommés ensemble « les communes de HERENT, de BERTEM et consorts ».

représentées par **Me Tom MALFAIT**, avocat à avocat à 9000 Gent, Kasteellaan, 141, tom.malfait@ldr.be;

ET EN PRESENCE DE :

LA COMMUNE DE GRIMBERGEN, représentée par son Collège des Bourgmestre et Echevins, dont les bureaux sont établis à 1850 Grimbergen, Prinsenstraat 3, KBO 0207.508.536 ;

LA COMMUNE DE MACHELEN, représentée par son Collège des Bourgmestre et Echevins, dont les bureaux sont établis à 1830 Machelen, Woluwestraat 1, KBO 0207.539.121 ;

LA COMMUNE DE MEISE, représentée par son Collège des Bourgmestre et Echevins, dont les bureaux sont établis à 1861 Meise, Tramstraat 8, KBO 0207.511.011 ;

LA COMMUNE DE WEMMEL, représentée par son Collège des Bourgmestre et Echevins, dont les bureaux sont établis à 1870 Wemmel, Dr. H. Folletlaan 28, KBO 0207.533.379 ;

LA VILLE DE VILVOORDE, représentée par son Collège des Bourgmestre et Echevins, dont les bureaux sont établis à 1800 Vilvoorde, Grote Markt nr.28, KBO 0207.514.474 ;

Parties intervenantes volontaires,

Représentées par **Me Johan VANDE LANOTTE (plaidant) et Me Esther THEYSKENS loco Me Walter VAN STEENBRUGG**E, avocats, dont le cabinet est établi à 9030 Mariakerke, Durmstraat, 29 ; info@vsadvocaten.be

** ** **

En cette cause, prise en délibéré le 17 février 2025, Nous prononçons le jugement suivant :

Vu les pièces de procédure, et notamment :

- notre jugement prononcé le 13 juin 2023 et les antécédents y visés ;
- les conclusions additionnelles déposées pour la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, le 14 août 2024 ;
- la requête en intervention volontaire déposée pour la commune de GRIMBERGEN, de MACHELEN, de MEISE, de WEMMEL et la VILLE DE VILVOORDE au greffe du tribunal, le 27 août 2024 ;
- les conclusions de synthèse déposées pour la REGION FLAMANDE au greffe du tribunal, le 28 juin 2024 ;
- les conclusions additionnelles et de synthèse après fixation déposées pour la commune de FOREST, d'ANDERLECHT, de SAINT-GILLES, de MOLENBEEK au greffe du tribunal, le 1er octobre 2024 ;
- les conclusions de synthèse déposées pour la commune de WOLUWE-SAINT-PIERRE au greffe du tribunal, le 2 octobre 2024 ;
- les conclusions additionnelles déposées pour la commune d'IXELLES au greffe du tribunal, le 2 octobre 2024 ;
- les conclusions additionnelles et de synthèse déposées pour la commune de WOLUWE-SAINT-LAMBERT au greffe du tribunal, le 2 octobre 2024 ;
- les conclusions de synthèse en intervention dans le cadre d'une procédure comme en référé déposées pour la commune de SCHAERBEEK, le 2 octobre 2024 ;
- les conclusions additionnelles et de synthèse déposées pour la commune d'AUDERGHEM, le 2 octobre 2024 ;
- les conclusions additionnelles et de synthèse déposées pour la commune de WATERMAEL-BOITSFORT au greffe du tribunal, le 2 octobre 2024 ;
- les conclusions additionnelles et de synthèse déposées pour les communes de KRAAINEM et de WEZEMBEEK-OPPEM au greffe du tribunal, le 2 octobre 2024 ;
- les conclusions de synthèse déposées pour la commune de JETTE au greffe du tribunal, le 2 octobre 2024 ;
- les conclusions déposées pour la commune de HERENT et de BERTEM ainsi que les 19 particuliers repris en pages 5 et 6 de notre jugement (ci-après « les communes de HERENT, de BERTEM et consorts ») au greffe du tribunal, le 2 octobre 2024 ;
- les conclusions additionnelles et de synthèse déposées pour l'ETAT BELGE au greffe du tribunal, le 15 novembre 2024 ;
- les conclusions de synthèse déposées la commune de GRIMBERGEN, de MACHELEN, de MEISE, de WEMMEL et la VILLE DE VILVOORDE à notre audience, le 15 janvier 2025,

Entendu en leurs plaidoiries les conseils des parties aux audiences publiques des 15 et 17 janvier 2025 ainsi qu'à celle du 17 février 2025.

** ** **

A. ANTECEDENTS DE LA PROCEDURE ET DEMANDES SOUMISES AU TRIBUNAL

1.
Les rétroactes ont été retracés dans notre jugement du 13 juin 2023, auxquels il y a lieu de se référer et censés reproduits ici.

Toutefois, pour la lisibilité du présent jugement, Nous rappelons que les parties à la cause ont poursuivi la présente procédure en cessation environnementale à l'encontre de l'ETAT BELGE en raison des nuisances sonores générées par le survol aérien de leur territoire et de l'inexécution des condamnations prononcées dans de précédents jugements.

2.
Par ce jugement du 13 juin 2023, Nous avons tout d'abord donné acte aux communes de HERENT, de BERTEM et consorts de leur intervention volontaire à la procédure.

Nous avons par ailleurs ordonné des mesures provisoires pour régler la situation des parties dans l'attente d'une décision au fond.

Ainsi, et après avoir constaté que les parties n'ont pu se concilier, Nous avons provisoirement interdit à l'ETAT BELGE d'exploiter certaines routes aériennes durant certains créneaux horaires sous peine d'astreintes à payer à la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE.

Afin d'être davantage informé sur l'ampleur des violations environnementales alléguées, Nous avons par ailleurs ordonné à la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE de produire *« les listes complètes (et donc pas uniquement de celles de plus de 5dB) des dépassements depuis mars 2019 jusqu'à ce jour »* pour *« les stations de mesures MSJ_Vdbg, WSP_Bali, WSP_Corn et NOH_Nosp ».*

Pour le surplus, la cause quant au fondement de l'action en cessation environnementale a été fixée aux audiences des 15 et 17 janvier 2025 ; Un calendrier d'échange de conclusions a été établi pour mettre l'affaire en état.

3.
Le 27 août 2024, soit en cours de mise en état, les communes de GRIMBERGEN, de MACHELEN, de MEISE, de WEMMEL et la VILLE DE VILVOORDE ont fait intervention volontaire à la procédure.

4.
A ce stade, la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE Nous demande :
« 1. De dire pour droit que l'Etat belge a l'obligation de prendre, dans les plus brefs délais possibles, des mesures concrètes permettant de réduire les nuisances subies par les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale, ce qui implique nécessairement de prendre des mesures permettant de faire respecter les normes de bruit bruxelloises ou, à tout le moins, d'en réduire manifestement les violations.
2. Après avoir pris acte des éventuelles mesures que l'Etat belge s'engagerait à prendre, dans ses premières conclusions :
- Ordonner à l'Etat belge, dans un délai de maximum 6 mois à compter de la signification de l'Ordonnance à intervenir, d'adopter et d'appliquer des mesures concrètes qui permettront de réduire les nuisances, de jour comme de nuit, et ce de manière sensible, tant en termes de nombre de mouvements qu'en termes de niveaux sonores et qui permettront a minima de mettre un terme

aux violations manifestes des normes de bruit, notamment lors de l'utilisation de la route aérienne du Canal, de la route aérienne du Ring et des atterrissages sur la piste 01.

- Dire pour droit que parmi les mesures possibles permettant de contribuer à atteindre ces résultats, figurent notamment - et de manière non exhaustive - une combinaison de tout ou partie des mesures/scénarios suivants mises en lumière dans l'étude du bureau ENVISA :

o La réduction de la capacité d'exploitation de l'aéroport ;

o La suppression des vols de nuit ou, à tout le moins, la réduction des vols de nuit ;

o L'extension de la durée de la nuit opérationnelle à la période 6/7h00 ;

o L'interdiction des vols cargo et des avions les plus bruyants, avec également l'imposition et l'application de nouvelles règles de Quotas de bruit (« QC ») ;

o L'application et le contrôle de l'application par SKEYES des composantes de vent et de la notion de rafale;

o L'instauration de procédures et techniques de vol à l'atterrissage en piste 01, permettant de diminuer le bruit des avions ;

o La révision des procédures de décollage par le virage gauche, de manière à déplacer le virage effectué à 100% à 700 FT moyennant la création d'un taxiway et la prolongation de la piste 25 L ;

o La création d'une Autorité indépendante dans le respect de la réglementation européenne applicable depuis 2014 ;

Dire pour droit que :

o pour chaque mesure précitée et chaque scénario qu'il écarterait, l'Etat belge doit motiver ce choix, sans préjudice d'un contrôle de la légalité de celle-ci ;

o pour chaque mesure qu'il écarterait, l'Etat belge aura l'obligation d'adopter une mesure de substitution permettant d'aboutir à un résultat équivalent, à savoir le respect des normes de l'Arrêté Bruit ;

o confirmer les mesures de cessation, interdiction et astreintes prononcées avant dire droit dans votre ordonnance du 13 juin 2023, en ce compris les plafonds.

3. Sanction : astreintes et cessations effectives

Confirmer les mesures de cessation, interdiction et astreinte prononcées avant dire droit par Votre Ordonnance du 13 juin 2023, en ce compris les plafonds.

Si, à l'issue du délai de 6 mois, les mesures prises et appliquées ne permettent a minima de réduire de manière significative le nombre d'infraction aux normes de bruit consécutives à l'utilisation (i) de la route du Canal, (ii) la route du Ring et (iii) aux atterrissages de nuit en piste 01, de refixer la cause devant le présent Tribunal ainsi que le paiement des astreintes suivantes :

o 20.000 € par infraction supérieure ou égale à 5dB(A) par rapport aux limites exprimées en SEL dans l'Arrêté Bruit bruxellois, par rapport au nombre d'infractions supérieures ou égales à 5dB(A) enregistrées le mois correspondant de l'année civile 2017, le tout au regard des mesures effectuées par les sonomètres de Bruxelles-Environnement placés sous les trois routes aériennes concernées,

Ceci, tenant compte des considérations suivantes :

o La mesure d'astreinte commence à courir le 1er jour du 7e mois qui suit la signification du jugement à intervenir à l'Etat belge, pour autant que cette signification ait eu lieu au plus tard le 15 du mois précédent ;

o L'astreinte est fixée à un maximum de 7.000.000 €, pour chacune des trois routes concernées, ce pour la période de protection mise en place par le présent jugement.

Si le plafond des astreintes sur une route est atteint et que des violations justifiant des astreintes sont encore constatées sur cette route, condamner l'Etat belge à prendre à tout le moins les mesures suivantes :

o cessation immédiate, dès le dépassement du plafond, de l'utilisation de la route de vols concernée ;

o cessation immédiate des vols de nuit, si les violations sont constatées la nuit au sens de la nuit environnementale (23 h-7h) ;
o interdiction immédiate de l'utilisation des avions les plus bruyants, si les violations concernées sont causées par de tels avions ».

5.
Les communes de WATERMAEL-BOISFORT, d'AUDERGHEM et d'IXELLES se rallient à la position de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE.

La commune d'IXELLES Nous demande cependant de doubler le montant et le plafond des astreintes assortissant les mesures d'interdiction dont la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE sollicite la *« confirmation »*.

6.
Les communes de KRAAINEM et de WEZEMBEEK-OPPEM formulent des demandes similaires à celles de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE pour l'exploitation de la piste 01 à l'atterrissage.

Elles Nous demandent en sus ce qui suit :
« 1°- Ordonner la cessation de toute utilisation de la piste 01 à l'atterrissage pendant la nuit (de 23h00 à 7h00), aussi longtemps que les mesures nécessaires à l'exécution pleine et entière du jugement du 22 décembre 2023 n'auront pas été adoptées, portées à la connaissance des parties et mise en œuvre de manière effective et concrètes par l'ETAT BELGE et, en particulier, aussi longtemps que les injonctions nécessaires à cette pleine et entière exécution n'auront pas été données par l'ETAT BELGE à SKEYES, portées à la connaissance des parties et mise en œuvre de manière effective et concrète, sous le contrôle de l'ETAT BELGE.
2°- Assortir cet ordre de cessation d'une condamnation de l'ETAT BELGE à verser aux communes de Kraainem et de Wezembeek-Oppem une astreinte de 100.000 euros par atterrissage non conforme qui n'est pas dûment justifié par un autre motif, et ce sans que cette astreinte ne soit limitée par un quelconque plafond.
Le tout sous toute réserve généralement quelconque, sans renonciation ni reconnaissance préjudiciable et sous réserve de majoration ou diminution en cours d'instance ».

7.
La commune de WOLUWE-SAINT-PIERRE formule des demandes similaires à celles de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE pour l'exploitation de la piste 01 à l'atterrissage.

Elle sollicite également ce qui suit :
« S'agissant spécifiquement de l'obligation de prendre des mesures permettant de réduire les nuisances causées par les atterrissages en piste 01, la Commune de Woluwe-Saint-Pierre sollicite la condamnation de l'Etat belge à prendre les mesures concrètes et urgentes suivantes :
<u>INJONCTIONS À SKEYES</u>
1°. Dans le mois suivant la signification du jugement, donner injonction à SKEYES de faire application des paramètres d'interprétation suivants en matière de composantes de vent :
- la composante de vent arrière de 7 nœuds est une composante de vent moyen qui peut bien être atteinte et doit donc être appliquée comme 7 nœuds inclus ;
- toute variation du vent arrière moyen ne peut pas être prise en considération, aussi minime soit-elle. Seules les rafales au sens du §4.1.5.2.c) de l'annexe 3 des recommandations de l'O.A.CI., soit une variation d'au moins 5 nœuds par rapport à la vitesse moyenne du vent, mesurée sur 3 secondes, doivent être prises en considération ;
- s'agissant des anticipations :

(iv) l'anticipation ne peut excéder un délai maximal de 30 minutes,
(v) lorsque les composantes du vent dépassent les valeurs indiquées et empêchent d'utiliser le système de pistes préférentielles, la piste la plus adaptée au vent (01 Nord, 07R/L Est ou 19 Sud) sera assignée. Toutefois, la piste 01 et/ou la piste 07L/R ne peuvent pas être utilisées comme piste d'atterrissage, sauf si aucune autre piste appropriée n'est disponible. À moins qu'un facteur de sécurité pertinent ne l'empêche, les pistes non préférentielles 01 et 07R/L ne doivent être affectées à l'atterrissage que lorsque les composantes du vent dépassent les valeurs indiquées sur les pistes préférentielles et en configuration de vent de face avec des composantes de vent arrière comprises entre 0 et 3 nœuds maximum (vent léger) et,
(vi) le retour au PRS doit se faire aussi rapidement qu'opérationnellement possible.
- SKEYES doit comparer en permanence les prévisions météorologiques et les mesures de vent sur chaque piste, en conformité avec l'instruction du 17 juillet 2013. La décision de changer de piste pour un motif lié au dépassement d'une composante de vent doit s'appuyer sur un historique récent des vents et sur des prévisions météorologiques endéans un délai maximal de 30 minutes.
2°. Si les injonctions visées au point 1 ne sont pas fournies dans le délai, condamner l'Etat belge à cesser et faire cesser toute utilisation de la piste 01 à l'atterrissage pendant la nuit, aussi longtemps que ces injonctions n'auront pas été données à SKEYES et portées à la connaissance des parties.
3°. Si, en dépit des injonctions données par l'Etat belge à SKEYES, la piste 01 continue d'être utilisée en violation de celles-ci :
o condamner l'Etat belge à payer une astreinte de 50.000 euros par atterrissage non conforme qui n'est pas dûment justifié par un autre motif, avec un plafond de 10.000.000 d'euros ;
o condamner l'Etat belge à faire cesser toute utilisation de la piste 01 à l'atterrissage pendant la nuit si le plafond susmentionné est atteint.
Le tout sous toute réserve généralement quelconque, sans renonciation ni reconnaissance préjudiciable et sous réserve de majoration ou diminution en cours d'instance ».

8.
Les communes de FOREST, d'ANDERLECHT, de SAINT-GILLES et de MOLENBEEK concluent à l'irrecevabilité de la demande en intervention des communes de GRIMBERGEN, de MACHELEN, de MEISE, de WEMMEL et de la VILLE DE VILVOORDE.

Elles formulent par ailleurs les mêmes demandes que celles de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE pour l'exploitation de la route aérienne du Canal.

Ces mêmes communes Nous demandent *« en toute hypothèse »* ce qui suit :
« - Ordonner la cessation des violations à l'arrêté bruit, au plus tard dans l'année du prononcé de Votre Jugement, peine d'une astreinte de 63.000 euro par manquement constaté une fois ce délai échu ;
- Entendre le jugement à intervenir être déclaré exécutoire nonobstant tout appel, sans caution ni faculté de cantonnement ».

9.
La commune de SCHAERBEEK se rallie aux demandes de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE.

Elle Nous demande cependant de les compléter de manière à ce que les interdictions et *« les mesures concrètes »* à prendre par l'ETAT BELGE visent également les *« violations manifestes des normes de bruit »* lors des atterrissages sur la piste 07L et piste 07R.

10.
La commune de WOLUWE-SAINT-LAMBERT conclut *« au rejet »* de l'intervention volontaire des communes de GRIMBERGEN, de MACHELEN, de MEISE, de WEMMEL et de la VILLE DE VILVOORDE.

Elle se rallie également aux demandes de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE.

Elle Nous demande de constater les *« violations manifestes des normes de bruit »* lors des décollages sur les pistes 25 R, suivis du virage à gauche telles qu'enregistrées *« au droit du sonomètre WSL_Char »*. Les *« mesures concrètes »* à prendre par l'ETAT BELGE devraient viser également ces violations.

Cette même commune Nous demande enfin de majorer le montant et le plafond des astreintes assortissant les mesures d'interdiction dont la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE sollicite la *« confirmation »* et ce, *« de manière à rendre ces astreintes réellement dissuasives pour l'Etat belge »*.

11.
La commune de JETTE conclut à l'irrecevabilité de l'intervention volontaire des communes de GRIMBERGEN, de MACHELEN, de MEISE, de WEMMEL et de la VILLE DE VILVOORDE.

Elle se rallie aux demandes de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE.

Elle Nous demande cependant de les compléter de manière à ce que les interdictions et *« les mesures concrètes »* à prendre par l'ETAT BELGE visent également les *« violations manifestes des normes de bruit »* lors de l'utilisation de la route aérienne Delta et des atterrissages sur la piste 07L et piste 07R. Elle sollicite par ailleurs de majorer le montant de l'astreinte due à la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE en la portant à 100.000 €.

A défaut pour l'ETAT BELGE d'avoir pris des mesures concrètes à l'issue du délai de 6 mois, cette même commune demande également qu'on lui accorde *« 5.000 € par infraction supérieure ou égale à 5dB(A) par rapport aux limites exprimées en SEL dans l'Arrêté Bruit bruxellois, par rapport au nombre d'infractions supérieures ou égales à 5dB(A) enregistrées le mois correspondant de l'année civile 2017, le tout au regard des mesures effectuées par le sonomètre de Bruxelles-Environnement placé sur le territoire de Jette, lors de l'utilisation de la route aérienne du Canal, de la route aérienne Delta, de la route aérienne du Ring, et des atterrissages sur la piste 07L et piste 07R »*.

12.
Les communes de HERENT, de BERTEM et consorts sollicitent l'écartement des conclusions de l'étude d'Envisa en ces termes (sic) :
« <u>Dans l'ordre principal</u> :
de rejeter complètement l'Etude d'ENVISA comme étant biaisée, non scientifique ni indépendante, et ordonner le retrait de cet étude du site internet de l'Etat belge ;
de ordonner le dépôt d'une nouvelle étude d'incidence à faire réaliser par un bureau indépendant capable de réaliser une étude non-baissée, scientifique, et indépendante par ordre de l'Etat belge, et dont le cahier des charges est validé par votre Tribunal après avoir entendu les observations de tous les concluants ;
de ordonner par ENVISA l'évaluation du scénario alternative proposé par WerkGroepLeuven (WGL) de diminuer de façon drastique l'impact du bruit par un projet d'investissement et de migration

rapide vers des avions les plus silencieuses, à fin de réduire les effets nuisibles auprès tous les riverains, et de préserver les intérêts économiques pour le pays, par ordre de l'Etat belge ».

Elles formulent en conséquence les demandes subsidiaires suivantes (sic) :
« Dans l'ordre subordonné
D'ordonner l'Etat belge de fournir les motivations et le ou les études sur lesquelles les risques ont été évalués pour les modifications des normes de vent et du système préférentiel depuis l'an 2000 ;
En tous cas
de déclarer les demandes de la partie demanderesse, la Région de Bruxelles-Capitales, comme formulées dans sa conclusion du 28 juin 2024, recevables, mais infondées et incomplètes, car les mesures demandés sont basé sur l'étude inadéquate d'ENVISA et l'étude incomplète de MODYVA ;
de déclarer les demandes de la partie demanderesse sur intervention volontaire, la Flandre, comme formulées dans sa conclusion du 14 août 2024, recevables, mais infondées, car les mesures demandés sont basé sur l'étude inadéquate d'ENVISA et sur l'étude incomplète de MODYVA ».

13.
Les communes de GRIMBERGEN, de MACHELEN, de MEISE, de WEMMEL et la VILLE DE VILVOORDE Nous demandent de prendre acte de leur intervention volontaire à la procédure.

Elles concluent au non-fondement de l'action en cessation environnementale. Elles Nous demandent par ailleurs *« d'enjoindre à ENVISA la proposition des scénarios alternatifs à long et court terme (annexe 1), et de la faire examiner avec les mêmes données de base et selon le même système que tous les autres scénarios, et d'inclure cette proposition et ses conséquences concrètes dans un rapport de synthèse supplémentaire ».*

14.
La REGION FLAMANDE conclut au non-fondement de *« l'action des demandeurs à la suite d'une balance des intérêts ».*

15.
L'ETAT BELGE conclut à l'irrecevabilité et au non-fondement des demandes formulées par les parties.

16.
Aux audiences des 15 et 17 janvier 2025 et 17 février 2025, et sur interpellations, les parties n'ont fait état d'aucun incident quant à la mise en œuvre du calendrier d'échange de conclusions prévu dans notre jugement du 13 juin 2023.

Il a par ailleurs été confirmé que les conclusions reprises *infra* sont les plus récentes et synthétisent la position des parties.

Il a en outre été vérifié qu'aucune autre partie intervenante ne s'est manifestée auprès des parties depuis notre dernier jugement si ce n'est les communes de GRIMBERGEN, de MACHELEN, de MEISE, de WEMMEL et la VILLE DE VILVOORDE.

L'affaire a ensuite été prise en délibéré à la suite des plaidoiries.

B. LES FAITS

17.
Les faits utiles à la solution du litige ont notamment été relatés dans nos jugements du 1er février 2019, 9 décembre 2020 et 13 juin 2023 de sorte qu'il y a lieu de se référer à ce qui y a été exposé et qui est tenu ici pour entièrement reproduit.

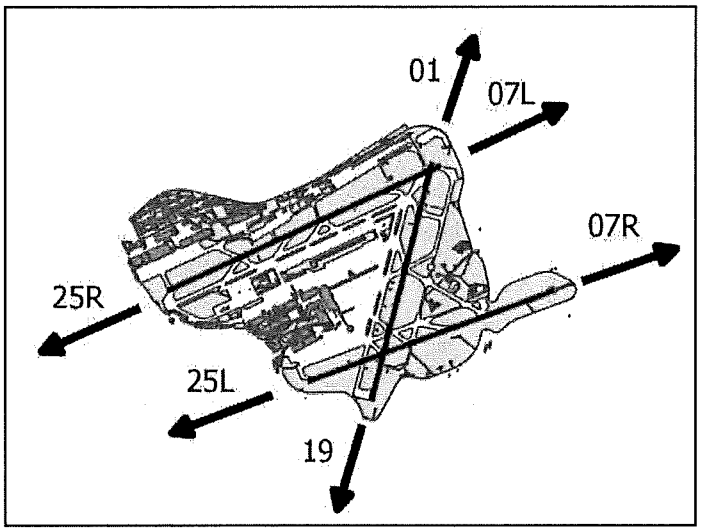
18.
Néanmoins, pour la compréhension du présent jugement, Nous rappelons et précisons les éléments suivants :

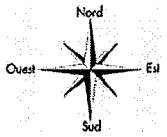
1) L'aéroport de Bruxelles National

- L'aéroport de Bruxelles National est le plus grand aéroport du pays. Les statistiques comptent 237.888 mouvements d'avions en 2017 et 198.609 en 2024 (voy. les allégations des parties à l'audience sur la base des données reprises sur le site internet https://www.batc.be/fr/statistiques/mouvements-aeroportuaires).

  Il est implanté sur le territoire de la commune de Zaventem, en Région flamande.

- L'aéroport comporte trois pistes, disposées en forme de Z.





Les pistes « 25R » (orientée vers Diegem, Haren et Evere) et « 25L » (orientée vers Zaventem) sont utilisées pour les décollages en direction de l'ouest et les atterrissages en provenance de l'est. Elles sont orientées face aux vents d'ouest. Les pistes « 7L » (orientée vers Steenokkerzeel et Louvain) et « 7R » (orientée vers Kortenberg) sont utilisées pour les décollages et les atterrissages en sens inverse. Elles sont donc orientées face aux vents d'est.

La piste « 01 », (orientée vers Melsbroek) fait face aux vents du nord. Elle est utilisée pour les décollages en direction du nord et les atterrissages en provenance du Sud. La piste « 19 », (orientée vers Sterrebeek) fait face aux vents du sud. Elle est utilisée pour les décollages et les atterrissages en sens inverse.

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

2) L'exploitation de l'aéroport

- L'exploitation de l'aéroport Bruxelles-National est de la compétence de l'ETAT BELGE.

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 ?).

Concrètement, les instructions de l'ETAT BELGE sont communiquées à l'entreprise publique économique chargée de la mission d'assurer la sécurité de la navigation aérienne, à savoir Skeyes (anciennement *« Belgocontrol »*). Cette dernière assure dans ce cadre le service de contrôle de la circulation aérienne et le service d'information de vol.

Les instructions émises sont des règles obligatoires qui s'imposent à Skeyes. Il ne s'agit donc pas de simples lignes de conduite dont Skeyes pourrait librement s'écarter.

Ainsi, en tant que simple agent d'exécution de l'ETAT BELGE, Skeyes ne dispose d'aucune compétence pour fixer les règles préférentielles d'utilisation des pistes. Les dites instructions doivent être appliquées par la Tour de contrôle de Skeyes (ci-après « Atc ») lorsqu'elle détermine sur le terrain la piste retenue pour un vol déterminé. Il ne peut être dérogé aux instructions concernées qu'en raison de circonstances particulières liées à des raisons de sécurité (*cfr infra*).

Skeyes assure également la publication officielle des instructions émises par l'ETAT BELGE dans un document intitulé « *Aeronautical Information Publication* » (ci-après « Aip ») reprenant les informations durables et essentielles à la navigation.

- L'ETAT BELGE a mis en place un <u>système préférentiel d'utilisation</u> des pistes (communément appelé « *Preferential Runway System* » ou « *Prs* ») 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

Celui-ci est inchangé depuis notre précédent jugement (voy. le tableau produit par les parties depuis le début de la procédure).

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

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

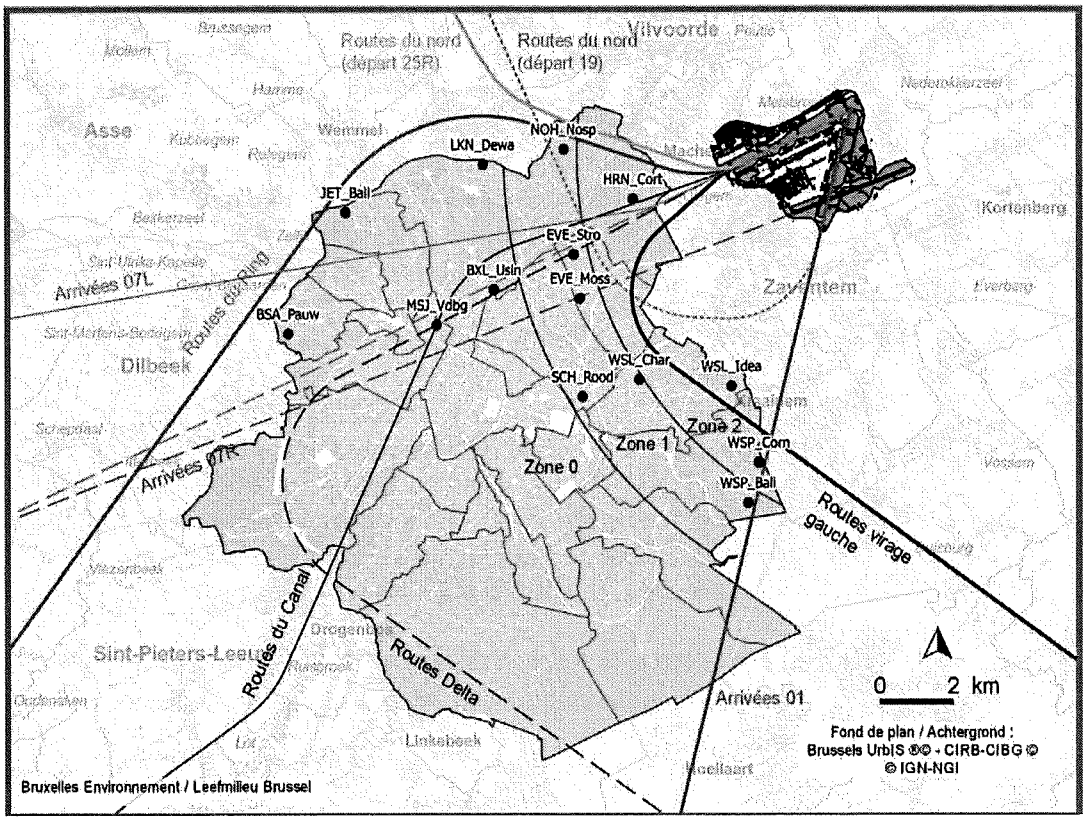
✓ l'exploitation de l'aéroport du point de vue de l'ETAT BELGE, dans ce cas elle se rapporte à la tranche horaire « 23h-5h59 » (« nuit d'exploitation ») déterminée par l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National,

✓ 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 ».

- La SA 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.

3) Les routes aériennes

- Les routes aériennes survolant la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE et les communes de KRAAINEM et WEZEMBEEK-OPPEM sont les suivantes :



Ainsi, la REGION 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 principales (route du Nord, route du Ring, route Delta, route du Canal et virage à gauche – vers l'Est), lesquelles peuvent elles-mêmes se subdiviser.

Cette dispersion est fonction de divers critères à savoir, en substance, la direction finale des vols, la période de la journée (jour/nuit), la nature du transport (passagers/fret) et certaines caractéristiques techniques des avions (« *Quota Count* »).

4) L'étude d'incidences et ses suites

- Par jugement du 19 juillet 2017, l'ETAT BELGE a été condamné à réaliser, à ses frais, une étude d'incidences de l'exploitation de l'aéroport de Zaventem.

  Cette étude devait se composer de deux volets, à savoir :
  - ✓ le premier, ayant 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 »* ;
  - ✓ le second, *« 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 »*.

  Cette étude devait être communiquée aux parties endéans les douze mois de la signification du jugement.

  Cette échéance n'a pas été respectée puisque ce n'est que le 25 mai 2018, soit 10 mois plus tard, que l'ETAT BELGE a mandaté Envisa pour réaliser cette étude. Cette dernière se décrit comme un cabinet de conseil international basé à Paris, spécialisé uniquement dans les aspects environnementaux et durables de l'aviation (pièce 1 de l'ETAT BELGE et plus particulièrement, chapitre 1, page 12).

- Le 22 juin 2018, la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE a diligenté la présente procédure à laquelle sont intervenues les autres parties à la cause.

  Les parties faisaient notamment grief à l'ETAT BELGE de ne pas leur avoir communiqué l'étude d'incidences répondant aux exigences prévues dans notre jugement du 19 juillet 2017.

- Par jugement du 1er février 2019, Nous avons constaté qu'Envisa avait rencontré des difficultés à exécuter sa mission, ce qui justifiait un report de la date butoir du dépôt de l'étude d'incidences au 3 juin 2019.

- Il est incontesté qu'Envisa a communiqué une étude d'incidences endéans ce délai.

- Par jugement du 9 décembre 2020, Nous avons cependant estimé que cette étude était incomplète en ce qu'elle ne Nous permettait pas d'être suffisamment éclairé tant sur les solutions alternatives proposées que sur leurs impacts.

  Nous avons donc enjoint à l'ETAT BELGE de faire compléter l'étude d'incidences en ce sens pour le 1er juin 2022 au plus tard.

- Il est incontesté qu'Envisa a complété son étude d'incidences endéans ce dernier délai.

C. TENTATIVE DE CONCILIATION

19.
Les écrits de procédure révèlent des positions inconciliables.

Les plaidoiries ont confirmé cette situation.

Aucune conciliation n'a pu être dégagée.

D. RECEVABILITE

1) la demande d'intervention volontaire des communes de GRIMBERGEN, de MACHELEN, de MEISE, de WEMMEL et de la VILLE DE VILVOORDE

20.
L'ETAT BELGE ainsi que les communes de FOREST, d'ANDERLECHT, de SAINT-GILLES, de MOLENBEEK, de WOLUWE-SAINT-LAMBERT et de JETTE concluent à l'irrecevabilité ou *« au rejet »* de cette demande d'intervention volontaire sur la base de l'article 814 du Code judiciaire.

21.
Cet article 814 du Code judiciaire dispose que *« l'intervention ne peut retarder le jugement de la cause principale »*.

Cette disposition ne prévoit en tant que telle aucune sanction particulière.

Nous nous rallions cependant à l'enseignement selon lequel *« Suivant que la tardiveté de l'intervention dénote ou non une manœuvre dilatoire ou déloyale ou une négligence coupable, la sanction consiste dans l'écartement pur et simple de la demande (irrecevabilité) ou dans une simple mesure de disjonction »* (G. de LEVAL et B. BIEMAR, *Droit judiciaire, Procédure civile*, tome 2, Bruxelles, Larcier, p. 353, n° 352).

Selon Nous, il a dès lors été opportunément jugé que *« L'intervention au sens de l'article 814 du Code judiciaire est incontestablement tardive et de nature à retarder le jugement de la cause lorsque la requête en intervention volontaire a été déposée la veille de l'audience de plaidoiries, après mise en état conformément à l'article 747 du Code judiciaire. La tardiveté d'une intervention volontaire devant être considérée comme le résultat, si pas d'une manœuvre dilatoire, en tous cas d'une négligence coupable doit être sanctionnée par une déclaration d'irrecevabilité »* (Civ. Bruxelles (sais.) (Fr.) 25 janvier 2016, *J.T.*, 2016, liv. 6663, p. 632).

22.
En l'espèce, les communes de GRIMBERGEN, de MACHELEN, de MEISE, de WEMMEL et la VILLE DE VILVOORDE ont déposé leur requête en intervention volontaire le 27 août 2024.

A cette même date, notre calendrier de mise en état établi 14 mois plus tôt ne permettait plus à la REGION FLAMANDE et à la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE de conclure.

Or, les communes intervenantes ont conclu au non-fondement de l'action en cessation environnementale de cette dernière REGION.

Ces mêmes communes Nous demandent en sus *« d'enjoindre à ENVISA »* de compléter son étude de manière à y inclure diverses *« propositions des scénarios alternatifs à long et court terme »*. Cette demande est également incompatible avec la position de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE qui estime au contraire que Nous sommes suffisamment éclairé pour trancher le bien fondé de son action.

L'examen de l'intervention volontaire nécessiterait donc un réaménagement du calendrier de mise en état pour assurer le caractère contradictoire de la procédure, ce qui aurait immanquablement pour effet de retarder le jugement de la cause principale.

23.
L'intervention volontaire a été introduite après 8 années de procédure et près de 27 mois après le dépôt de l'étude d'incidences critiquée par les communes intervenantes et ce, sans qu'aucune justification sérieuse ne soit invoquée.

Ce retard s'explique d'autant moins que l'état d'avancement de la procédure était connu depuis au moins trois ans puisque le 12 février 2021, lesdites communes ont demandé à Envisa d'étudier les propositions de scénarios visées dans le dispositif de ses conclusions (voy. page 8 de ses conclusions de synthèse des communes de GRIMBERGEN, de MACHELEN, de MEISE, de WEMMEL et de la VILLE DE VILVOORDE).

Il s'en déduit que la tardiveté de ladite intervention est le résultat d'une négligence coupable.

24.
L'intervention volontaire des communes de GRIMBERGEN, de MACHELEN, de MEISE, de WEMMEL et de la VILLE DE VILVOORDE est donc irrecevable.

2) la demande d'intervention volontaire des 19 particuliers repris en pages 5 et 6 de notre jugement

25.
L'ETAT BELGE conclut à l'irrecevabilité de cette demande d'intervention volontaire au motif que les particuliers *« ne sont pas recevables à introduire une action en cessation environnementale »* sur la base de l'article 1er de la loi du 12 janvier 1993 relative au droit d'action en matière de protection de l'environnement.

26.
Il est exact que conformément à l'article 1er de cette dernière loi, l'action dont Nous sommes saisi est en principe diligentée « *à la requête du procureur du Roi, d'une autorité administrative ou d'une personne morale ayant dans son objet social la protection de l'environnement, ayant défini dans ses statuts le territoire auquel s'étend son activité et remplissant les conditions prévues à l'article 17, alinéa 2, 1° à 4°, du Code judiciaire* ».

S'agissant d'une action attitrée, la possibilité d'agir est réservée uniquement aux parties requérantes déterminées par la loi (X., *Droit du procès civil*, Les procédures accélérées, les voies de recours extraordinaires et les actions collectives, volume 3, Limal, Anthemis, 2022, p. 181).

Or, les particuliers concernés n'invoquent aucun moyen justifiant qu'ils puissent personnellement intervenir à la procédure en dépit du fait qu'ils ne sont pas visés par l'article 1er précité.

Il s'en déduit que leur intervention volontaire est irrecevable à défaut de qualité.

E. DISCUSSION

27.
Nous nous référons aux principes développés dans notre précédent jugement du 16 mars 2023 censés intégralement reproduits ici.

Néanmoins, pour la compréhension du présent jugement, Nous rappelons et précisons les principes *infra*.

28.
Nous sommes saisis d'une action en cessation environnementale, diligentée en application de la loi du 12 janvier 1993 relative au droit d'action en matière de protection de l'environnement.

Cette action est formée et instruite selon les formes du référé.

L'article 1er de cette loi Nous permet, lorsque Nous constatons *« 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 »* d' *« 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 »*.

29.
La loi du 12 janvier 1993 ne définit pas la notion de *« protection de l'environnement »*.

Elle s'apprécie de manière large pour assurer une approche évolutive du droit de l'environnement, *« 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 »* (voy. notamment Travaux parlementaires, Sénat, 1232-1 (1990-1991), p. 4 ; B. JADOT, « Le droit d'action en matière de protection de l'environnement organisé par la loi du 12 janvier 1993 », *Amén.*, 1993, pp. 17-26, n° 3).

Cette notion de protection de l'environnement n'englobe donc pas seulement la conservation de la nature, mais vise aussi à assurer une qualité de vie à la population.

Les normes auxquelles se réfère l'article 1er, alinéa 1er 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 belge (Cass., 1er juin 2017, C.15.0300.F, www.cassonline.be ; D. VAN GERVEN, « Le droit d'action en matière de protection de l'environnement », *J.T.*, 1993/5667, p. 613 et suiv., n° 10).

30.
Dans son arrêt du 18 décembre 2009, la Cour de cassation a décidé que pour constater l'existence d'une violation de dispositions légales relatives à la protection de l'environnement au sens de cette même loi, *« le juge doit examiner si la violation des dispositions légales relatives à la protection de l'environnement est établie de manière suffisamment certaine »* mais également *« tenir compte des conséquences de cette violation sur l'environnement »* (Cass. 18 décembre 2009, *J.T.*, 2010, liv. 6402, 453).

En d'autres termes, la violation *« manifeste »* doit, pour être admise, avoir des conséquences *« déterminantes »* sur l'environnement (Bruxelles 8 mars 1995, *Amén.*, 1996, p. 161).

Le caractère manifeste de la violation avérée relève en revanche du pouvoir d'appréciation du juge des cessations environnementales (Anvers, 23 février 2012, *T.R.O.S.-Nieuwsbrief*, 2012, p. 7).

31.
L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien (ci-après « l'Arrêté Bruit ») fixe les normes relatives à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien.

Cet arrêté entend réguler la question de l'immixtion des bruits aériens, c'est-à-dire les nuisances sonores telles que perçues par les habitants concernés, au départ du sol, tout en préservant l'exploitation de l'aéroport (Bruxelles, 9 juin 2005, *Amén.*, 2005, p. 309).

Sa finalité étant notamment d'assurer une qualité de vie à une partie de la population concernée, l'Arrêté-bruit est une disposition légale relative à la protection de l'environnement au sens de l'article 1er, alinéa 1er de la loi du 12 janvier 1993.

32.
Cet arrêté prévoit que le bruit perçu lié au survol du territoire de la Région par un avion ne peut pas dépasser les valeurs limites de bruit (communément appelées *« normes de bruit bruxelloises »*) suivantes :

Valeurs limites pour le bruit au sol généré par le trafic aérien
Source: AGRBC du 27/05/1999

	Bruit perçu au sol et à l'extérieur			
	L_{evt} (2)		$L_{Sp\ avion}$ (3)	
Zones (1)	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

33.
L'Arrêté Bruit se base donc sur deux périodes temporelles, à savoir la tranche horaire dite de *« jour »* de 7h à 23h (« jour ») et celle dite de *« nuit »* de 23h à 7h.

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*) ; 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.

34.
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.

Ceci s'explique par la circonstance que l'intensité acoustique du son diminue avec la distance. Ainsi, plus un avion vole à une altitude élevée, moins une personne survolée l'entendra. Par contre, plus l'avion vole bas, plus les personnes survolées l'entendront.

35.
L'Arrêté bruit pose des limites maximales tant pour le bruit événementiel (bruit ponctuel, par événement sonore – en l'espèce par survol) que celui spécifique (bruit global, lié à une source de bruit spécifique, ici les avions).

Le bruit événementiel est exprimé par l'indicateur Levt sur la base de l'indice acoustique Sound Exposure Level (ci-après « SEL »).

Le bruit spécifique est quant à lui 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 émergeant 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.

36.
Ces indicateurs sont définis plus précisément par Envisa lorsqu'elle aborde les différents indicateurs à prendre en compte dans le cadre de problématique des nuisances sonores causées par le bruit d'avions (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE et plus particulièrement le chapitre 3 de l'étude d'Envisa, pp. 95 à 101).

Pour la compréhension de la présente décision, l'on peut y tirer les enseignements utiles suivants.

Il est possible que deux sons différents possédant la même intensité soient perçus différemment, plus ou moins fort, par l'oreille humaine. Un filtre pondéré *« A »* ajoute un gain ou une atténuation pour plusieurs fréquences, d'une manière qui s'approche de la sensibilité de l'oreille humaine.

Les indicateurs dit événementiels visent à quantifier le niveau de bruit induit par un événement sonore, comme, dans notre cas, lors du passage d'un avion.

<u>Le niveau LAmax</u> correspond à la valeur maximale du niveau de pression sonore atteint pendant une mesure exprimée en dB(A). Il décrit une dimension (l'intensité sonore maximale) mais ne donne pas d'information sur l'exposition au bruit cumulée (soit l'énergie sonore d'un événement). Ainsi,

« Deux événements avec le même niveau maximal peuvent produire deux expositions totales différentes. Par exemple, le premier événement peut être lié au passage d'un avion lourd et durer assez longtemps, il sera perçu comme beaucoup plus gênant que le deuxième événement avec un avion plus léger et sur une période plus courte » (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE et plus particulièrement le chapitre 3 de l'étude d'Envisa, p. 96).

Le SEL est un indicateur qui reflète l'énergie sonore totale produite pendant un événement, à partir du moment où le niveau de bruit dépasse un certain seuil jusqu'à ce qu'il retombe sous ce seuil. Le SEL normalise la durée d'un événement sonore à une seconde, mais il ne mesure pas l'intensité instantanée.

Le SEL étant normalisé à la seconde, sa valeur sera toujours plus grande que le LAmax pour un événement qui dure plus longtemps qu'une seconde. Le LAmax ne retiendra en effet que la valeur maximale instantanée du bruit alors que le SEL permettra de rendre compte de la durée de l'exposition à l'événement sonore mesuré.

L'*« Equivalent Sound Level »* (LAeq) représente le niveau de pression sonore qui serait produit par un niveau sonore constant, avec la même énergie sonore qu'un ou plusieurs bruits d'avion variables, pendant la même durée.

37.
Les Lday, Levening et Lnight sont des indicateurs cumulatifs. Ils représentent la gêne accumulée pendant la période à laquelle ils se rapportent (le jour, la soirée ou la nuit).

Le Lden représente l'ambiance sonore moyenne sur une journée complète (24h), déterminée sur tous les jours d'une année.

Il est calculé en utilisant les Lday_annuel, Levening_annuel et Lnight_annuel, mais une pénalité de 5dB est ajoutée pour la période de soir et de 10dB pour la période de nuit, afin de tenir compte de la gêne liée au bruit pendant les périodes de sommeil et du soir.

Ces indicateurs permettent d'évaluer l'impact de l'ensemble des survols sur une période déterminée (le jour, le soir, la nuit, une journée complète).

38.
Dans ses recommandations de 2009, l'Organisation Mondiale de la Santé (ci-après « l'Oms ») fixait à :

- 42db(A) LAmax le seuil de perturbation du sommeil à l'intérieur des chambres à coucher la nuit ;
- 40db(A) Lnight extérieur le seuil des effets néfastes notoires sur la santé s'agissant des nuisances sonores externes ;
- 60dB(A) LAmax le seuil de bruit à respecter à l'extérieur, afin de respecter les seuils Oms à l'intérieur, fenêtres ouvertes.

Dans celles de 2018, cette même organisation fixait à :

- 45dB(A) Lden le seuil des effets néfastes pour la santé en ce qui concerne l'exposition moyenne au bruit produit par le trafic aérien ;
- 40 dB(A) Lnight le seuil des effets néfastes sur le sommeil en ce qui concerne l'exposition au bruit nocturne produit par le trafic aérien.

Elle y expose les effets défavorables du bruit sur la santé dont notamment : déficits auditifs, mauvaise compréhension de la parole, perturbation du sommeil, impact temporaire ou permanent sur les fonctions physiologiques après une exposition prolongée (hypertension, maladie cardiaque), accélération ou intensification du développement de troubles mentaux latents, impact sur le niveau de performance (exécution de tâches cognitives).

En ce qui concerne plus particulièrement la perturbation du sommeil, l'Oms précise que le sommeil non interrompu est un préalable au bon fonctionnement physiologique et mental.

Les effets primaires de la perturbation du sommeil sont : la difficulté d'endormissement, les réveils et les changements de phase ou de profondeur de sommeil, la tension artérielle, la fréquence cardiaque et l'augmentation de l'impulsion dans les doigts, la vasoconstriction, les changements de respiration, l'arythmie cardiaque et les mouvements accrus du corps.

Les effets secondaires ou répercussions le jour suivant sont : une fatigue accrue, sentiment de dépression et performances réduites.

Si ces recommandations n'ont effectivement par une valeur obligatoire pour l'ETAT BELGE, les données médicales et scientifiques qu'elles contiennent quant à l'existence de perturbations et d'effets sur la santé à partir des seuils indiqués sont pertinentes pour apprécier la gravité de nuisances sonores subies.

39.
Pour le surplus, pour la compréhension du présent jugement, Nous précisons avoir regroupé les demandes des parties en quatre thématiques, les discussions portant sur les questions suivantes :
- le caractère incomplet ou erroné de l'étude d'incidences d'Envisa justifiant son écartement ou un complément d'études ;
- la violation manifeste de la législation relative à la protection de l'environnement ;
- l'impossibilité pour l'ETAT BELGE de respecter les mesures d'interdictions sollicitées ;
- les mesures contraignantes à prononcer pour régler la situation des parties.

Ces thématiques seront successivement examinées ci-après au regard des principes précités.

Enfin, à l'exception de la REGION FLAMANDE et des communes de HERENT et de BERTEM, les autres parties intervenantes se rallient pour l'essentiel à la position de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE. Par souci de lisibilité, Nous les dénommerons ensemble « la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE et consorts ».

1) L'étude d'incidences d'Envisa

40.
Les communes de HERENT et de BERTEM considèrent que l'étude d'Envisa ne serait ni scientifique, ni indépendante. Elles sollicitent, pour ce motif, son écartement.

A l'appui de leur demande, sont allégués les arguments suivants :
- en tant que partenaire commercial mondial de l'Airports Council International Europe, Envisa a pour mission *« d'aider les aéroports et tous les acteurs de l'aviation à trouver des solutions rentables pour gérer et développer leurs activités »* ;

- l'Alliance Region Leuven, représentant pourtant un groupe de résidents importants concernés par la problématique litigieuse, n'a pas été consultée ;
- seul le scenario 6 réduirait *« considérablement les risques sanitaires et les effets nuisibles, en outre sans déplacement de la pollution sonore et sans réduction de l'emploi »* ;
- la limitation prise en compte par Envisa pour les nuisances sonores moyennes sur une journée complète ou de nuit, déterminée sur tous les jours d'une année est respectivement de 55 Lden ou de 45 Lnight alors que l'Oms les a fixées à 45 Lden et 40 Lnight ;
- l'étude d'incidences ne contient pas d'informations sur l'impact des particules ultrafines et ne prend pas en compte la différence structurelle entre le périmètre de Bruxelles et celui de Louvain ;
- les statistiques quant aux accidents sont trompeuses ;
- la règlementation de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après « l'Oaci ») est appliquée de manière erronée pour modifier les normes de vent.

41.
La REGION FLAMANDE ne conclut pas en tant que tel à l'écartement de l'étude d'Envisa.

Elle estime cependant que *« L'étude ENVISA a manifestement été élaborée avec négligence »* arguant ce qui suit :
- l'étude d'incidences ne tient pas compte de ses observations émises par courrier du 21 juin 2021 ;
- la méthodologie de modélisation utilisée par Envisa n'est pas conforme aux exigences européennes ;
- la comparaison des indicateurs calculés et mesurés effectuée dans le cadre de cette modélisation est erronée ;
- les calculs de relations dose-effet effectués par Envisa sont inexacts ;
- *« 4 scenarios alternatifs sur les 9 proposés prévoient un déplacement des nuisances sonores vers la Région flamande »* et ce, en méconnaissance de diverses décisions de justice, du *« principe d'égalité et d'autres droits fondamentaux »* (voy. page 33 de ses conclusions de synthèse).

42.
Les communes de FOREST, ANDERLECHT, SAINT-GILLES et MOLENBEEK font grief à Envisa de ne pas avoir été consultées et, plus fondamentalement, de *« relativiser »* le critère de densité.

Aucune demande d'écartement n'est cependant formulée par ces communes.

43.
Les autres parties estiment quant à elles que l'étude d'incidences est suffisamment complète pour permettre aux autorités compétentes de mettre en place une politique environnementale globale cohérente.

Selon elles, désigner un nouveau bureau d'études ou solliciter un complément d'informations à Envisa retarderait inutilement la procédure.

Nous examinerons ci-après ces différents griefs.

1.a) L'indépendance du bureau d'études d'Envisa

44.
En l'espèce, la circonstance qu'Envisa est membre de l'Aci Europe et exerce des missions pour certains acteurs privés comme des aéroports, n'implique pas en soi que cette dernière est dans l'impossibilité de rendre un avis indépendant sur la problématique des nuisances sonores.

Ceci est d'autant plus le cas qu'il est incontesté qu'Envisa collabore aussi avec des entités publiques du secteur aérien ainsi que des organisations environnementales dont les intérêts sont diamétralement opposés à ceux des aéroports.

Rien n'indique que l'indépendance d'Envisa aurait été compromise par le passé, ce qui n'est d'ailleurs pas en tant que tel soutenu.

45.
L'identité de l'entité choisie par l'ETAT BELGE pour réaliser l'étude d'incidences est connue depuis l'introduction de la procédure, soit depuis près de 7 ans.

Quelles que soient les considérations qu'elles développent quant à l'étude d'incidences, les parties concernées auraient pu solliciter bien plus tôt le remplacement d'Envisa en raison du conflit d'intérêt allégué, ce qu'elles n'ont pas fait.

Les reproches quant à l'impartialité d'Envisa sont tardifs et ne peuvent, à ce stade, remettre en cause la validité de cette étude et justifier son écartement.

1.b) La nécessité de consulter davantage les parties ou certains tiers

46.
Dans notre jugement du 19 juillet 2017, Nous avons décrit précisément le cadre dans lequel l'ETAT BELGE devait réaliser *« une étude d'incidences de l'exploitation de l'aéroport »* en ces termes (voy. notre jugement du 19 juillet 2017, point d), pp. 96 et 97) :

« 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 règlementations 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 des 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 ».

Dix huit mois plus tard, Nous avions insisté sur l'importance de disposer d'une étude d'incidences de haute qualité, précisant ce qui suit (voy. notre jugement du 1er février 2019, n° 115, p. 62) :
« L'étude d'incidences, en ses deux volets (objectivation et mesures alternatives), à réaliser de manière scientifique, indépendante et transparente selon ce qui a été décidé par le jugement du 19 juillet 2017 (n° 199d), constitue un élément d'importance, voire essentiel, pour la suite à réserver non seulement au litige qui nous est soumis mais, de manière plus globale, pour la solution à apporter de manière durable à l'ensemble de la problématique relative à ces nuisances sonores » raison pour laquelle « Le tribunal marque sa préférence à un travail de haute qualité, rendu quelque peu plus tard, par rapport à un travail de moindre qualité, rendu quelque peu plus tôt, le tout en restant dans des délais rapprochés ».

47.
Il s'en déduit que l'étude d'incidences concernée est une étude *sui generis*, pour laquelle l'ETAT BELGE dispose, tenant compte du principe de la séparation des pouvoirs, d'une marge d'appréciation quant à son organisation et sa réalisation.

Aucune disposition légale n'impose davantage à l'ETAT BELGE de procéder en tant que tel à une consultation du public avant d'entamer des négociations politiques.

L'on ne peut dès lors faire grief à Envisa d'avoir suivi la position de l'ETAT BELGE selon laquelle elle ne devait pas consulter les parties ou autres groupements à chaque stade de son étude.

Exiger d'Envisa de consulter toutes les associations concernées par la problématique litigieuse serait du reste disproportionné ; ceci reporterait indéfiniment la date du dépôt de l'étude d'incidences, ce qui compte tenu des enjeux de santé publique, serait inacceptable.

48.
Ce grief est d'autant moins fondé en l'espèce que Nous avons expressément autorisé les parties à communiquer leurs observations sur une section centrale de l'étude qu'est l'*« Evaluation indépendante de l'impact sonore »*, ce qu'elles n'ont pas manqué de faire (voy. notre jugement du 9 décembre 2020).

Envisa a par ailleurs eu de nombreux contacts avec les personnes concernées par les nuisances sonores, ce qui lui a permis de disposer de suffisamment d'informations pour accomplir sa mission.

Ainsi, il est incontesté que dans le cadre de ses travaux, Envisa a *« rencontré les trois Régions, mais également une dizaine d'associations de riverains de toutes les zones avoisinant l'aéroport, en ce compris les communes »* (voy. notamment page 43 de notre jugement du 1er février 2019 faisant référence à la page 31 des conclusions de l'ETAT BELGE).

Envisa a par ailleurs résumé les plaintes de *« collectivités touchées »* dont notamment celles de Leuven Rechtdoor vzw et de WerkGroepLeuven, sans que ces résumés n'aient suscité en soi de contestations (voy. les pages 41 à 88 du second chapitre de l'étude d'incidences concernée). Les préoccupations liées aux différences structurelles entre le périmètre de Bruxelles et de Louvain sont donc connues d'Envisa.

Envisa a également pris contact avec divers acteurs du terrain que sont notamment, la SA Bac, Skeyes, le service de Médiation Aéroportuaire, IATA, l'Association belge des personnels navigants techniques et diverses compagnies aériennes (voy. pages 22 et 23 du chapitre 1 du rapport d'Envisa) ;

Vu les considérations qui précèdent, il n'est pas établi que les contacts pris par Envisa ne lui ont pas permis d'avoir une vision complète des préoccupations des autorités publiques et de riverains.

Faute d'autres éléments, l'argument selon lequel il aurait été justifié d'associer davantage les parties ou des tiers à l'élaboration de l'étude d'incidences, est non fondé.

49.
La circonstance qu'Envisa n'ait pas retenu certaines observations des parties n'implique pas en soi que celles-ci n'ont pas été examinées dans le cadre de l'élaboration des solutions alternatives.

Ne s'agissant pas d'une expertise judiciaire à caractère contradictoire, Envisa n'était pas tenue de répondre de manière exhaustive à toutes les remarques formulées par les parties.

Nous relevons qu'Envisa a toutefois et d'initiative consacré une dizaine de pages pour répondre à certaines de leurs observations (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE et, plus particulièrement, le chapitre 3, pp. 24 à 36).

Ceci démontre la préoccupation d'Envisa de réaliser son étude de manière objective et transparente.

50.
La circonstance qu'Envisa n'ait pas réservé une réponse positive au courrier de la REGION FLAMANDE du 21 juin 2021 n'énerve en rien ce constat.

Les observations y reprises sont de nature purement politique. Ainsi, dans ce courrier, la REGION FLAMANDE fait expressément référence *« à la vision générale telle qu'exprimée dans l'accord de gouvernement flamand (2019-2024) »* et à la nécessité *« de rechercher une solution politiquement soutenue »*. Elle ajoute que *« Le respect des normes de bruit dans la Région de Bruxelles-Capitale sur base de son Arrêté du 27 mai 1999 ne peut certainement pas être utilisé a priori comme un critère pour l'évaluation de la pertinence des solutions possibles »* sans préciser de motivations scientifiques particulières le justifiant.

Dans ce contexte, la REGION FLAMANDE enjoignait à Envisa de tenir compte, pour l'élaboration des solutions alternatives, de la « *dispersion suffisante des différentes routes de décollage* », de ne pas étudier des solutions alternatives qui impliquent « *une augmentation des atterrissages sur les pistes non-préférentielles 07L et 07R* » ou, au contraire, de n'élaborer que des solutions alternatives maintenant « *les procédures d'atterrissage actuelles sur la piste 01 où la Région de Bruxelles-Capitale est survolée à haute altitude* ».

Ce courrier en tant que tel ne contient aucune proposition nouvelle concrète de scénario à examiner, ce qui a été confirmé à l'audience sur interpellations. Les nombreuses recommandations y reprises sont en revanche de nature à limiter l'indépendance d'Envisa puisqu'à les suivre, les solutions alternatives pourtant considérées envisageables par cette dernière devraient être écartées au bénéfice des préoccupations politiques d'une région.

Or, la finalité de l'étude concernée n'est pas de trouver *« LA »* solution alternative qui pourrait faire l'objet d'un consensus politique ou serait susceptible d'être approuvé par toutes les autorités compétentes. La mission d'Envisa est purement scientifique, ce qui implique de sa part de faire justement abstraction des enjeux politiques et de préserver son indépendance.

Comme Nous l'avions expressément décidé, il appartenait à « *Envisa de traiter, de manière indépendante et objective, l'ensemble des informations communiquées et de décider, le cas échéant, s'il y a lieu ou non de les intégrer dans son rapport* » (voy. le point 58 de notre jugement du 9 décembre 2020). En d'autres termes, Envisa n'était aucunement tenue d'intégrer dans son étude *l'ensemble* des observations qui lui étaient soumises ; A l'inverse, Envisa disposait d'une marge d'appréciation scientifique quant à la nécessité ou non d'intégrer lesdites observations au sein de celle-ci.

Il s'en déduit qu'Envisa était donc parfaitement libre de (i) ne pas aborder les alternatives proposées par les parties si elles n'emportaient pas sa conviction, (ii) mettre en balance le critère relatif à la densité de la population avec d'autres critères, (iii) faire le choix de sa méthode de travail, (iv) ne

pas réaliser certains tests et simulations acoustiques suggérés par les parties ou, dans l'absolu, (v) ne pas suivre leur position ou leurs recommandations.

1.c) Le caractère inadéquat de la méthodologie

51.
La REGION FLAMANDE soutient que la méthodologie d'Envisa pour établir les différentes cartographies et partant, la modélisation des nuisances sonores seraient contraires aux exigences européennes.

Selon elle, cette modélisation aboutirait, en tout état de cause, à des résultats incohérents ou non pertinents.

52.
Il ressort du chapitre 3 de l'étude d'incidences qu'Envisa a effectivement établi une cartographie du bruit des avions autour de l'aéroport de Zaventem. Ceci est utile à la gestion des nuisances sonores dès lors qu'elle permet, via la modélisation accoustique, de tester des scenarios d'évolution du bruit en fonction de modifications apportées aux sources d'émission ou à la configuration des lieux.

Pour élaborer ses cartographies, Envisa a exprimé la valeur de bruit globale générée par le survol des avions au regard des indicateurs Lday (Ld), Levening (Le), Lnight (Ln) et Lden. Ces indicateurs permettent d'évaluer utilement l'impact de l'ensemble des survols sur une période déterminée (le jour, le soir, la nuit, une journée complète).

Ces indicateurs fournissent par essence des informations essentielles à l'élaboration de solutions alternatives.

53.
Il est par ailleurs incontesté que comme Nous l'avions demandé, la modélisation des nuisances sonores initiale a été corrélée avec les données mesurées sur les sonomètres situés autour de l'aéroport tels que relevées par Bruxelles Environnement. Ceci avait pour but d'augmenter la fiabilité et l'objectivité des données reprises dans les cartographies, ce qui, compte tenu des enjeux, était parfaitement justifié.

Envisa explique ainsi à ce propos avoir *« comparé les valeurs mesurées (calculées) et les valeurs quantifiées (modélisées) dans un tableau pour les indicateurs Lday, Levening, Lnight et Lden »*. Selon elle, à l'exception d'un récepteur, les valeurs quantifiées sont proches de celles mesurées. Il ressort ainsi des différents tableaux que pour 2019, la moyenne des valeurs absolues des écarts (entre les valeurs résultant de la modélisation et les valeurs mesurées par les sonomètres) présente, pour les 33 stations, une différence de 1,4 dB(A) ; L'écart maximal sur l'ensemble des stations de mesures est de 3,1 dB(A)(pièce 1 de l'ETAT BELGE et plus particulièrement, chapitre 3, pp. 110 à 112).

Envisa en conclut, de manière cohérente, que *« la comparaison entre mesures et quantifications et le croisement des valeurs nous permet de dire que pour les métriques Lden, Lday, Levening, Lden, les valeurs quantifiées avec AEDT* [Ndlr : soit le logiciel utilisé pour procéder aux simulations des valeurs de bruit à intégrer dans la cartographie] *sont valides, car elles sont proches des valeurs calculées provenant à la fois des données des sonomètres de Bruxelles-Environnement et de l'aéroport »* (pièce 1 de l'ETAT BELGE et plus particulièrement, chapitre 3, p. 123). Tel est également le cas pour 2017 (pièce 1 de l'ETAT BELGE et plus particulièrement, chapitre 3, p. 125).

54.
Certes, il existe un écart plus important entre les données calculées et mesurées pour 2019 pour le *« récepteur 14-01_Wemmel de l'aéroport pour la métrique Lday ».*

Etant isolé, ceci n'est pas de nature à invalider la méthode appliquée par Envisa et/ou l'intégralité des résultats obtenus.

Cet écart est pour le surplus mentionné expressément dans l'étude d'incidences, ce qui permet de relativiser ce résultat. Ainsi, il ressort de son étude qu'Envisa a émis expressément des réserves tant sur les données litigieuses que sur la manière de les interpréter (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE et plus particulièrement, le chapitre 3, p. 36).

Tenant compte de cette réserve, la seule circonstance qu'Envisa n'ait pas investigué davantage sur les motifs expliquant l'écart constaté n'est pas de nature à remettre en cause son indépendance. Cette dernière fait au contraire preuve d'objectivité lorsqu'elle souligne que l'écart obtenu est anormal et partant, est sujet à caution.

Aucun manque d'objectivité ou de transparence n'est à relever dans le chef d'Envisa.

55.
Il est en outre possible que les *« indicateurs mesurés (Lden et Lnight) rapportés par ENVISA et calculés sur la base des données de mesures corrélées des stations de mesure de l'exploitant (BAC) diffèrent significativement des mesures rapportés dans les rapports sur les courbes de niveau de 2017 et 2019, préparé dans le cadre des conditions du permis sectoriel commandé par BAC »* (voy. les conclusions de synthèse de la REGION FLAMANDE, p. 34).

Ceci n'implique pas en soi que les données récoltées par Envisa soient inexactes ou dénuées de toute pertinence.

56.
Nous relevons que l'expert Marshal a conclu dans son rapport que « *Les sonomètres « WSP_Bali », « WSP_Corn » sont en bon état de fonctionnement, et les chaînes de traitement de l'information conduisant aux résultats ont été conformes aux attentes dans l'extrême majorité des cas, lorsque les résultats ont été exprimés ».* Il est d'avis que *« les mesures sont suffisamment fiables à 1dB près, avec un niveau de confiance unilatéral de 84%, (ou fiables à 1.5dB près, avec un niveau de confiance unilatéral de 95%) »* (voy. sa « note récapitulative d'expertise simplifiée », p. 30 et p. 31).

Aucun document probant scientifique ne permet de remettre en cause le bon état de fonctionnement des autres sonomètres de l'aéroport alors que ceux-ci sont similaires et sont gérés de la même manière comme confirmé à l'audience.

La fiabilité des indicateurs repris dans l'étude d'incidences est du reste corroborée par les vérifications opérées par Envisa, cette dernière précisant que *« concernant les sonomètres de Bruxelles-Environnement, les valeurs pour Lday, Levening, Lnight et Lden ont déjà été calculées (par Bruxelles-Environnement) et nous ont été communiquées. Nous leur avons aussi demandé d'expliquer leur méthode de calcul pour ces métriques, ce qu'ils ont fait en nous expliquant leurs formules, que nous avons vérifiées et qui sont correctes »* (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE et plus particulièrement, chapitre 3, P. 110).

57.
Nous avons pour le surplus abordé et vérifié avec les parties la question de la conformité de la méthodologie d'Envisa aux exigences européennes et ce, avant qu'elle ne soit invitée à compléter son étude d'incidences (voy. le point 22 de notre jugement du 9 décembre 2020).

Aucun document scientifique probant ne permet depuis lors d'infirmer les allégations d'Envisa selon laquelle le logiciel Aedt utilisé pour élaborer les modélisations est conforme aux prescriptions de la Directive 2002/49 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et à la Directive 2015/996 établissant des méthodes communes d'évaluation du bruit conformément à la directive 2002/49 (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE et plus particulièrement, le chapitre 3, p. 36).

En revanche, la REGION FLAMANDE ne conteste pas, en termes de conclusions, les allégations de l'ETAT BELGE selon lesquelles *« les contours de bruit 2017 et 2019 de BATC auxquels la Région flamande se réfère et qui auraient dû, selon elle, être pris en considération par ENVISA ont été calculés avec le modèle de calcul INM 7.0b »*, soit une méthode non *« conforme à la directive 2002/49 susvisée »*. Sur interpellations à l'audience, cette même REGION n'apporte aucune justification à la non-conformité alléguée.

Il n'est donc pas établi que la fiabilité des données reprises dans les différentes cartographies est insuffisante et partant, justifierait le recours à une autre méthode.

1.d) La prise en compte erronée des relations dose-effet

58.
Selon la REGION FLAMANDE, Envisa a appliqué erronément les *« relations dose-effet pour déterminer le nombre total de personnes (gravement) gênées ou dont le sommeil est perturbé (effet nocif) en fonction de l'exposition au bruit (dose) »*. Elle soutient qu' *« Au lieu d'évaluer le nombre de personnes gênées ou souffrant de troubles du sommeil à partir du nombre d'habitants par intervalle (par exemple, une plage de bruit de 5 dB) et de les calculer ainsi, les relations ont été évaluées sur la base de nombre cumulé d'habitants dans une certaine zone »* (voy. ses conclusions de synthèse p. 34).

A l'appui de son argumentation, elle critique plus particulièrement les données du tableau reprises en page 130 de l'étude d'incidences qu'elle estime erronées.

Elle explique que cela s'expliquerait par le fait que *« Conformément au point 3.3 de l'annexe III, le nombre total de personnes subissant un effet nocif (nombre de cas attribuables) doit être calculé à l'aide des formules décrites à l'annexe III au point 2, à la valeur centrale de chaque plage de bruit (par exemple : en fonction des données disponibles, à 50,5dB pour la plage de bruit de 50-51 dB pour la plage de bruit de 50-54 dB) »* (voy. ses conclusions de synthèse p. 35).

59.
Ce tableau porte sur le *« scénario de référence 2019 »*.

Il en ressort que pour la métrique Lden, Envisa a calculé le nombre de personnes exposées ainsi que celles potentiellement très gênées tant par seuil que par tranche de 5 dB.

Ainsi, Envisa a évalué les populations exposées et potentiellement très gênées à un bruit Lden supérieur aux seuils de 55, 60, 65, 70 et 75 ; il a également calculé les populations exposées et potentiellement très gênées à un bruit Lden compris dans la tranche 55 à 60, 60 à 65, 65 à 70, 70 à 75 et supérieur ou égal à 75.

Evaluer l'impact du bruit Lden sur différentes tranches permet de préciser ou de mettre en perspective l'impact du dépassement des différents seuils. Plus la tranche est élevée, plus l'impact est, d'un point de vue intensité, lourd.

A titre d'exemples, ce tableau nous apprend utilement que selon Envisa :
- 122.543 personnes ont été *« exposées »* à un bruit Lden supérieur au seuil de 55 dB(A). Parmi elles, 32.762 ont été *« potentiellement très gênées »* par cette exposition ;
- 29.095 personnes ont été *« exposées »* à un bruit Lden supérieur au seuil de 60 dB(A) ;
- (122.543 – 29.095) 93.448 personnes ont été *« exposées »* à un bruit compris entre la tranche de 55 et 60 dB(A). 22.299 de ces 93.448 personnes ont été *« potentiellement très gênées »* par cette exposition.

La somme du nombre de personnes *« potentiellement très gênées au bruit »* pour chaque tranche envisagée (9 + 130 + 2.767 +7.557 + 22.299) correspond aux 32.762 personnes *« potentiellement très gênées »* au bruit Lden supérieur au seuil minimal envisagé de 55 dB(A).

Aucune erreur de calcul n'est révélée.

60.
Pour calculer le nombre de personnes potentiellement très gênées par une exposition, Envisa précise avoir appliqué la formule préconisée par la Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 du Parlement européen et du Conseil relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et visée dans son annexe 3 relative aux méthodes d'évaluation des effets nuisibles.

Cette directive a pour objectif d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé liés à l'exposition au bruit dans l'environnement. Elle vise en particulier le bruit émis par les aéronefs notamment.

Le recours aux formules prévues par cette directive est donc cohérent et opportun.

61.
Son article 6.3 dispose que *« Les effets nuisibles peuvent être évalués à l'aide des relations dose-effet définies à l'annexe III »*.

L'article 1 de ladite annexe III relatif à l' *« Ensemble d'effets nuisibles »* précise qu' *« Aux fins de l'évaluation des effets nuisibles, sont prises en considération :*
– la cardiopathie ischémique (CPI) correspondant aux codes BA40 à BA6Z de la classification internationale ICD-11 établie par l'Organisation mondiale de la santé,
– la forte gêne (high annoyance, HA),
– les fortes perturbations du sommeil (high sleep disturbance, HSD) ».

Il en découle que la forte gêne communément appelée *« High annoyance »*, voire HA, est un effet nuisible au sens de la directive.

62.
Les effets nuisibles sont, conformément à l'article 2 de cette même annexe, calculés :
- soit sous la forme d'un risque relatif (RR) d'un effet nuisible, défini comme suit :

$$RR = \left(\frac{\begin{array}{c}\textit{Probabilité de survenue de l'effet nuisible}\\ \textit{dans une population exposée}\\ \textit{à un niveau spécifique de bruit dans l'environnement}\end{array}}{\begin{array}{c}\textit{Probabilité de survenue de l'effet nuisible}\\ \textit{dans une population non exposée}\\ \textit{au bruit dans l'environnement}\end{array}} \right) \text{(Formule 1)}$$

- soit sous la forme d'un risque absolu (RA) d'un effet nuisible, défini comme suit :

$$RA = \left(\begin{array}{c}\textit{Survenue de l'effet nuisible}\\ \textit{dans une population exposée}\\ \textit{à un niveau spécifique de bruit dans l'environnement}\end{array} \right) \text{(Formule 2)}$$

63.
En ce qui concerne la forte gêne, l'article 2.2 de cette même annexe 3 prévoit que :
« Pour le calcul du RA, eu égard à l'effet nuisible de HA, les relations dose-effet suivantes sont utilisées :

$$AR_{HA,air} = \left(-50{,}9693 + 1{,}0168 * L_{den} + 0{,}0072 * {L_{den}}^2\right) / 100 \text{(Formule 6)}$$

pour le bruit dû au trafic aérien ».

64.
Envisa dit avoir appliqué cette formule lorsqu'elle a apprécié *« La relation dose-effet pour calculer le pourcentage de la population subissant une forte gêne (High Annoyance, HA) due au bruit du trafic aérien, pour un certain niveau Lden »* (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE et, plus particulièrement, le chapitre 3, p. 101).

Tenant compte de la finalité du tableau précité, ceci est cohérent et conforme à la directive

Rien n'indique davantage qu'une erreur de calcul aurait été commise par Envisa dans l'application de cette formule, ce qui n'est d'ailleurs pas en tant que tel prétendu.

65.
Certes, la directive impose dans d'autres formules de tenir compte de « *la valeur centrale de chaque bande de bruit (par exemple : en fonction des données disponibles, à 50,5 dB pour la bande de bruit définie entre 50 et 51 dB, ou à 52 dB pour la bande de bruit entre 50 et 54 dB)* » comme tel est le cas pour la formule de l'article 3.3 de l'annexe III alléguée.

Tel n'est cependant pas le cas de la formule appliquée par Envisa. N'étant pas une exigence prévue par la directive, il importe peu que le tableau d'Envisa tienne compte ou pas de cette valeur centrale.

66.
Pour le surplus, Nous relevons que l'article 3.1 de l'annexe III précise que : *« L'exposition de la population est évaluée indépendamment pour chaque source de bruit et chaque effet nuisible. Lorsque les mêmes personnes sont exposées simultanément à différentes sources de bruit, en général, les effets nuisibles ne doivent pas être cumulés. Toutefois, ces effets peuvent être comparés*

afin d'évaluer l'importance relative de chaque bruit ».

L'article 3.3 de l'annexe III allégué, rédigé dans cette perspective de comparaison, dispose que :

« Pour HA et HSD dans le cas du bruit dû au trafic routier, au trafic ferroviaire et au trafic aérien, le nombre N de personnes affectées par l'effet nuisible y (nombre de cas attribuables) dû à la source x, pour chaque combinaison de source de bruit x (trafic routier, ferroviaire ou aérien) et chaque effet nuisible y (HA, HSD) est donc:

$$N_{x,y} = \sum_j [n_j * AR_{j,x,y}] \text{ (Formule 12)}$$

Où :

– $RA_{x,y}$ est le RA de l'effet nuisible concerné (HA, HSD) et est calculé à l'aide des formules indiquées au point 2 de la présente annexe, pour la valeur centrale de chaque bande de bruit (par exemple: en fonction des données disponibles, à 50,5 dB pour la bande de bruit définie entre 50 et 51 dB, ou à 52 dB pour la bande de bruit entre 50 et 54 dB),

– n_j est le nombre de personnes exposées à la j-ème bande d'exposition ».

Sans remettre en cause sa pertinence, la formule de l'article 3.3 de l'annexe III a été conçue pour comparer plusieurs effets nuisibles entre eux lorsque les mêmes personnes sont exposées simultanément à différentes sources de bruit.

Dès lors qu'il ne s'agit pas du but recherché par Envisa dans son tableau, l'on ne peut lui faire grief de ne pas avoir eu recours à cette dernière formule.

1.e) Le caractère sérieux de l'étude d'incidences

67.
Rien ne révèle que l'étude d'incidences ne serait pas fondée sur des constatations objectives. Cette étude, largement documentée, a été complétée par Envisa à notre demande.

68.
Concrètement, Envisa y aborde les solutions alternatives suivantes (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE et, plus particulièrement, le chapitre 3, pp. 126 à 281) :

- Scénario 1a1 : Les départs depuis la piste 25 R avec virage gauche sont déplacés sur la piste 25L à hauteur de 50% et 100% avec un virage à 1700 ft,
- Scénario 1a2 : Les départs depuis la piste 25R avec virage gauche sont déplacés sur la piste 25L, à hauteur de 50 % et 100 %, avec virage à 700 ft,
- Scénario 1b1 : Les départs depuis la piste 25R avec virage à gauche sont déplacés sur la piste 25L étendue de 900 m (0,5 NM), à hauteur de 50 % et 100%, avec un virage de à 1700 ft,
- Scénario 1b2 : Les départs depuis la piste 25R avec virage à gauche sont déplacés sur la piste 25L étendue de 900 m (0,5 NM), à hauteur de 50 % et 100%, avec un virage de à 700 ft,
- Scénario 2a : Extension de la nuit opérationnelle de 06h00 à 07h00,
- Scénario 2b : Extension de la nuit opérationnelle de 06h00 à 07h00 et limite de 16 000 mouvements la nuit,
- Scénario 2c : Suppression des vols de nuit,
- Scenario 3 : la dispersion autour des trajectoires est réduite (moins de vectoring) en utilisant dans la modélisation seulement 2 trajectoires (2 subtracks),

- Scénario 4 : la dispersion autour des trajectoires est réduite (moins de vectoring) en utilisant dans la modélisation seulement les trajectoires principales (backbone tracks),
- Scénario 5 : Décollage de la piste 25R depuis le seuil physique de la piste,
- Scénario 6 : Modernisation de la flotte,
- Scénario 7 : Suppression des vols cargo,
- Scénario 8a : Nouvelles procédures d'approche pour les pistes 07L/R,
- Scénario 8b : Nouvelles procédures d'approche pour les pistes 07L/R et augmentation de l'angle de descente pour les approches sur les pistes 07L/R et 01, sans changement de proportion de mouvements,
- Scénarios 8c : Nouvelles procédures d'approche pour les pistes 07L/R et augmentation de l'angle de descente pour les approches sur les pistes 07L/R et 01, avec changement de proportion de mouvements,
- Scénario 9 : Nouvelles trajectoires proposées pour les départs sur la piste 25R.

69.
Chaque scénario contient une explication avec graphiques/schéma permettant de comprendre sa faisabilité. Elle modélise ensuite le scénario et examine les résultats de cette modélisation en termes de nuisances sonores.

Un tableau synthétisant l'analyse des résultats des scénarios y est repris.

Ce tableau reprend les informations pertinentes sur le niveau d'expositions au bruit, le nombre d'événements moyen par jour au-dessus d'un niveau LAmax, la population dite *« fortement gênée »*, les facteurs qualitatifs (concentration, consommation de carburant, *etc.*), les impacts opérationnels en lien avec la capacité des pistes notamment ainsi que le délai endéans lequel ledit scenario peut être mis en place.

Il s'agit de données essentielles en ce qu'elles permettent d'évaluer comme demandé les incidences des solutions alternatives envisagées sur *« l'atténuation des nuisances sonores »* ainsi que *« sur la capacité d'exploitation »*.

70.
Certes, Envisa a élaboré ses cartographies en appliquant la limite de 55 Lden ou de 45 Lnight alors que l'Organisation Mondiale de la Santé préconise de les fixer à 45 Lden et 40 Lnight.

Sans remettre en cause leur pertinence, les recommandations de cette dernière organisation ne sont pas juridiquement contraignantes.

Tenant compte de la marge de manœuvre dont elle bénéficie, Envisa a pu partir du postulat que ces recommandations étaient trop strictes pour permettre, en l'espèce, la mise en place de solutions alternatives compatibles avec la pérennité de l'aéroport.

Les limites prévues par Envisa restent au demeurant cohérentes dès lors qu'elles s'alignent sur les seuils de reporting prévus par la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Tout au plus, et dès lors que les limites sont clairement annoncées par Envisa, l'écart avec les recommandations précitées ne modifie en rien le caractère scientifique et cohérent de son étude.

71.
Il est par ailleurs exact qu'Envisa n'a pas tenu compte dans son étude d'incidences de l'impact des particules fines ou de celui du bruit de fond non causé par les avions.

Certes ces paramètres peuvent avoir, de manière générale, un impact sur l'environnement et il serait utile que les autorités compétentes s'y intéressent.

Il n'en demeure pas moins que l'objectif de l'étude que Nous avons ordonnée, en vue de la résolution du litige, visait à étudier « *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* ».

Les paramètres allégués sortent de l'objet de l'étude d'incidences – pourtant déjà extrêmement large - et ne sont pas suffisamment étroitement liés à la problématique des nuisances sonores telle qu'elle Nous est soumise.

Ne s'agissant pas d'informations nécessaires à la solution du litige, Nous n'exigerons pas de l'ETAT BELGE qu'il fasse compléter l'étude pour les intégrer.

72.
Il est possible que l'édition 2021 de la revue « *Boeing Statistical Summary of Commercial Jet Airplane Accidents* » contienne des statistiques plus précises que celles d'Envisa concernant « *l'historique des accidents fatals en 2011-2020* ». Selon certaines communes, ceux-ci mettraient utilement en évidence que les accidents fatals se produisent davantage pendant l'approche finale que durant la montée à l'altitude.

Ceci ne signifie pas pour autant que les statistiques d'Envisa sont erronées ou fausseraient les résultats des solutions alternatives envisagées, ce qui n'est d'ailleurs pas en tant que tel prétendu.

Les parties ont du reste accès à ces statistiques de sorte qu'il est inutile de compléter l'étude d'incidences pour les intégrer.

73.
Dès lors que l'aéroport de Bruxelles-National est accessible aux avions de 2,25 T, il n'est pas incohérent qu'Envisa les ait pris en compte dans ses statistiques et n'ait pas limité celles-ci aux avions les plus utilisés, à savoir ceux de 60 T.

Il en est de même des « *incidents* » - c'est-à-dire des accidents qui ont été évités, comptabilisés par Envisa puisque ceux-ci ont trait à la sécurité des personnes présentes à l'aéroport.

74.
Les statistiques attaquées ne sont en tout état de cause pas « *trompeuses* » dès lors qu'Envisa y décrit en toute transparence les paramètres pris en compte, ce qui permet de mettre ses résultats en perspective.

Tout au plus, rien n'indique que l'imprécision des statistiques ou la prise en compte d'événements n'aboutissant pas à un accident seraient en lien causal avec une quelconque perte de fiabilité des solutions alternatives envisagées.

Ne s'agissant pas d'informations nécessaires à la solution du litige, Nous n'exigerons pas de l'ETAT BELGE qu'il fasse compléter l'étude pour affiner les statistiques d'accidents.

1.f) Le caractère défavorable de certains scénarios

75.
Il importe peu que certains scénarios soient défavorables à certaines parties.

Tenant compte de la nature du contentieux et des intérêts divergents en jeu, il est impossible de prévoir un scénario qui ferait l'unanimité et qui répondrait favorablement en tous points aux attentes des parties (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE et, plus particulièrement, le chapitre 3, pp. 126 à 280).

76.
Ainsi, et à titre d'exemples, le déplacement des départs depuis la piste 25R avec virage à gauche sur la piste 25 L tel que prévu au scénario 1 diminue globalement la population exposée mais au détriment des communes situées au sud de l'aéroport. Il impliquerait par ailleurs la construction d'un taxiway pour éviter que les avions ne doivent effectuer trop de manœuvres pour atteindre la piste de départ, soit des investissements complémentaires.

L'extension de la période de nuit visée par le scénario 2 entraîne une réduction du nombre d'avions sur la période 23h-7h et diminue les nuisances sonores subies durant ce créneau horaire plus sensible. Il n'en demeure pas moins que ce scénario aurait un impact négatif sur l'attractivité de l'aéroport pour les compagnies aériennes.

Le scénario 5 suggère de réaliser les départs de la piste 25R à partir de son seuil physique pour permettre une diminution du nombre de personnes exposées. En effet, *« Si les décollages avaient lieu depuis le seuil physique, c'est-à-dire 300 mètres plus tôt, (...) et si les avions utilisaient la même poussée, leur altitude serait plus haute par rapport à un décollage depuis le seuil déplacé »*. Vu la configuration des pistes, ce scénario implique cependant que *« les avions doivent emprunter les taxiways W3 et W4 »* et traverser la piste 01/19, ce qui a pour effet de diminuer leur capacité.

Equiper davantage certaines pistes pour y permettre des atterrissages même en cas de conditions météorologiques défavorables comme envisagé dans le scénario 8, nécessite des investissements financiers. Dans certains cas, la population globale exposée est augmentée au bénéfice des communes situées au sud de l'aéroport.

Il s'en déduit que suivant le scénario choisi, les intérêts des uns seront protégés au détriment de ceux des autres. Les conséquences de ces scénarios sont à ce point variées qu'il est inexact de prétendre qu'Envisa a eu l'intention de privilégier une partie par rapport à une autre.

77.
Le fait que selon certaines communes, seul un des scenarios envisagés réduirait drastiquement les nuisances sonores sans déplacement tout en préservant l'emploi n'est pas pertinent.

L'étude réalisée a uniquement pour finalité de servir de base de travail aux autorités compétentes pour trouver un terrain d'entente politique sur l'avenir de l'aéroport. Les choix à opérer et les critères sur lesquels ils reposeront (répartition versus concentration des vols, sécurité de la

navigation aérienne, impact sur la capacité, *etc...*) sont du ressort des autorités compétentes et non de celui d'Envisa.

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle il a été demandé à Envisa d'analyser toutes les alternatives qu'elle estimait envisageables et d'en décrire les conséquences en termes de nuisances notamment.

Le rôle d'Envisa consistant uniquement à partager son avis et son expertise en la matière, son étude d'incidences n'emporte pas davantage un « *déplacement non autorisé de nuisances sonores vers la Région flamande, avec une certaine concentration sur (des communes de) la Région flamande dans certains scénarios* » (voy. les conclusions de synthèse de la REGION FLAMANDE, p. 35).

78.
Enfin et plus fondamentalement, aucune décision de politique globale n'a été prise depuis le dépôt de l'étude d'incidences.

Aucune méconnaissance de décision de justice, du principe d'égalité ou d'autres droits fondamentaux en lien avec les solutions alternatives proposées par Envisa n'est donc à examiner.

1.q) L'analyse erronée de la norme des vents

79.
Les parties émettent de vives réserves sur la manière dont Envisa appréhende les normes de composantes de vent dans son étude d'incidences arguant que les données y reprises sont imprécises et/ou inopportunes.

Le contenu de ces normes a immanquablement un impact sur la manière dont les pistes de l'aéroport sont concrètement utilisées par les pilotes. En effet, celles-ci prévoient les seuils de vent justifiant une dérogation au système préférentiel des pistes et l'utilisation d'une piste alternative pour un atterrissage et/ou un décollage particuliers.

Ceci a, par voie de conséquence, un impact sur la manière dont le territoire bruxellois va être survolé.

L'examen des griefs des parties nécessite que Nous les recontextualisions au préalable. Nous aborderons dans le cadre les points suivants :
- les critères pris en considération par l'ETAT BELGE lors de la mise en place du Prs ;
- la manière dont le Prs est censé être appliqué ou écarté ;
- le contenu des normes de composantes de vent en vigueur.

- *les critères pris en considération lors de la mise en place du Prs*

80.
Les critères à prendre en considération dans la sélection de la piste en service sont tout d'abord consacrés par les normes et pratiques recommandées par l'Oaci.

Celle-ci recommande notamment que « *des orientations préférentielles de piste pour le décollage et l'atterrissage, appropriée à l'exploitation, [soient] désignées aux fins d'atténuation du bruit,*

l'objectif étant d'utiliser autant que possible les pistes qui permettent aux avions d'éviter les aires sensibles au bruit au cours des phases de départ initial et d'approche finale des vols ».

L'Oaci précise que l'atténuation du bruit ne devrait pas être le facteur déterminant pour la détermination d'une piste, notamment lorsque :

- l'état de la surface de la piste est compromis (par exemple : présence de neige, glace, d'eau, de neige fondante, de boue, de caoutchouc, d'huile ou autre substance) ;
- la hauteur de plafond et/ou la visibilité est inférieure à certains minimas pour les atterrissages et lorsque la visibilité est inférieure à certains minimas pour les décollages ;
- si un cisaillement du vent a été signalé ou prévu ou si l'on prévoit que des orages auront une incidence sur l'approche ou le départ ;
- lorsque les composantes de vent arrière ou traversier dépassent certains maximas, rafales comprises.

Il s'agit de quatre exceptions liées exclusivement à des impératifs de sécurité.

81.
L'ETAT BELGE a mis en place un système préférentiel d'utilisation des pistes, communément appelé *« Prs »* (voy. *supra*).

Ce système *« a exclusivement pour but de limiter l'impact du bruit sur les riverains de l'aéroport »* conformément à ce que prévoient les recommandations de l'Oaci.

Il est, selon Envisa, *« la configuration de pistes permettant la plus grande capacité opérationnelle ».* Ainsi, si le Prs n'est pas actif *« la capacité opérationnelle de l'aéroport diminue selon la configuration de pistes alternatives utilisée »* (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE, et plus particulièrement le chapitre 3 du rapport d'Envisa p. 54).

82.
Les statistiques d'utilisation soulignées par Envisa montrent également que *« lorsque le PRS est actif, la piste 25R est utilisée pour la très grande majorité des départs, tandis que la piste 25L est majoritairement utilisée pour les arrivées »* (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE, et plus particulièrement le chapitre 3 du rapport d'Envisa p. 53).

Selon Envisa, cela s'explique par la configuration des pistes et leur équipement.

En effet, *« les approches les plus performantes sont sur les pistes 25L et 25 R alors que les pistes 07L et 07R ne disposent pas d'ILS »,* soit du système d'aide à l'atterrissage permettant de sécuriser davantage les vols en cas de conditions météorologiques difficiles (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE, et plus particulièrement le chapitre 3 du rapport d'Envisa p. 53).

Par ailleurs, concernant « *la configuration de la piste 25L »,* Envisa expose que *« le taxiway qui lui est parallèle au Nord ne couvre pas toute la longueur de la piste. Ainsi, si un avion souhaite décoller de cette piste, il doit pénétrer la piste, la remonter jusqu'à son extrémité Est puis faire un demi-tour au niveau de la raquette située à cette extrémité. Cette manœuvre implique une occupation de piste excessivement élevée et donc une capacité opérationnelle bien moindre. A l'inverse, pour les atterrissages, la piste dispose de plusieurs taxiways de sorties accessibles jusqu'à son extrémité »* (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE, et plus particulièrement le chapitre 3 du rapport d'Envisa p. 53).

A l'inverse, *« dans le cas où les pistes 07L/R sont en service, les atterrissages sur la 07R imposent également aux avions d'opérer un demi-tour en bout de piste »* (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE, et plus particulièrement le chapitre 3 du rapport d'Envisa p. 53).

Enfin, les pistes 25R et 25L étant parallèles présentent l'avantage de pouvoir être utilisées conjointement, sans interférence, ni croisement.

Les parties ne produisent aucun plan ou document scientifique de nature à critiquer la configuration mise en exergue par Envisa ou ses conclusions selon lesquelles le Prs actuellement en vigueur est cohérent avec les infrastructures de l'aéroport (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE, et plus particulièrement le chapitre 3 du rapport d'Envisa, p. 53).

Il s'en déduit que tant la configuration des lieux, le souci de performance des pistes que les impératifs de sécurité sont des critères pris en compte par l'ETAT BELGE lors de l'élaboration du Prs.

- *la manière dont le Prs est censé être appliqué ou écarté*

83.
Envisa explique à ce sujet que *« Le principe est simple : une configuration de pistes en service est à utiliser par défaut selon l'heure et le jour, et ceci tant que les conditions de vent arrière et de travers sont respectées »* (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE, et plus particulièrement le chapitre 3 du rapport d'Envisa, p.51).

Selon elle, *« quelle que soit la définition actuelle du PRS à Brussels-National, le choix de la piste en service à un instant donné fera toujours et doit toujours faire prévaloir la sécurité avant tout autre facteur. La réduction du bruit pour les riverains doit être un paramètre à prendre en compte dans le choix des pistes en service, mais cet élément ne pourra en aucun cas prendre le dessus sur la sécurité des vols »* (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE, et plus particulièrement le chapitre 3 du rapport d'Envisa p.37).

Ainsi, bien que le Prs doive être respecté, *« le choix final de la piste en service revient aux pilotes et aux contrôleurs qui peuvent, à tout moment, en toute légalité, décider de ne plus appliquer le PRS et changer de piste en service s'ils estiment que la sécurité est engagée »* (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE, et plus particulièrement le chapitre 3 du rapport d'Envisa p.51).

84.
A l'évidence, un changement de piste doit être anticipé, afin d'éviter que deux avions se retrouvent face à face sur une piste.

« Ce travail demande une forte capacité logistique et représente un moment de tension du trafic où il est possible que certains avions soient mis sur un hippodrome d'attente avant de débuter leur procédure d'approche. La capacité opérationnelle peut être momentanément réduite le temps de procéder au changement de pistes. Il n'est donc pas dans l'intérêt des contrôleurs aériens de procéder à ces changements trop souvent dans une même journée. Cette opération peut prendre jusqu'à 30 minutes selon le trafic.
Afin de ne pas autoriser un atterrissage ou un décollage avec un vent arrière ou de travers trop fort, les contrôleurs aériens doivent se référer aux prévisions météo de court terme. S'il est prévu que le vent dépasse les limites du PRS à court terme, il est éventuellement possible d'engager le changement de configuration de pistes avant que le vent soit effectivement supérieur à ces limites,

afin de prendre en compte la durée de cette opération » (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE, et plus particulièrement le chapitre 3 du rapport d'Envisa p. 54).

85.
Conformément à ce que prévoient les recommandations de l'Oaci, les composantes de vent arrière ou traversier peuvent constituer un motif de dérogation au Prs et justifier l'utilisation d'une configuration de piste alternative, ceci pour des raisons de sécurité.

Il est incontesté que l'un des principes de base du système aérien est d'atterrir et de décoller *« face au vent »*.

Envisa explique à cet égard que : *« lors des phases de décollage et d'atterrissage, le vent de face est un atout car l'aéronef nécessite une longueur de piste réduite pour les phases d'accélération et de freinage. Au décollage, le vent de face permet également d'avoir un gradient de montée plus élevée : la « vitesse sol » étant plus faible, l'avion parcourt moins de distance par rapport au sol pour un même taux de montée. Cela permet d'atteindre une altitude plus élevée pour un point donné de la procédure de départ »* (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE, et plus particulièrement le chapitre 3 du rapport d'Envisa, p.40-41).

« Lors de ces phases de décollage et d'atterrissage, il est important de minimiser la vitesse de l'avion par rapport au sol tout en maximisant celle par rapport à l'air. C'est pourquoi les avions décollent et atterrissent toujours dans la mesure du possible, avec une composante de vent de face » (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE, et plus particulièrement le chapitre 3 du rapport d'Envisa, p.45).

Envisa souligne qu'un vent arrière entraine des risques de sortie longitudinale de piste et d'échauffement des freins, lesquels s'accroissent en cas de piste humide ou contaminée (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE, et plus particulièrement le chapitre 3 du rapport d'Envisa, p.47).

- *le contenu des normes de composantes de vent en vigueur*

86.
L'Oaci recommande de s'écarter du Prs lorsque la composante de vent arrière et de travers dépasse respectivement 5 et 15 nœuds rafales comprises (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE, et plus particulièrement le chapitre 3 du rapport d'Envisa, p.46).

Il est précisé qu'*« En langage aéronautique, une rafale consiste en une augmentation de la vitesse maximale du vent d'au moins 5 kt [lire nœuds NDLR] par rapport à la vitesse moyenne mesurée et ce, pendant 3 secondes »* (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE, et plus particulièrement le chapitre 3 du rapport d'Envisa, p.42).

87.
Il est incontesté que depuis qu'il fixe les composantes de vent applicables à l'aéroport de Bruxelles-National, l'ETAT BELGE a systématiquement fait le choix de s'écarter des recommandations de l'Oaci.

Les instructions quant aux composantes de vent adressées à Skeyes et publiées par elle sous forme d'un Aip ont par ailleurs été régulièrement modifiées en fonction des tendances politiques, particulièrement entre 2003 et 2013.

88.
A ce stade, et selon l'analyse d'Envisa, la composante de vent en vigueur est la suivante : le Prs est, à respecter, si le vent mesuré sur l'aéroport ne dépasse pas les seuils suivants (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE, et plus particulièrement le chapitre 3 du rapport d'Envisa, p. 51 et p. 65) :

- 7 et 20 nœuds, pour les pistes 25L/R et pour la piste 19 en mode départ suivant la nature du vent arrière ou de travers,
- 0-3 et 20 nœuds pour les pistes 01, 07L/R et pour la piste 19 en mode atterrissage suivant la nature du vent arrière ou de travers.

Diverses exceptions citées par Envisa permettent également de s'écarter du Prs, notamment en cas de travaux sur une piste, de coefficient de freinage insuffisant, de conditions météorologiques particulières ou de trafic avoisinant incompatible (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE, et plus particulièrement le chapitre 3 du rapport d'Envisa, p.51).

89.
Dans son étude, Envisa est d'avis qu'il y a lieu prendre en compte les rafales de vent pour la détermination de la vitesse moyenne du vent (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE, et plus particulièrement le chapitre 3 du rapport d'Envisa, p.42).

Elle explique à ce sujet que : *« Les rafales de vent sont généralement considérées comme une menace par les équipages. (...) Lorsque le vent est laminaire et constant, il est plus facile pour un pilote de se positionner dans ce vent pour gérer sa trajectoire d'arrivée ou de départ. Une fois les corrections associées à ce vent effectuées, il n'a plus qu'à les garder constantes. Lorsque le vent est changeant et accompagné de rafales, l'avion est constamment dévié de sa trajectoire, et garder cette dernière constante devient plus difficile. Une rafale de vent a un fort effet déstabilisateur. Elle correspond à un accroissement ponctuel du vent et vient donc perturber la correction appliquée à la trajectoire sans rafale »* (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE, et plus particulièrement le chapitre 3 du rapport d'Envisa, p.42).

90.
Outre qu'elles émettent de vives réserves sur ces données, les parties expliquent que la légalité de l'Aip entérinant les instructions relatives aux composantes de vent en vigueur et/ou la manière dont celle-ci est appliquée par l'ETAT BELGE a été attaquée dans le cadre d'un recours indemnitaire diligenté par des riverains subissant les nuisances sonores causées lors de l'utilisation de la piste 01.

Cette dernière information est exacte.

En effet, par jugement du 22 décembre 2023, le tribunal autrement composé a ainsi écarté, sur pied de l'article 159 de la Constitution, en vue de la résolution du litige qui lui était soumis, *« l'application de l'instruction du 16 décembre 2013, de l'AIP du 3 avril 2014 qui se fonde sur celui-ci ainsi que du point III. b), dernier alinéa de l'instruction du 17 juillet 2013, en ce qu'il est interprété comme excluant la prise en considération de toutes les rafales inférieures à 12 nœuds, quelle que soit la vitesse moyenne du vent, et la tolérance de 2 nœuds à appliquer sur les valeurs maximales de vent observées ».*

A sa lecture, ce jugement fait référence à d'autres instructions et/ou Aip que celles reprises dans l'étude d'Envisa. Ceci qui peut s'expliquer par les modifications fréquentes des instructions et Aip en la matière.

Quoi qu'il en soi, ce même tribunal a ordonné à l'ETAT BELGE *« de prendre toutes les mesures nécessaires afin de mettre un terme concret et effectif à l'utilisation actuelle de la piste 01, telle qu'elle résulte de l'application de l'instruction du 16 décembre 2013, et, plus précisément, en ce que :*

- *la composante de vent arrière de 7 nœuds est interprétée et appliquée comme une composante de vent maximale, qui ne doit absolument pas être dépassée, alors qu'il s'agit d'une composante de vent moyen qui peut bien être atteinte (7 nœuds inclus) ;*
- *toute variation du vent arrière moyen est prise en considération, aussi minime soit-elle, alors que seules les rafales au sens du §4.1.5.2.c) de l'Annexe 3 des recommandations de l'O.A.CI., soit une variation d'au moins 5 nœuds par rapport à la vitesse moyenne du vent, mesurée sur 3 secondes, doivent être prises en considération ;*
- *les dérogations au PRS ont tendance à être fortement anticipées et maintenues bien au-delà de ce qui est nécessaire, alors que (i) l'anticipation ne peut excéder un délai maximal de 30 minutes, (ii) « Lorsque les composantes du vent dépassent les valeurs indiquées et empêchent d'utiliser le système de pistes préférentielles, la piste la plus adaptée au vent (01 Nord, 07R/L Est ou 19 Sud) sera assignée. Toutefois, la piste 01 et/ou la piste 07L/R ne peuvent pas être utilisées comme piste d'atterrissage, sauf si aucune autre piste appropriée n'est disponible. À moins qu'un facteur de sécurité pertinent ne l'empêche, les pistes non préférentielles 01 et 07R/L ne doivent être affectées à l'atterrissage que lorsque les composantes du vent dépassent les valeurs indiquées sur les pistes préférentielles 19 ou 25R/L et en configuration de vent de face avec des composantes de vent arrière comprises entre 0 et 3 nœuds maximum (vent léger) »,et (iii) le retour au PRS doit se faire aussi rapidement qu'opérationnellement possible ;*
- *seules les prévisions météorologiques sont parfois prises en considération pour justifier une dérogation au PRS ou le refus d'y revenir, alors que SKEYES doit comparer en permanence les prévisions météorologiques et les mesures de vent sur chaque piste, en conformité avec l'instruction du 17 juillet 2013 ; la décision de changer de piste pour un motif lié au dépassement d'une composante de vent doit s'appuyer sur un historique récent des vents et sur des prévisions météorologiques endéans un délai maximal de 30 minutes ».*

L'ETAT BELGE confirme ne pas avoir interjeté appel de ce jugement et avoir eu l'intention de s'y conformer.

C'est pour le motif que le 19 janvier 2024, soit postérieurement au dépôt de l'étude d'incidences d'Envisa, l'ETAT BELGE a demandé à Skeyes de publier une Aip reprenant les normes de vent visées dans le dispositif de ce jugement.

SKEYES a cependant informé l'ETAT BELGE de son refus le 30 janvier 2024. En substance, elle explique qu'elle est légalement tenue de justifier, au moyen d'un *« safety case »*, que les seuils de 7 nœuds de vent arrière et les 20 nœuds de vent traversier préconisé sont aussi *« safe »* que les normes de 5 et 15 nœuds préconisées par l'Easa ; L'absence de flexibilité du temps d'anticipation aurait des conséquences particulièrement dommageables sur le trafic aérien, ce qui ne serait pas concevable pour elle. Enfin et selon Skeyes, certaines des instructions lui adressées sont contradictoires et/ou inopportunes (pièce 28 et 29 de l'ETAT BELGE).

91.
Il se déduit des derniers rebondissements judiciaires, des explications des parties et de la position de Skeyes qu'à ce stade, il existe des incertitudes sur les instructions relatives aux composantes de vent effectivement en vigueur ainsi que sur les Aip pratiquées concrètement sur le terrain.

Or, s'agissant d'un critère justifiant une dérogation au Prs, les composantes de vent influencent la manière dont les pistes sont utilisées par les pilotes : la baisse de ces composantes entraîne immanquablement un basculement plus rapide des décollages et des atterrissages vers une piste non préférentielle.

Par ailleurs, tenant compte de la conception du Prs, un basculement non justifié pour des raisons de sécurité impacte négativement tant la capacité des pistes que l'étendue et la manière dont la population est exposée aux nuisances sonores des vols de l'aéroport.

Le contenu desdites composantes, leur faisabilité et la manière dont elles sont concrètement appliquées sont donc des informations essentielles en lien avec *« l'activité actuelle de l'aéroport et l'application de (...) règles et procédures aéronautiques (mesures de sécurité, mesures de restriction d'exploitation, routes aériennes et leurs conditions d'utilisation, normes de vent, ...) »*.

Il appartient donc à Envisa de les *« objectiver, de manière scientifique, indépendante et transparente »* au regard des considérations qui précèdent pour finaliser la mission telle que prévue dans notre jugement du 19 juillet 2017.

92.
Nous relevons par ailleurs qu'Envisa n'a pas effectué *« une étude d'incidence spécifique concernant les limites de composante de vent arrière et de travers afin d'en sortir un chiffre qui ferait foi et maximiserait à la fois l'utilisation du PRS ainsi que la sécurité des opérations aériennes »*. Elle se cantonne à se référer aux recommandations de l'Oaci fixées à 5 et 15 nœuds suivant la nature du vent sans procéder à *« une modélisation d'une évaluation des paramètres du PRS »* (pièce 1 du dossier de l'ETAT BELGE, et plus particulièrement, chapitre 3 de l'étude d'incidences d'Envisa, pp. 68 et 69).

Or, la maximisation de l'utilisation du Prs permettrait de diminuer les nuisances sonores et d'augmenter la capacité des pistes de l'aéroport tout en garantissant la sécurité des mouvements aériens. Il s'agit donc d'un scenario pertinent qui pourrait, le cas échéant, être une *« solution alternative »* à la problématique des nuisances sonores.

S'écarter des recommandations de l'Oaci n'implique pas en soi que l'exploitation de l'aéroport serait insécurisée, les parties reconnaissant elles-mêmes que certaines marges sont tolérées.

Tel en est d'ailleurs la preuve puisqu'Envisa relève elle-même que plusieurs aéroports fonctionnent avec des limites de vitesse moyenne plus élevées allant parfois jusqu'à 10 nœuds pour les vents arrières et 20 nœuds pour les vents de travers (pièce 1b du dossier de l'ETAT BELGE et plus particulièrement, le chapitre 2, p. 113 à 116).

93.
Il s'en déduit que la détermination des composantes de vent, leur faisabilité et leur optimisation sont des informations pertinentes et nécessaires à la solution du litige.

L'étude d'incidences, telle qu'elle est rédigée à l'heure actuelle, est insuffisante en ce qu'elle ne contient pas pareilles informations. Nous ne sommes pas suffisamment éclairé.

Il appartient donc à Envisa de poursuivre sa mission de manière à ce que l'étude d'incidences contiennent :

- des informations actualisées concernant les limites et la faisabilité des composantes de vent en

vigueur et, le cas échéant, celles appliquées par Skeyes ;
- un avis technique sur les composantes de vent à appliquer de manière à maximiser l'utilisation du Prs tout en garantissant la sécurité des opérations aériennes ;
- la modélisation du Prs couplée d'une analyse scientifique de *« l'atténuation des nuisances sonores »* et des *« incidences sur la capacité d'exploitation »* en résultant.

94.
Vu la complexité de la mission confiée et les divers rebondissements récents, il apparaît que le délai prévu initialement s'est avéré insuffisant pour permettre à Envisa d'appréhender les contours de sa mission et de finaliser son étude.

La circonstance que l'étude d'Envisa soit incomplète ne justifie donc pas, en soi, son écartement. Ceci aurait du reste pour conséquence de retarder plus encore la finalisation de l'étude.

1.h) La minimisation des critères de densité, de dispersion et de concentration

95.
Certaines communes sont d'avis qu'Envisa minimiserait le critère de densité.

Il a par ailleurs été mentionné à l'audience qu'Envisa aurait refusé d'aborder certains scenarios de dispersion pourtant jugés par elle comme pertinents et ce, par manque de temps uniquement.

Il s'agirait plus particulièrement du scenario visant à une dispersion totale et égalitaire des nuisances sonores sur les populations situées à proximité de l'aéroport. Celui-ci se concrétiserait notamment par le biais d'une *« répartition systématique de l'usage des pistes »* et de l'élaboration de *« 60 routes de décollage »*. Ce scénario impliquerait d'équiper davantage toutes les pistes ainsi que la création d'une *« route de décollage tous les 15 degrés »*.

96.
Ceci ne ressort en tant que tel d'aucun des courriers d'Envisa produits. Certes, le 17 février 2022, cette dernière a précisé à certaines parties ne pas pouvoir répondre à toutes leurs observations (pièce 8 du dossier de l'ETAT BELGE).

Cela n'implique pas en soi qu'elle n'ait pas examiné tous les scénarios qu'elle estimait envisageable comme le prévoit la mission lui confiée.

97.
Il ne fait par ailleurs aucun doute qu'Envisa est consciente de l'importance des critères de concentration et de dispersion en la matière puisque cette dernière explique dans ses conclusions et recommandations ce qui suit (pièce 1b du dossier de l'ETAT BELGE, et plus particulièrement, chapitre 2, p. 196) :
« En général, l'option de concentrer les vols au dessus de zones moins peuplées se traduira par le plus petit nombre de personnes survolées, mais imposera un fardeau plus lourd aux personnes les plus gravement touchées. En raison de l'emplacement et de l'orientation malheureuse de BRU et de l'incapacité historique de prévenir adéquatement l'empiètement résidentiel, les options de concentration des vols au-dessus des zones moins peuplées sont plus limitées à BRU que dans de nombreux autres aéroports.
En outre, la tendance générale est que, si les avions sont devenus plus silencieux, le nombre d'avions a considérablement augmenté dans de nombreux autres aéroports (pas tant à BRU). Dans de

nombreux aéroports, cela signifie que la fréquence des événements bruyants plus éloignés des aéroports s'est accrue ces dernières années, comparativement à l'importance d'événements moins fréquents mais plus bruyants qui affectent les populations plus proches des aéroports.
Ces facteurs signifient que les solutions de rechange, y compris le partage du survol (dispersion) et la répartition du survol (prévoir des périodes de survol plus prévisibles et des périodes de répit) sont de plus en plus adaptées. Ainsi, en fonction de la proximité et de la densité de la population par rapport à n'importe quel aéroport et aux trajectoires de vols associées, ainsi que de la faible disponibilité de zones moins densément peuplées qui pourraient être survolées, ces solutions de rechanges à la « concentration du bruit » pourraient s'avérer plus équitables à BRU, même si elles peuvent entraîner une augmentation du nombre de personnes touchées par ce qui est perçu comme des niveaux significatifs du bruit des avions ».

Le critère de dispersion et de densité ont été par ailleurs été examinés dans les différents scénarios envisagés. Ainsi, pour chacun d'entre eux, Envisa procède à une estimation de la population fortement gênée et précise si de nouvelles populations sont exposées au bruit et si la concentration des vols a augmenté.

98.
Il s'en déduit que le critère de dispersion et de densité a été pris en compte par Envisa dans son étude d'incidences.

L'opinion d'Envisa selon laquelle *« Il n'est ni utile ni instructif de parler de « zones densément peuplées » car il ne s'agit que d'un terme relatif »* n'énerve en rien ce constat. Elle n'a, du reste, aucune incidence sur les résultats scientifiques obtenus en termes de densité, ce qui en tant que tel n'est pas prétendu.

99.
Sur la seule base des éléments Nous soumis, il ne Nous paraît pas justifié d'imposer que l'étude d'incidences soit complétée davantage sur ce point.

En revanche, il est évident qu'Envisa peut, si elle l'estime opportun après avoir pris connaissance de notre jugement, profiter du délai lui octroyé pour examiner le nouveau scénario présenté à l'audience. Il lui est par ailleurs loisible de préciser, de clarifier ou de compléter son étude d'incidences de toutes informations pertinentes à la solution du litige.

Elle peut, dans cette perspective, interpeler les parties pour obtenir des informations complémentaires.

S'agissant d'une simple faculté laissée à son entière appréciation, Envisa ne sera pas tenue de se justifier si elle décidait de ne pas le faire.

L'ETAT BELGE est invité à souligner cette information auprès d'Envisa ainsi que de lui communiquer la copie de notre jugement.

100.
Il découle de l'ensemble des considérations qui précèdent que la demande d'écartement formulée par les communes d'HERENT et BERTEM est non fondée et elles en seront déboutées.

Il en sera de même de leurs demandes ainsi que de celles de la REGION FLAMANDE et des communes de FOREST, ANDERLECHT, SAINT-GILLES et MOLENBEEK consistant à voir compléter l'étude d'incidences, sauf en ce qu'elle porte sur la norme des vents (*cfr supra* et *infra*).

2) les violations manifestes de la législation relative à la protection de l'environnement

2.a) les violations manifestes alléguées par la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

101.
La REGION DE BRUXELLES-CAPITALE soutient que l'ETAT BELGE persiste à exploiter les routes aériennes du Canal, du Ring et celle permettant les atterrissages de la piste 01 notamment sans respecter les *« valeurs limites »* à l'arrêté-bruit, essentiellement entre 23h et 7h.

102.
Les jugements des 31 juillet 2014, 19 juillet 2017, 1er février 2019, 9 décembre 2020 et 13 juin 2023 ont d'ores et déjà constaté que la gestion du survol du territoire de la région de Bruxelles-Capitale est effectué en violation des normes de bruit fixées par l'arrêté bruit.

Ceci constituait une violation d'une norme relative à la protection de l'environnement, au sens de l'article 1er de la loi du 12 janvier 1993.

103.
Ces décisions ont par ailleurs mis en évidence des atteintes à l'environnement qui, dans les faits, sont conséquentes à très conséquentes.

Ceci avait justifié des mesures d'interdiction portant sur l'exploitation des routes aériennes précitées sous peine d'astreintes.

Ainsi, après avoir procédé à une balance des intérêts des parties, l'ETAT BELGE s'était vu interdire d'exploiter la route aérienne du Canal, la route aérienne du Ring et la route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01 mais uniquement en ce que pareille exploitation générerait, pour la période allant de 23h à 7h, une augmentation des infractions aux normes de l'Arrêté Bruit bruxellois du 27 mai 1999 au regard des infractions constatées pour le même mois durant l'année civile 2017.

Cette mesure d'interdiction était assortie d'une astreinte de 10.000 € puis de 12.000 € par infraction supérieure ou égale à 5dB(A) par rapport aux limites exprimées en SEL dans l'Arrêté Bruit bruxellois, par rapport au nombre d'infractions supérieures ou égales à 5dB(A) enregistrées le mois correspondant de l'année civile 2017, le tout au regard des mesures effectuées par les sonomètres de Bruxelles-Environnement placés sous les trois routes aériennes concernées.

Pour l'examen détaillé des situations analysées par ces jugements, Nous renvoyons au texte même des jugements.

104.
En termes de conclusions, l'ETAT BELGE reconnait qu'à ce stade, il n'a pas implanté les mesures permettant de mettre un terme aux violations mises en exergue dans nos précédents jugements. Il admet ainsi ne pas exploiter les routes aériennes du Canal, du Ring et celle permettant les atterrissages de la piste 01 en conformité avec l'Arrêté-bruit.

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle il a payé à la REGION DE BRUXELLES-CAPITALES 12.800.000 € entre le 1er mars 2019 et 31 décembre 2022 à titre d'astreintes (pièce 14 du dossier de l'ETAT BELGE).

Outre qu'il ne remet pas en cause la matérialité des infractions aux normes de bruit alléguées, l'ETAT BELGE ne dénie pas leur impact déterminant sur la population, notamment en termes de santé publique.

Il s'en déduit que les violations aux normes environnementales alléguées par la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE ainsi que leur impact déterminant sur la qualité de vie de sa population sont établies dans leur principe.

105.
Surabondamment, il ressort du tableau synthétisant les astreintes payées et réclamées que pour la période oscillant entre le 1er septembre 2023 et le 1er mai 2024, l'ETAT BELGE a payé pas moins de 2.040.000 € d'astreintes dans le cadre de l'exploitation des routes aériennes litigieuses.

Ce même tableau Nous apprend que durant cette même période, l'ETAT BELGE a commis *a minima* (53 + 80 + 37) 170 infractions <u>supplémentaires</u> supérieures ou égales à 5dB(A) par rapport aux limites exprimées en SEL dans l'arrêté bruit bruxellois, durant la nuit et le petit matin (23h à 7h), par rapport à celles constatées, le même mois, durant l'année 2017.

Il s'agit d'infractions importantes à l'arrêté bruit puisqu'elles concernent les infractions les plus nuisibles pour la santé des habitants survolés car commises de nuit et supérieures d'au moins 5 dB(A) aux limites autorisées.

Nous soulignons en outre que l'ETAT BELGE est en train de vérifier les données relatives au nombre d'infractions supérieure ou égale à 5 dB(A) commises entre le 1er mai et le 31 décembre 2024 transmises par la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE. Les infractions reprises au tableau sont uniquement celles qui, à ce stade, ont pu être communiquées et validées par l'ETAT BELGE. Ce tableau ne reflète donc que partiellement la situation infractionnelle du survol de Bruxelles.

106.
Ces chiffres sont d'autant plus préoccupants qu'ils ne tiennent pas compte de toutes les infractions à l'arrêté Bruit bruxellois.

Ainsi, Nous constatons à ce propos ce qui suit :

<u>Pour ce qui concerne la route du canal</u> :

107.
Le sonomètre MSJ_Vdbg est situé à Molenbeek-Saint-Jean, rue Vandenboogaerden, en zone 0. Il s'agit de la zone la plus éloignée de l'aéroport. Il détecte les infractions liées aux départs depuis la piste 25 R vers la route du canal mais également des arrivées piste 07 ou des départs de la piste 25 R vers la route Delta.

108.
Conformément à l'arrêté-bruit, le bruit événementiel (soit par survol) est censé ne pas dépasser 80 dB(A) entre 7h et 23h et 70 dB(A) entre 23h et 7h.

Le bruit spécifique (soit le bruit global lié à la source de bruit des avions) est quant à lui limité à 55 dB(A) entre 7h et 23h et 45 dB(A) entre 23h et 7h.

109.
Le nombre d'infractions détectées par ce sonomètre et ayant donné lieu à un procès-verbal d'infractions entre le 1er janvier 2024 et 31 octobre 2024 s'élève à 1.131 de jour et à 304 entre 23h et 7h.

Ces (886 + 228) 1.114 infractions sont ventilées respectivement comme suit :
- janvier : 89 et 12,
- février : 127 et 33,
- mars : 175 et 41,
- avril : 129 et 30,
- mai : 108 et 34,
- juin : 131 et 37,
- juillet : 127 et 41,
- août : 114 et 27,
- septembre : 32 et 16,
- octobre : 99 et 33.

Il s'en déduit que le nombre d'infractions relevées à Molenbeek-Saint-Jean continue à être très élevé tant de jour que de nuit.

110.
Ceci est d'autant plus préoccupant que pour la route du canal plus spécifiquement, le rapport de Modyva, conseil technique de l'ETAT BELGE, de mai 2024 a mis en exergue qu'en 2022 et entre 23h et 7h *« les infractions sont surtout constatées entre 5h et 7h (87 %) avec un pic entre 6 h et 7h (56 %) »*, soit une période particulièrement importante en termes de sommeil (pièce 14 du dossier de l'ETAT BELGE).

Ainsi, après avoir rappelé *« l'importance d'un sommeil de qualité pour la santé physique et mentale »*, le Conseil supérieur de la santé a souligné, à propos de cette tranche horaire, que *« le sommeil ayant tendance à être moins profond au petit matin, les vols ayant lieu à ce moment de la journée ont un effet significatif sur la perception de la qualité du sommeil, les dormeurs étant plus facilement réveillés, mais aussi sur les paramètres objectifs du sommeil »* (pièce 5 du dossier de la commune de WOLUWE-SAINT-LAMBERT et plus particulièrement, l'avis du CSS n° 9741, « L'impact sur la santé du bruit des avions et des émissions de polluants à proximité de l'aéroport de Bruxelles-Zaventem, avril 2024, p. 7).

Le grief formulé par la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE en 2017, selon lequel le petit matin est de plus en plus exploité et engendre de plus en plus d'infractions se confirme donc sur la durée.

La situation infractionnelle est d'autant plus grave que la route du Canal *« survole les quartiers parmi les plus denses de Bruxelles »* et partant, impacte un nombre important de riverains (voy. le rapport de l'Ulb déposé en pièce 11 du dossier de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE en 2020).

Pour ce qui concerne la route du ring

111.
Le sonomètre NOH_ Nosp est situé en zone 1, à savoir la zone intermédiaire de l'aéroport. Il détecte les infractions liées aux départs depuis la piste 25 R/L suivis du virage à droite ou vers le nord ainsi que les départs depuis la piste 19.

112.
Conformément à l'arrêté-bruit, le bruit événementiel (soit par survol) est censé ne pas dépasser 90 dB(A) entre 7h et 23h et 80 entre 23h et 7h.

Le bruit spécifique (soit le bruit global lié à la source de bruit des avions) est quant à lui limité à 60 dB(A) entre 7h et 23h et 50 dB(A) entre 23h et 7h.

113.
Le nombre d'infractions détectées par ce sonomètre et ayant donné lieu à un procès-verbal d'infractions entre le 1er janvier 2024 et 31 octobre 2024 s'élève à 13 de jour et à 1.204 entre 23h et 7h.

Ces (12 + 859) 871 infractions sont ventilées respectivement comme suit :
- janvier : 6 et 76,
- février : 1 et 80,
- mars : 0 et 107,
- avril : 1 et 119,
- mai : 2 et 186,
- juin : 1 et 141,
- juillet : 1 et 150,
- août : 0 et 188,
- septembre : 0 et 55,
- octobre 1 et 102.

Si le taux d'infractions de jour est marginal, tel n'est pas le cas de celui de nuit.

Le nombre d'infractions relevées continue à être très élevé sans qu'aucune amélioration ne se profile à court et moyen terme.

114.
En ce qui concerne la route du ring plus particulièrement, le rapport de Modyva de mai 2024 met également en évidence, en 2022 et entre 23h et 7h *« les infractions sont surtout constatées entre 6h et 7h»*, soit un créneau particulièrement préjudiciable (pièce 14 du dossier de l'ETAT BELGE).

Certes, la population survolée est moins dense que celle survolée lors de l'exploitation de la route aérienne du Canal. Il n'en demeure pas moins qu'encore en 2024, le sonomètre NOH_Nosp a enregistré, pour la route du ring, des bruits d'une intensité atteignant jusqu'à 90 dB(A) Lmax de nuit, soit des bruits bien supérieurs au seuil prévu par l'Oms (pièce 7.2, 7.3 et 7.4 du dossier de la commune de JETTE reprenant les listes des infractions graves détectées par le sonomètre NOH_Nosp et la valeur Lmax y afférente).

Le constat que Nous faisions en 2017 selon lequel les infractions détectées pour la route du Ring sont d'une très forte intensité reste donc inchangé.

Pour ce qui concerne essentiellement la route permettant les atterrissages de la piste 01

115.
Par identité de motifs avec ceux exposés au point 2.c *infra*, le territoire survolé dans le cadre des atterrissages sur la piste 01 connaît, durant la nuit, un survol intense, générant des nuisances sonores particulièrement dommageables, à une cadence très soutenue.

Ce constat avait déjà été mis en exergue en 2017.

116.
Il se déduit de l'ensemble des considérations qui précèdent que la manière dont l'ETAT BELGE exploite les trois routes litigieuses depuis notre précédent jugement est toujours constitutif d'une violation manifeste de la législation relative à la protection de l'environnement, dont fait partie l'arrêté bruit.

Ceci, malgré les mesures d'interdiction prononcées.

2.b) les violations manifestes alléguées par les communes de FOREST, ANDERLECHT, SAINT-GILLES, MOLENBEEK, WATERMAEL-BOISFORT, AUDERGHEM et IXELLES

117.
En termes de conclusions, ces communes n'invoquent aucune violation spécifique les concernant, raison pour laquelle l'ETAT BELGE ne formule aucune contestation particulière à leur égard.

Elles se rallient cependant intégralement à la position de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE.

118.
Sur interpellations, il est précisé à l'audience que les communes de FOREST, ANDERLECHT, SAINT-GILLES et de MOLENBEEK se situent le long du canal et font partie des communes les plus éloignées de l'aéroport.

Elles se disent essentiellement impactées lors des décollages en piste 25 R vers la route du Canal et ce, de manière déterminante.

Il en serait de même de la partie ouest de la commune d'IXELLES.

Les communes d'AUDERGHEM et de WATERMAEL-BOITSFORT ont quant à elles expliqué qu'aucun sonomètre n'a été installé sur leur territoire de nature à objectiver les nuisances sonores subies.

Ces deux communes expliquent toutefois être gênées lors des décollages sur les pistes 25 R suivis du virage à gauche à l'instar de la commune de WOLUWE-SAINT-LAMBERT, ceci dans une moindre mesure (*cfr infra*). Il en serait de même de la partie est de la commune d'IXELLES.

119.
Par identité de motifs avec ceux exposés supra, les violations manifestes alléguées par la commune de MOLENBEEK où se trouve le sonomètre MSJ_Vdbg sont démontrées à suffisance. Tel n'est cependant le cas des autres communes.

Certes, leurs allégations sont vraisemblables tenant compte de leur localisation et de l'absence de contestation de l'ETAT BELGE.

Il n'en demeure pas moins que pour faire formellement droit à leur demande, Nous devons constater tant l'existence de violations que leur impact déterminant sur la qualité de vie de leur population.

Leur position procédurale de se rallier en tous points à celle de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE sans autre précision est insuffisant à permettre pareils constats.

Faute d'autres éléments, leur demande est non fondée et elles en seront déboutées.

2.c) les violations manifestes alléguées par les communes de WOLUWE-SAINT-PIERRE, KRAAINEM et WEZEMBEEK-OPPEM

120.
Les communes de WOLUWE-SAINT-PIERRE, KRAAINEM et de WEZEMBEEK-OPPEM estiment que l'ETAT BELGE méconnaitrait ses obligations environnementales à leur égard lors de l'exploitation de la piste 01 à l'atterrissage.

121.
La première commune est située en zone 1 et zone 2, à savoir les zones les plus proches de l'aéroport.

Elle est essentiellement survolée lors des décollages 25R suivi du virage à gauche et lors des atterrissages en piste 01.

Les communes de KRAAINEM et de WEZEMBEEK-OPPEM ne se situent pas sur le territoire bruxellois et partant, ne sont pas implantées dans l'une des zones délimitées par l'arrêté-bruit. Les nuisances sonores, en termes d'intensité du bruit, y sont cependant nécessairement plus importantes que pour la commune de WOLUWE-SAINT-PIERRE puisque ces deux communes sont situées sur le même axe par rapport à la piste d'atterrissage 01 et sont plus proches de l'aéroport.

122.
Conformément à l'arrêté-bruit, le bruit événementiel (soit par survol) est censé ne pas dépasser pour les zones concernées respectivement :
- 90 et 100 dB(A) entre 7h et 23h ;
- 80 et 90 dB(A) entre 23h et 7h.

Le bruit spécifique (soit le bruit global lié à la source de bruit des avions) est quant à lui limité, pour ces deux mêmes zones, à :
- 60 et 65 dB(A) entre 7h et 23h ;
- 50 et 55 dB(A) entre 23h et 7h.

123.
Deux sonomètres ont été installés par Bruxelles-Environnement sur le territoire de WOLUWE-SAINT-PIERRE, à savoir :
- le WSP_Bali installé le 26 janvier 2017, rue Alphonse Balis, en zone 1 ;
- le WSP_Corn installé le 1er septembre 2008, Corniche verte, en zone 2.

Ces sonomètres détectent les bruits générés lors des départs depuis les pistes 25 R/L et 19 ainsi que lors des atterrissages sur la piste 01 ;

Un troisième l'a été par Batc sur ce même territoire, à savoir :
- le NMT 11-02-Woluwe-Saint-Pierre.

124.
Le rapport de Modyva de mai 2024 fait état de ce qu' *« En 2022, 1781 infractions à l'Arrêté bruit ont été relevées sur la station WSP_Bali (zone 1) et 30 sur la station WSP_corn (zone 2) »*, précisant que *« 1765 infractions ont pu être reliées à des mouvements dans la période 23h-7h »* (pièce 14 du dossier de l'ETAT BELGE).

Il ressort par ailleurs des tableaux de synthèse des infractions *« bruit-avions »* produits, qu'en 2023, ce nombre est, pour ce même créneau horaire (pièce 14 du dossier de la commune de KRAAINEM et de WEZEMBEEK-OPPEM) :
- pour le WSP_Bali : 1.240, dont 1233 pour les atterrissages sur la piste 01,
- pour le WSP_Corn : 8.

S'agissant des huit premiers mois de l'année 2024, le sonomètre WSP_Bali a détecté un nombre de 423 infractions au total, dont 392 infractions de nuit sur la piste 01 (pièce 15 du dossier de la commune de KRAAINEM et à WEZEMBEEK-OPPEM).

Les nuisances sonores sanctionnées d'astreintes en 2024 sont par ailleurs d'une grave intensité, celles-ci dépassant parfois largement 80 dB(A) Lmax (pièce 7.2, 7.3 et 7.4 du dossier de la commune de JETTE reprenant les listes des infractions graves détectées par le sonomètre WSP_Bali et la valeur Lmax y afférente).

125.
Cette commune subit donc essentiellement des nuisances sonores d'une grave intensité de 23h à 7h lors des atterrissages sur la piste 1.

Même s'il est en légère diminution depuis 2022, le nombre d'infractions n'en reste pas moins très préoccupant au regard des conséquences particulièrement dommageables qu'entraînent les nuisances sonores nocturnes notamment.

En revanche, le sonomètre WSP-Corn permet de constater qu'à cet endroit de la commune, les infractions à l'Arrêté bruit lors du départ depuis les pistes 25 R/L restent marginales. Ceci s'explique par le fait qu'il s'agit d'un territoire situé en zone 2, pour lequel un taux de nuisance sonore plus élevé est admis du fait de sa localisation par rapport à l'aéroport.

126.
L'ETAT BELGE ne conteste pour le surplus pas les allégations de la commune de WOLUWE-SAINT-PIERRE selon lesquelles *« Sur une période de 7 heures de sommeil, ce sont en moyenne plus de 5 mouvements par heure qui atteignent des niveaux au-dessus des seuils fixés par l'OMS »* (voy.ses conclusions de synthèse, p. 21).

Cette allégation est du reste cohérente au regard des statistiques de Batc, lesquelles mettent en évidence le phénomène selon lequel la population survolée subit régulièrement une longue succession de nuits *« blanches »* avec des pics d'une grande intensité.

Ainsi, en juin 2024, son sonomètre a enregistré entre 23h00 et 6h00 du matin pour la période d'utilisation de la piste 01 et pour la nuit d'exploitation du :

- 18 au 19 : 38 passages au-dessus de 70 dB(A), soit 3 passages entre 70 et 75 dB(A), 32 passages entre 75 et 80 dB(A), 2 passages entre 80 et 85 dB (A), 1 passage entre 85 et 90 dB(A).
- 19 au 20 : 40 passages au-dessus de 70 dB(A), soit 5 passages entre 70 et 75 dB(A), 32 passages entre 75 et 80 dB(A) et 3 passages entre 80 et 85 dB (A).
- 24 au 25 : 37 passages au-dessus de 70 dB(A), 9 passages entre 70 et 75 dB(A), 26 passages entre 75 et 80 dB(A) et 2 passages entre 80 et 85 dB (A).
- 25 au 26 : 35 passages au-dessus de 70 dB(A), 2 passages entre 65 et 70 dB(A), 6 passages entre 70 et 75 dB(A), 28 passages entre 75 et 80 dB(A) et 1 passages entre 80 et 85 dB (A).

Ceci se confirme en septembre 2024 puisque ce même sonomètre a enregistré de nombreux dépassements aux seuils de tolérance, soit pour la nuit d'exploitation du :

- 4 au 5 : 18 au-dessus de 70 dB(A), soit 3 passages entre 70 et 75 dB(A), 13 passages entre 75 et 80 dB(A), 2 passages entre 80 et 85 dB (A),
- 13 au 14 : 35 passages au-dessus de 70 dB(A), soit 8 passages entre 70 et 75 dB(A), 21 passages entre 75 et 80 dB(A), 6 passages entre 80 et 85 dB (A),
- 16 au 20 : pendant 4 nuits, les habitants ont subi en moyenne plus de 38 mouvements par nuit au-dessus de 70 dB(A).

Sachant que ces données n'incluent pas la période de nuit de 6h00 à 7h00 du matin, la gravité de la situation pour ses habitants et l'impact sur leur santé apparaît de manière manifeste, ce d'autant plus à la lumière de l'avis du Conseil supérieur de la santé qui évoque une forte perturbation du sommeil au-delà des 60, voire 50 dB(A).

127.
Il s'en déduit que le territoire survolé dans le cadre des atterrissages sur la piste 01 connaît, durant la nuit, un survol intense, générant des nuisances sonores particulièrement dommageables, à une cadence très soutenue.

Ces violations aux normes environnementales ont un impact déterminant sur la population de ces communes.

Ceci constitue une violation d'une norme relative à la protection de l'environnement, au sens de l'article 1er de la loi du 12 janvier 1993.

2.d) les violations manifestes alléguées par la commune de SCHAERBEEK

128.
La commune de SCHAERBEEK Nous demande de compléter les mesures sollicitées par la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE de manière à ce qu'elles visent également les *« violations manifestes des normes de bruit »* lors des atterrissages sur la piste 07L et piste 07R.

Ceci est contesté par l'ETAT BELGE.

129.
Cette commune ne produit aucune pièce de nature à établir les violations alléguées ainsi que leur impact environnemental déterminant sur son territoire.

Or, en sa qualité de demandeur, la charge de la preuve de ces deux conditions lui incombe.

Faute d'autres éléments, sa demande est non fondée et elle en sera déboutée.

2.e) les violations spécifiques alléguées par la commune de JETTE

130.
La commune de JETTE Nous demande de compléter les mesures sollicitées par la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE de manière à ce qu'elles visent également les *« violations manifestes des normes de bruit »* lors de l'utilisation de la route aérienne Delta ainsi que lors des atterrissages sur la piste 07L et la piste 07R.

131.
En l'espèce, cette commune est située en zone 0, à savoir la zone la plus éloignée de l'aéroport.

Conformément à l'arrêté-bruit, le bruit événementiel (soit par survol) est censé ne pas dépasser 80 dB(A) entre 7h et 23h et 70 dB(A) entre 23h et 7h.

Le bruit spécifique (soit le bruit global lié à la source de bruit des avions) est quant à lui limité à 55 dB(A) entre 7h et 23h et 45 dB(A) entre 23h et 7h.

132.
Deux sonomètres ont été installés sur le territoire de JETTE, à savoir :
- le JET_Vand : installé le 27 mai 2024, rue Adolphe Vandenschriek ;
- le JET_Ball : installé le 18 octobre 2016, avenue de l'Arbre Ballon.

133.
D'emblée, Nous précisons que la liste des *« événements sonores émergeant du bruit ambiant et ayant dépassé 65 dB(A) pendant minimum 10 secondes »* enregistré par le sonomètre JET_Ball n'établit pas un lien suffisant entre les nuisances sonores y reprises et le survol des avions (pièce 1 du dossier de la commune de JETTE).

En effet, cette liste – vivement contestée par l'ETAT BELGE, précise expressément que *« ces événements ne sont pas corrélés aux passages d'avions »* (pièce 1 du dossier de la commune de JETTE).

La commune de JETTE reconnaît par ailleurs elle-même que *« la localisation du sonomètre JET_Ball s'est avérée être inadéquate pour objectiver les nuisances sonores »* (voy. ses conclusions de synthèse p. 24).

La fiabilité des données y reprises est sujette à caution.

Il s'en déduit que cette liste ne constitue pas un document probant des violations alléguées.

Etant sans pertinence, Nous n'en examinerons pas davantage son contenu.

134.
Aucune autre pièce n'est déposée pour établir les violations alléguées lors de l'utilisation de la route aérienne Delta ainsi que lors des atterrissages sur la piste 07R.

Or, en sa qualité de demandeur, la charge de la preuve de ces violations ainsi que leur impact environnemental déterminant sur son territoire incombe à la commune de JETTE.

135.
Certes, le sonomètre JET_Vand implanté dans le couloir d'atterrissage de la piste 07L met en exergue certains dépassements de jour et de nuit à l'Arrêté-bruit.

Les dépassements enregistrés n'ont cependant donné lieu à aucun procès-verbal d'infractions dès lors qu'ils n'ont pas dûment été validés (pièces 14 bis du dossier de KRAINEM et de WEZEMBEEK-OPPEM).

Ainsi, comme l'explique elle-même la commune de JETTE, tout dépassement n'est pas considéré comme infractionnel. Les *« violations diffèrent des infractions qui sont constatées par les inspecteurs de Bruxelles Environnement et font l'objet d'une procédure bien définie. En outre, toutes les violations n'entraînent pas automatiquement une infraction, ces dernières nécessitant un travail juridique de validation complexe »* (pièce 6 du dossier de la commune de JETTE).

A l'audience, les parties expliquent que les mesures effectuées par les sonomètres sont recoupées par Bruxelles-Environnement avec les données communiquées par Skeyes à propos des avions ayant effectivement atterri/décollé. Seuls les dépassements de plus de 2 dB(A) sont susceptibles, après corrélation, de donner lieu à un procès-verbal d'infraction et ce, afin de tenir compte d'un coefficient de certitude adéquat. Cet ajustement est cohérent au regard du constat de l'expert Marshal à propos de deux autres sonomètres selon lequel *« les mesures sont suffisamment fiables à 1dB près, avec un niveau de confiance unilatéral de 84%, (ou fiables à 1.5dB près, avec un niveau de confiance unilatéral de 95%) »* (voy. sa « note récapitulative d'expertise simplifiée », p. 30 et p. 31).

N'ayant pas été recoupées et globalisant les dépassements incertains de moins de 2dB(A) dans une proportion inconnue, la fiabilité des données enregistrées par le sonomètre sont sujets à caution.

Il s'en déduit que le tableau reprenant ces données ne constitue pas un document probant des violations alléguées.

136.
A les supposer probants – *quod non*, Nous relevons que 87 avions auraient potentiellement généré de nuit un bruit susceptible d'être infractionnel entre le 1er juin et 31 décembre 2024, soit sur une période de 7 mois.

Il ressort cependant de la combinaison des tableaux produits, que 73 de ces dépassements auraient été comptabilisés en août, en majorité les 11 et 30 août 2024 (pièces 4.3 et 8.1 du dossier de la commune de JETTE). Cela signifie que 85 % des dépassements auraient été comptabilisés sur un mois et vraisemblablement, concentrés sur 2 jours.

Sans remettre en cause les gênes ayant pu être ressenties durant cette période, et spécialement ces 2 jours, les atterrissages problématiques de nuit sur la pistes 07L sont pour le reste

anecdotiques. Ainsi, aucun dépassement de nuit n'a été relevé en juin, octobre, novembre et décembre 2024, soit les mois les plus récents.

137.
Cette absence de dépassement est cohérente puisque s'agissant d'une piste non reprise au Prs, la piste 07L ne doit pas être utilisée pour l'atterrissage, sauf si aucune autre piste n'est disponible.

C'est en vain que la commune de JETTE *« craint »* que le jugement rendu par le tribunal autrement composé le 22 décembre 2023 ait pour conséquence indirecte de faire basculer les atterrissages de la piste 01 sur la piste 07L.

Alors que ce jugement a été prononcé il y a plus d'un an, aucun basculement n'est en l'espèce révélé.

Ce risque de basculement est, à ce stade et faute d'autres éléments, purement hypothétique.

138.
Il s'en déduit qu'à les supposer démontrées, les violations alléguées n'entraînent plus de conséquences suffisamment *« déterminantes »* sur l'environnement que pour justifier l'interdiction d'exploitation de nuit sollicitée.

Faute d'autres éléments, la demande de la commune de JETTE concernant ces mesures d'interdictions est, en tout état de cause, non fondée.

Elle en sera déboutée.

2.f) les violations spécifiques alléguées par la commune de WOLUWE-SAINT-LAMBERT

139.
La commune de WOLUWE-SAINT-LAMBERT Nous demande de constater les *« violations manifestes des normes de bruit »* lors des décollages sur les pistes 25 R suivis du virage à gauche.

Le virage à gauche est défini comme *« la procédure de décollage 25 R à Bruxelles-National qui fait virer les avions vers la gauche en direction de certaines balises, le virage étant initié à partir du moment où l'avion atteint une certaine altitude »* (pièce 2 du dossier de la commune de WOLUWE-SAINT-LAMBERT et plus particulièrement, le rapport de l'airportmediation, p. 1).

A ce stade, les avions virent à gauche à 1.700 pieds d'altitude vers les routes *« SPI, LNO, PITES, ROUSY et SOPOK »* (pièce 2 du dossier de la commune de WOLUWE-SAINT-LAMBERT et plus particulièrement, le rapport de l'airportmediation, p. 1 et p. 2).

Seuls les avions empruntant ces trois dernières routes survolent la commune de WOLUWE-SAINT-LAMBERT.

140.
En l'espèce, cette commune est située en zone 1.

Conformément à l'arrêté-bruit, le bruit événementiel (soit par survol) est censé ne pas dépasser 90 dB(A) entre 7h et 23h et 80 dB(A) entre 23h et 7h.

Le bruit spécifique (soit le bruit global lié à la source de bruit des avions) est quant à lui limité à 60 dB(A) entre 7h et 23h et 50 dB(A) entre 23h et 7h.

141.
A une date indéterminée, le sonomètre WSL_CHAR a été installé rue de la Charrette sur le territoire de WOLUWE-SAINT-LAMBERT.

Ce sonomètre permet de détecter les éventuels dépassements aux normes de bruit lors des décollages sur les pistes 25 R suivis du virage à gauche.

142.
La commune de WOLUWE-SAINT-LAMBERT produit un tableau duquel il ressort que divers dépassements auraient été signalés entre la période de juin 2023 à septembre 2023.

Nous ne tiendrons pas compte de ce tableau dès lors qu'il n'a pas été validé et globalise des dépassements incertains de moins de 2dB(A) dans une proportion inconnue.

Par identité de motifs avec ceux exposés *supra*, la fiabilité de ces données est sujette à caution.

Ne constituant pas un document suffisamment probant des violations alléguées, ces données ne seront pas examinées davantage.

143.
Les *« tableaux de synthèse par mois des infractions « bruit-avions » »* mettent par ailleurs en exergue que ledit sonomètre n'a enregistré aucune infraction de jour pour l'année 2024 (pièces 14 bis de la commune de KRAAINEM et de WEZEMBEEK-OPPEM).

Il a en revanche détecté un total de 269 survols infractionnels de nuit entre le 1er mai 2024 au 31 octobre 2024, soit sur une période de 6 mois.

Le nombre d'infractions est ventilé comme suit :
- mai : 63,
- juin : 60,
- juillet : 73,
- août : 38,
- septembre : 21,
- octobre : 14.

144.
Ce nombre d'infractions est préoccupant d'un point de vue de la santé publique dès lors qu'elles ont été commises en période de nuit.

L'ETAT BELGE ne conteste par ailleurs pas que près de 30 % d'entre elles ont eu lieu entre 6h et 7h du matin, soit durant un créneau particulièrement important en termes de sommeil (*cfr infra*).

L' *« amélioration de la situation »* constatée durant 2021 n'énerve en rien ce constat dès lors qu'il s'agit d'une période où le rythme de survol était anormalement bas en raison des restrictions de voyage décidées par les autorités publiques en période de pandémie.

145.
Il s'en déduit que ces dépassements induisent des nuisances sonores qui affectent de manière conséquente les personnes habitant sur le territoire de la commune de WOLUWE-SAINT-LAMBERT lors des décollages sur les pistes 25 R suivis du virage à gauche.

Ils portent une atteinte importante, voire déterminante, à l'environnement.

Il y a lieu de constater, comme demandé par cette commune, que les infractions précitées constituent des violations manifestes d'un arrêté relatif à la protection de l'environnement au sens de l'article 1er de la loi du 12 janvier 1993.

3) l'imputabilité des violations manifestes concernées

146.
L'ETAT BELGE *« réfute et conteste fermement toute critique d'attentisme »* arguant que la mise en œuvre de mesures efficaces implique un accord global avec les régions *« sur le cadre dans lequel pourrait s'inscrire harmonieusement l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National »* (voy. page 84 de ses conclusions additionnelles et de synthèse).

Selon lui, *« compte tenu de l'ensemble des contraintes »* auxquelles il est confronté et tenant compte des initiatives prises depuis nos derniers jugements, il *« considère avoir correctement exécuté la condamnation contenue dans le jugement du 9 décembre 2020 »* (voy. page 84 de ses conclusions additionnelles et de synthèse).

147.
Il est exact que l'ETAT BELGE a entrepris certaines démarches en lien avec la problématique des nuisances sonores depuis ce dernier jugement.

La plupart de ses initiatives l'ont cependant été sous la contrainte de décisions de justice ou d'obligations internationales. Tel est le cas de la mise en place des structures de concertation, la réalisation d'une étude d'incidences et le passage de la procédure conventionnelle (via balises radio) à la procédure PBN (satellite) pour les procédures de décollage et d'atterrissage.

Elles ne révèlent donc aucune intention politique dans le chef de l'ETAT BELGE d'entreprendre, à court terme, des mesures concrètes pour réduire les nuisances subies par la population des communes bruxelloises.

Au contraire, le contexte dans lequel elles ont été prises est le signe que les rares avancées de l'ETAT BELGE sont dues à des influences extérieures et non à une réelle conviction politique.

148.
Même si elles sont à encourager, force est de constater qu'aucune des initiatives entreprises jusqu'à présent n'est de nature à pouvoir apporter une solution à moyen terme à la situation infractionnelle litigieuse, alors que la présente procédure est en cours depuis plus de 8 ans et que les nuisances alléguées perdurent depuis plus de 10 années.

Il est en réalité toujours question à ce stade de discussions, de réunions, de groupes de travail, d'études et de tests.

149.
Certes, l'implantation de mesures nécessite au préalable d'être étudiée et testée. Il n'est par ailleurs aucunement question de faire fi des impératifs sécuritaires ou des obligations internationales en la matière.

Il n'en demeure pas moins que l'ETAT BELGE est toujours en phase préparatoire. Cet état d'avancement est inacceptable eu égard à l'ancienneté des nuisances et des enjeux cruciaux de santé publique.

La circonstance que le règlement d'exécution (UE) 598/2014 du 16 avril 2014 du Parlement européen et du Conseil 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, et abrogeant la directive 2002/30/CE imposerait des *« études approfondies, notamment d'études de sécurité et d'études socio-économiques »* en cas de *« restriction d'exploitation »* n'énerve en rien ce constat. Ce règlement ayant été adopté trois ans avant l'introduction de la procédure, cette obligation est bien connue de l'ETAT BELGE et aurait pu être dûment remplie depuis longtemps.

150.
Ceci est d'autant plus symptomatique que l'ETAT BELGE refuse catégoriquement de produire les résultats obtenus à la suite de ces phases préparatoires, ce qui a été confirmé à l'audience.

Cette rétention d'informations Nous empêche d'être éclairé utilement sur leur état d'avancement et, le cas échéant, de comprendre les motifs pour lesquels aucune mesure concrète n'a été prise sur le terrain pour que la situation, à tout le moins, cesse de s'aggraver indéfiniment.

Ainsi, c'est en vain que l'ETAT BELGE évoque avoir mis en place, en 2021, un groupe de travail technique réunissant la Dgta, Skeyes, les compagnies aériennes et l'aéroport ayant permis d'aboutir à des propositions et tests de solutions techniques à court, moyen et long termes. Aucun développement sur les résultats obtenus ne Nous est connu de sorte que l'on ignore l'effet positif de telles mesures sur la réduction des nuisances sonores générées par l'aéroport.

C'est de manière tout aussi peu pertinente que l'ETAT BELGE soutient que la subvention qu'il a accordée à Skeyes a permis d'entreprendre des tests en 2022 pour la mise en place de mesures pour rendre le secteur de l'aviation plus durable. Alors qu'ils sont censés être finalisés depuis plus d'une année, aucune donnée sur ces tests n'est produite. Il est donc impossible de déterminer leur contenu et d'évaluer si lesdites mesures permettront réellement de faire cesser, dans le futur, les violations aux normes de bruit.

Il importe peu que l'évaluation par Skeyes de l'impact de la modulation variable des redevances aéroportuaires mise en œuvre il y a 10 mois soit selon l'ETAT BELGE *« encourageante »*. Outre qu'aucun résultat n'est produit, l'ETAT BELGE ne détaille pas en quoi ceux-ci seraient encourageants pour la solution à apporter au litige.

Il en est de même des résultats des études *« coût efficacité »* portant sur la révision des valeurs maximales admises de quantité de bruit ainsi que sur l'interdiction des vols de courte distance intra-belges commandées par l'ETAT BELGE, lesquels ne sont pas davantage partagés.

151.
Outre qu'aucun résultat ne Nous est communiqué, aucune mesure concrète n'a été prise par l'ETAT BELGE pour réduire les nuisances sonores alléguées et ce, même de manière provisoire.

Pire, il se déduit du paiement des astreintes qu'en réalité, et malgré nos mesures d'interdiction, la situation de la population survolée en période nocturne a continué à s'aggraver par rapport à 2017.

Aucun *statu quo* n'a donc été préservé par l'ETAT BELGE en dépit de nos jugements du 9 décembre 2020 et 13 juin 2023.

152.
C'est enfin en vain que l'ETAT BELGE fait grand cas de contraintes *« géographique, météorologique, sécuritaire, institutionnelle, environnementale, judiciaire, procédurale, technique et économique »* pour justifier l'état peu avancé de ses démarches.

Les recommandations d'Envisa, notamment en ce qu'elles soulignent l'utilité d'un consensus politique clair définissant un ensemble d'objectifs spécifiques sur la manière d'appréhender l'exploitation de l'aéroport au regard des nuisances sonores font évidemment sens.

Il n'en demeure pas moins que les mesures d'interdiction prononcées dans notre jugement du 9 décembre 2020 tenaient compte des intérêts et de la situation concrète de toutes les parties, en ce compris ceux de l'ETAT BELGE.

Les difficultés auxquelles l'ETAT BELGE dit être actuellement confronté sont en substance similaires à celles prises en compte au stade de la balance des intérêts des parties. C'est d'ailleurs ce qui a justifié que Nous limitions les mesures d'interdiction de manière à uniquement maintenir une situation de standstill en période nocturne.

Or, l'ETAT BELGE ne semble pas avoir été disposé, en l'absence d'un accord politique global, à entreprendre les mesures opérationnelles nécessaires pour respecter les mesures d'interdiction litigieuses et partant, exécuter nos jugements du 9 décembre 2020 et 13 juin 2023 sur ce point.

Rien n'indique davantage que l'un des scenarios envisagé par Envisa dans son chapitre 3 pour diminuer les nuisances sonores serait du reste sur le point d'être concrétisé.

153.
L'ETAT BELGE ne peut soutenir que même les avions les plus silencieux existant sur le marché ne seraient pas en mesure de respecter les normes de bruit litigieuses pour se dispenser d'agir avec plus de diligence.

Envisa ne souligne nulle part dans son rapport que l'arrêté-bruit serait *« impossible »* à respecter ou que des alternatives ne seraient pas envisageables pour le respecter davantage et ce, malgré les affirmations de l'ETAT BELGE en ce sens. Au contraire, Envisa envisage dans son étude d'incidences certaines alternatives permettant une amélioration substantielle de la situation des populations survolées tout en préservant la pérennité de l'aéroport.

L'argument selon lequel les valeurs de l'arrêté-bruit sont utopiques a du reste d'ores et déjà été développé par des compagnies aériennes devant le Conseil d'Etat sans qu'il n'ait été retenu. Cet arrêté prend en considération les caractéristiques générales du bruit généré par le survol des

avions, ayant préalablement fait effectuer des études concrètes des nuisances sonores aériennes (CE, 9 mai 2006, n° 158.548 prononcé en assemblée générale et notamment les pages 21 et 24) et intégrant dans l'Arrêté une norme spécifique relative au bruit généré par les avions (Lsp)).

En tout état de cause, à supposer que tel soit le cas, cette impossibilité ne pourrait aucunement justifier l'aggravation constatée.

Les statistiques non contestées comptent en effet 237.888 mouvements d'avions en 2017 pour 198.609 en 2024 (voy. les allégations des parties à l'audience sur la base des données reprises sur le site internet https://www.batc.be/fr/statistiques/mouvements-aeroportuaires).

L'ETAT BELGE n'explique ainsi pas en quoi il n'aurait pas été possible de préserver à tout le moins le niveau de nuisances et ce, alors que le nombre de vols a diminué depuis 2017.

154.
Enfin, l'ETAT BELGE ne peut davantage se retrancher derrière le fait que le choix d'utiliser plus fréquemment les pistes 25L et 25R de l'aéroport notamment est fonction de différents critères et facteurs, à commencer par la direction des vents dominants (sud ouest).

Il s'agit d'un critère parmi d'autres, au demeurant connu des autorités fédérales depuis longtemps.

L'ETAT BELGE ne produit aucune pièce de nature à démontrer que des solutions n'auraient pu être envisagées de manière à intégrer cet élément tout en minimisant l'impact des nuisances sonores sur la population survolée.

Même s'il met en exergue la nécessité d'un consensus politique en la matière, Envisa ne conclut pas à l'impossibilité d'aboutir à une solution équilibrée permettant d'allier un degré de nuisances acceptable avec une capacité d'exploitation de l'aéroport adéquate.

Une optimisation du Prs et des composantes de vent est du reste possible puisqu'évoquée expressément par Envisa dans son étude d'incidences (*cfr supra*).

5) les mesures provisoires accordées après balance des intérêts

155.
En vertu de l'article 1er, alinéa 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 1er, alinéa 1er 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 intérêts, le tout sachant que la mesure adéquate tend à protéger l'environnement et est adaptée aux besoins de la cause (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).

156.
En l'espèce, et par identité de motifs avec ceux exposés *supra*, la manière dont l'ETAT BELGE exploite les trois routes litigieuses nos ordonnances du 9 décembre 2020 et du 13 juin 2023 est toujours constitutive d'une violation manifeste de la législation relative à la protection de l'environnement, dont fait partie l'arrêté bruit.

Les dépassements des normes fixées par cet arrêté surtout durant la nuit et le petit matin (23h à 7h) portent toujours une atteinte importante à l'environnement, en ce qu'ils induisent des nuisances sonores qui affectent de manière conséquente les personnes habitant sur le territoire survolé.

Ces infractions ont toujours un impact sur un nombre important de riverains, ce qui n'est d'ailleurs en tant que tel pas contesté.

157.
La situation semble d'autant plus préoccupante que la position de l'ETAT BELGE consistant à attendre un accord politique pour agir concrètement est inchangée depuis 2014.

En d'autres termes, rien n'indique que sans incitant de notre part, des moyens seront mis en place à court ou moyen terme pour diminuer de manière effective les nuisances causées ou, à tout le moins, de maintenir une situation nocturne de *standstill* par rapport à 2017.

Les incidences des nuisances sonores sur la vie quotidienne des habitants qui les subissent, de jour ou de nuit, prises en considération avec le fait que l'ETAT BELGE précise qu'aucun aménagement opérationnel ne peut être mis en place à brève échéance pour améliorer la situation en l'absence de consensus politique, imposent que la problématique des nuisances sonores soit gérée de manière cadencée, avec fixation de délais à respecter, si nécessaire sous la contrainte.

Nous prononcerons dès lors les mesures préventives et de cessation contraignantes suivantes :

- *L'étude d'incidences*

158.
L'étude d'incidences, en ses deux volets (objectivation et mesures alternatives) réalisée par Envisa est incomplète et partant, ne répond pas, à l'heure actuelle, à que Nous avions décidé dans nos jugements du 19 juillet 2017, 1er février 2019 et 9 décembre 2020.

L'étude d'incidences à réaliser selon les modalités prévues constitue toujours un élément d'importance, voire essentiel, pour la suite à réserver au litige qui nous est soumis.

Il est dès lors indispensable que la version définitive de cette étude soit mise à disposition dans un délai relativement rapproché, pour permettre l'enclenchement des prochaines phases de la gestion du dossier relatif à ces nuisances sonores.

Il faut souligner que si les autorités doivent disposer d'un délai raisonnable pour prendre position et procéder aux analyses complexes inhérentes à la problématique, il est de la plus haute importance de prendre en considération que les habitants touchés par ces nuisances sonores les subissent au quotidien.

159.
Même s'il est important de disposer, dans un délai rapproché, de cette étude d'incidence, les difficultés rencontrées par Envisa pour appréhender et exécuter sa mission justifie de postposer à nouveau la date butoir initialement prévue.

Il s'agit d'éléments factuels de la cause qui ont évolué depuis l'introduction de la procédure et sur lesquels Nous n'avions pas de prise au moment de nos prises de délibéré.

160.
L'ETAT BELGE est ainsi condamné à communiquer la version définitive et complète de l'étude d'incidences, en ses deux volets, à chacune des parties au présent litige, **pour le 1er juin 2026** au plus tard.

Pour le contraindre au respect de ce délai, Nous l'assortissons de l'astreinte prévue en termes de dispositif.

161.
Le manque de diligence de l'ETAT BELGE justifie que Nous le contraignions à informer les parties, pour le **1er octobre 2026 au plus tard**, des mesures concrètes et des échéances retenues afin de mettre un terme aux violations manifestes que Nous avons constatées lors de l'utilisation de la route aérienne du Canal, de la route aérienne du Ring, des atterrissages sur la piste 01 ainsi que des décollages sur les pistes 25 R suivis du virage à gauche.

Pour le contraindre au respect de ce délai, Nous l'assortissons de l'astreinte prévue en termes de dispositif.

162.
Imposer à l'ETAT BELGE d'informer les parties sur la manière dont il entend gérer l'exploitation de l'aéroport pour le surplus serait disproportionné et non conforme à notre pouvoir de juridiction.

En effet, si Nous disposons d'un pouvoir d'appréciation quant aux mesures préventives à adopter, le tout eu égard aux intérêts respectifs en jeu, il n'en reste pas moins que Nous ne pouvons Nous immiscer dans le pouvoir discrétionnaire dont dispose l'ETAT BELGE en ce qui concerne l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, en application du principe constitutionnel de la séparation des pouvoirs.

Notre pouvoir de juridiction ne Nous permet pas de Nous substituer à l'administration et de juger en opportunité la politique globale mise en place pour gérer toutes les nuisances sonores générées par l'aéroport de Bruxelles.

Nous sommes uniquement saisi d'une action en cessation environnementale limitée à certaines violations.

163.
Du reste, imposer à l'ETAT BELGE de donner des injonctions générales, précises et obligatoires en termes de composantes de vent à Skeyes reviendrait à ce que Nous statuions par voie de disposition générale et règlementaire, ce que Nous ne pouvons faire en vertu de la séparation des pouvoirs. Nous ne ferons donc pas droit aux demandes des parties en ce sens.

La circonstance que dans le cadre d'un autre litige et concernant d'autres parties, le tribunal autrement composé a condamné l'ETAT BELGE à prendre certaines mesures en termes de composantes de vent, n'énerve en rien ce constat. Ce jugement a été rendu dans un litige indemnitaire dont la finalité et l'objet diffère de celle de notre saisine. Il a pour le surplus une autorité de chose jugée limitée aux parties concernées.

Surabondamment, Nous avons sollicité un complément d'informations concernant les limites et la faisabilité des composantes de vent en vigueur et, le cas échéant, celles appliquées par Skeyes. A défaut d'être éclairé à suffisance, Nous estimons les demandes d'injonction à Skeyes, en tout état de cause, non justifiées à ce stade.

164.
Nous Nous rallions à la position de la REGION DE BRIXELLES-CAPITALE et consorts selon laquelle les mesures possibles permettant de contribuer à atteindre le résultat escompté peuvent être une combinaison de tout ou partie des scénarios mis en lumière dans l'étude d'incidences d'Envisa.

Ces scenarios ne sont du reste pas exhaustifs de sorte que l'ETAT BELGE pourrait, le cas échéant, avoir recours à d'autres scenarios alternatifs.

Tenant compte du principe de séparation des pouvoirs, Nous ne pouvons pas Nous substituer à l'administration dans son pouvoir discrétionnaire. Il ne Nous appartient pas de choisir, à sa place, les mesures concrètes à mettre en place pour parvenir à la cessation des violations constatées, ni davantage de déterminer les critères à prendre en considération pour ce faire (répartition versus concentration des vols, sécurité de la navigation aérienne, impact sur la capacité, *etc*...).

Ceci étant, il est indéniable que les scenarios envisagés par Envisa ne sont pas dénués de pertinence et peuvent, à suivre ses conclusions, avoir un impact positif sur l'ampleur des nuisances sonores constatées.

Tenant compte des enjeux de santé publique, de l'absence d'amélioration depuis le début de la procédure et du nombre important d'années consacré à l'étude d'incidences, il serait inacceptable que le travail fourni par Envisa soit écarté par l'ETAT BELGE d'un revers de main sans que les parties ne puissent comprendre les motifs le justifiant.

Il sera donc fait droit à la demande des parties d'exiger de l'ETAT BELGE de motiver son choix de ne pas avoir recours aux scénarios envisagés par Envisa et de privilégier un autre scénario.

Afin de lui permettre d'expliquer ses choix, l'ETAT BELGE disposera d'un délai de deux mois supplémentaires, soit **jusqu'au 1er décembre 2026** au plus tard, pour communiquer aux parties la motivation de ses choix et des échéances retenues.

Pour le contraindre au respect de ce délai, Nous l'assortissons de l'astreinte prévue en termes de dispositif.

- *Aménagement d'une situation d'attente*

165.
Afin d'aménager la situation des parties, Nous prenons en considération l'ensemble des éléments déjà exposés dans nos jugements du 19 juillet 2017, 1er février 2019 et 9 décembre 2020 et 13 juin 2023, et notamment ceux exposés sous la balance des intérêts effectuée à ce moment.

Il y est expressément renvoyé.

Nous soulignons cependant que l'ETAT BELGE a pour mission d'assurer le meilleur équilibre possible entre les intérêts suivants qui, parfois, s'avèrent contradictoires :
- la sécurité, laquelle est la condition *sine qua non* de l'exploitation de l'aéroport,
- l'exploitation de l'aéroport, en ce qu'elle engendre de la croissance économique et dès lors des emplois directs et indirects ; L'exploitation adéquate de l'aéroport implique de prendre en considération que l'aéroport participe à un réseau européen et international, ce qui engendre des obligations diverses, notamment en termes d'horaires,
- le droit fondamental des riverains et personnes habitant sous les routes aériennes à un environnement sain.

Ces intérêts sont tous cruciaux, chacun dans leur domaine.

166.
Sans minimiser d'aucune manière les nuisances qui peuvent exister durant les périodes diurnes, une attention spécifique semble toujours devoir être accordée aux habitants qui subissent ces nuisances durant ce qui devrait être une indispensable période de tranquillité nocturne.

Il y a lieu, dans ces circonstances, de s'assurer que les habitants résidant sous la route du Canal, sous la route du Ring et sous la route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01 soient assurés que les nuisances de nuit et de petit matin ne vont pas persister à s'aggraver, à leur détriment.

Aucune mesure d'interdiction n'est en tant que tel formulée par la commune de WOLUWE-SAINT-LAMBERT concernant les départs depuis la piste 25 R suivis du virage à gauche. Tenant compte de la courte période d'infractions constatées, il n'est en tout état de cause pas justifié d'ordonner pareille mesure à ce stade.

167.
Tenant compte de l'ensemble des considérations développées dans la présente ordonnance, Nous réinstaurons, pour l'avenir, les interdictions d'exploitation telles que prévues dans notre ordonnance du 13 juin 2023 sous les réserves reprises *infra*.

La présente interdiction est prononcée à dater de la signification du présent jugement, à titre provisoire, dans l'attente du dépôt du complément de l'étude d'incidences et de la prise de position de l'ETAT BELGE sur la manière d'appréhender la problématique des nuisances sonores litigieuse.

Elles seront d'application tant qu'aucune autre décision ne sera pas prise dans le cadre de cette procédure en sens contraire.

168.
Pour contraindre l'ETAT BELGE au respect de cette interdiction, Nous l'assortissons d'une astreinte par infraction égale ou supérieure à 5 dB(A) par rapport aux limites exprimées en SEL par l'Arrêté Bruit bruxellois.

Ces astreintes seront calculées de la même manière que celle prévue dans notre jugement du 13 juin 2023.

L'article 3, alinéa 2, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien a entre-temps été abrogé. La condition selon laquelle l'astreinte ne sera due que pour autant que le sonomètre ayant enregistré l'infraction ait été étalonné-ajusté de manière hebdomadaire conformément à cet article 3, est partant supprimée.

169.
Quant au montant de l'astreinte, l'ETAT BELGE s'est contenté, dans les dossiers relatifs aux nuisances sonores, de payer les astreintes sans mettre en place les mesures nécessaires en vue de respecter les mesures d'interdiction.

Il est dès lors justifié de revoir le plafond et le montant de l'astreinte à la hausse, ceux-ci s'avérant insuffisants à inciter l'ETAT BELGE à mettre fin à la situation infractionnelle ou, à tout le moins, à respecter la situation d'attente aménagée.

L'astreinte sera fixée à un maximum de 18.000.000 €, pour chacune des trois routes concernées, et ce pour la période de protection mise en place par le présent jugement.

Il y a par ailleurs lieu de majorer les astreintes à 18.000 € par infraction comptabilisée dès lors qu'au vu des circonstances et en l'état actuel, celles fixées à 12.000 € étaient insuffisantes à inciter l'ETAT BELGE à respecter les interdictions prononcées.

170.
Nous précisons que Nous avons déjà décidé que le mécanisme des astreintes tel que prévu est cohérent, notamment dans nos ordonnances des 9 décembre 2020 et 13 juin 2023. Les motifs y repris sont toujours d'actualité. Aucun élément nouveau ne Nous permet au demeurant de revenir sur l'autorité de chose jugée attachée à ces jugements..

Les critiques de l'ETAT BELGE sont d'autant moins pertinentes que depuis 5 années, celui-ci a payé la quasi-totalité des astreintes réclamées sans réserve et ce, alors que leur montant est astronomique.

171.
Enfin, Nous ne ferons pas droit aux demandes des parties consistant à obtenir l'interdiction immédiate de l'utilisation des avions les plus bruyants ainsi que la cessation immédiate de l'utilisation des routes litigieuses ou des vols de nuit en cas de non-respect des mesures d'interdiction concernées.

Ceci impliquerait que Nous statuions par voie de disposition générale et règlementaire, ce que Nous ne pouvons faire. Par ailleurs, cette demande paraît disproportionnée dès lors qu'elle aurait pour effet d'interdire tous les vols sans distinction, mêmes ceux respectant les valeurs limites de l'Arrêté-bruit.

L'absence de proactivité de l'ETAT BELGE justifie en revanche de faire droit à la demande des parties de refixer l'affaire en date-relais pour vérifier la concrétisation des mesures annoncées par l'ETAT BELGE et d'envisager d'autres mesures, quelles soient préventives ou de cessation.

6) l'appel immédiat

172.
Nous autorisons qu'un (éventuel) appel immédiat soit interjeté à l'encontre de notre jugement quand bien même cet appel serait limité aux mesures provisoires prononcées.

L'autorisation d'appel immédiat repose sur l'importance toute particulière que présente le présent litige et l'incidence que pourrait avoir la mesure provisoire décidée pour les parties au litige.

** ** **

PAR CES MOTIFS,

Nous, Mme D. Grisard, juge désignée pour remplacer le président du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles ;

Assistée par Mme R. Fadli, greffier délégué ;

Vu la loi du 15 juin 1935 sur l'emploi des langues en matière judiciaire ;

Statuant contradictoirement, dans le cadre d'une action comme en référé :

1.
Constatons que les parties n'ont pu se concilier.

2.
Disons la demande d'intervention volontaire des communes de GRIMBERGEN, de MACHELEN, de MEISE, de WEMMEL, la VILLE DE VILVOORDE et des particuliers visés en pages 5 et 6 de notre jugement irrecevable ;

3.
Disons les demandes des autres parties fondées dans la mesure reprise ci-après ;

4.
Constatons les violations manifestes exposées *supra* lors de l'utilisation de la route aérienne du Canal, de la route aérienne du Ring, des atterrissages sur la piste 01 ainsi que des décollages sur les pistes 25 R suivis du virage à gauche.

5.
Reportons la date butoir fixée dans notre décision du 9 décembre 2020 pour que l'ETAT BELGE communique à chacune des parties l'étude d'incidences, en ses deux volets, réalisée en exécution des jugements prononcés les 19 juillet 2017, 1er février 2019 et 9 décembre 2020.

6.
Condamnons l'ETAT BELGE à communiquer à chacune des parties au présent litige, pour le **1er juin 2026 au plus tard**, la version définitive et complète de l'étude d'incidences, de manière à ce qu'elle contienne :

- des informations actualisées concernant les limites et la faisabilité des composantes de vent en vigueur et, le cas échéant, celles appliquées par Skeyes ;
- un avis technique sur les composantes de vent à appliquer de manière à maximiser l'utilisation du Prs tout en garantissant la sécurité des opérations aériennes ;
- la modélisation du Prs couplée d'une analyse scientifique de « *l'atténuation des nuisances sonores* » et des « *incidences sur la capacité d'exploitation* » en résultant.

Ceci sous peine d'une astreinte, due à la seule REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, de 10.000 € par jour de retard avec un plafond maximal de 2.000.000 €.

Il est précisé qu'Envisa peut, si elle l'estime opportun profiter du délai lui octroyé pour examiner le nouveau scénario présenté à l'audience. Il lui est par ailleurs loisible de préciser, de clarifier ou de compléter son étude d'incidences de toutes informations pertinentes à la solution du litige.

Invitons l'ETAT BELGE à communiquer la copie de notre jugement à Envisa.

7.
Condamnons l'ETAT BELGE à informer les parties, pour le **1er octobre 2026 au plus tard**, des mesures concrètes et des échéances retenues afin de mettre un terme aux violations manifestes que Nous avons constatées lors de l'utilisation de la route aérienne du Canal, de la route aérienne du Ring, des atterrissages sur la piste 01 ainsi que des décollages sur les pistes 25 R, suivis du virage à gauche.

Ceci sous peine d'une astreinte, due à la seule REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, de 10.000 € par jour de retard avec un plafond maximal de 2.000.000 €.

8.
Condamnons l'ETAT BELGE à motiver ses choix et les échéances retenues pour le **1er décembre 2026 au plus tard** sous peine d'une astreinte, due à la seule REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, de 10.000 € par jour de retard avec un plafond maximal de 2.000.000 €,

9.
Dans l'attente du dépôt de l'étude d'incidences et de la prise de position de l'ETAT BELGE, Nous prononçons les mesures provisoires suivantes :

Interdisons à l'ETAT BELGE d'exploiter la route aérienne du Canal, la route aérienne du Ring et la route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01 mais uniquement en ce que pareille exploitation générerait, pour la période allant de 23h à 7h, une augmentation des infractions aux normes de l'Arrêté Bruit bruxellois du 27 mai 1999 au regard des infractions constatées pour le même mois durant l'année civile 2017 ;

Disons que cette mesure d'interdiction est assortie d'une astreinte de 18.000 € par infraction supérieure ou égale à 5dB(A) par rapport aux limites exprimées en SEL dans l'Arrêté Bruit bruxellois, par rapport au nombre d'infractions supérieures ou égales à 5dB(A) enregistrées le mois

correspondant de l'année civile 2017, le tout au regard des mesures effectuées par les sonomètres de Bruxelles-Environnement placés sous les trois routes aériennes concernées ;

ceci, tenant compte des considérations suivantes :

- la mesure d'astreinte commence à courir le 1er jour du mois qui suit la signification du présent jugement à l'ETAT BELGE, pour autant que cette signification ait eu lieu au plus tard le 15 du mois précédent,
- l'astreinte est uniquement due à la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
- au regard du mécanisme mis en place par l'arrêté bruit bruxellois, ne constitue un événement susceptible de devenir une infraction que lorsqu'il y a passage d'un avion générant un bruit supérieur à 70 dB(A) mesuré en Laeq,1sec ; ensuite, ce vol est analysé par rapport aux limites exprimées en SEL,
- l'astreinte est fixée à un maximum de 18.000.000 €, pour chacune des trois routes concernées.

10.
Autorisons qu'un (éventuel) appel immédiat soit interjeté à l'encontre de notre jugement quand bien même cet appel serait limité à une mesure provisoire.

11.
Pour le surplus, fixons la cause pour 45 minutes à l'audience du **11 janvier 2027** à 9h (bâtiment Montesquieu, rue des Quatre Bras, 13 à 1000 Bruxelles, salle 6) en date-relais ;

Réservons à statuer sur le surplus, en ce compris les dépens ;

Ainsi jugé et prononcé à l'audience publique de la chambre des Référés du tribunal de première instance francophone de Bruxelles, le 26 février 2025.

où étaient présents et siégeaient :

- Mme D. Grisard, Juge
- Mme R. Fadli, greffier délégué

FADLI

GRISARD