

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

expédition

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

☐ ne pas présenter à l'inspecteur

JUG-JGC

N° 203

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles, Section Civile

Jugement

Chambre des référés
affaires civiles

(Audience extraordinaire)

Comme en référé

présenté le
ne pas enregistrer

Comme en référé

Jugement définitif

Contradictoire

Annexes :

- 1 jugement
- 11 requêtes
- 53 conclusions

EN CAUSE DE:

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

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

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

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

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

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

CONTRE:

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

Partie défenderesse,

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

EN PRESENCE DE:

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

Première partie intervenante volontaire,

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

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

Deuxième partie intervenante volontaire,

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

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

Troisième partie intervenante volontaire,

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

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

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

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

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

Quatrième, cinquième, sixième et septième parties intervenantes volontaires,

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

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

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

Huitième et neuvième parties intervenantes volontaires,

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

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

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

Dixième et onzième parties intervenantes volontaires,

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

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

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

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

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

Douzième, treizième, quatorzième et quinzième parties intervenantes volontaires,

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

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

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

Seizième et dix-septième parties intervenantes volontaires,

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

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

Dix-huitième partie intervenante volontaire,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

** * * *

Table des matières

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

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

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

Vu les pièces de procédure, notamment :

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

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

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

* * * * *

A. OBJET DES DEMANDES

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

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

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

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

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

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

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

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

A court terme :

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

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

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

- Pour la commune de Woluwe-Saint-Pierre

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

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

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

2. Concernant les nuisances sonores

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

3. Concernant la période de nuit

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

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

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

5. Respect de l'autorité de chose jugée

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

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

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

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

2. Concernant les vols de nuit

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

3. Concernant les « routes » de vols au décollage

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

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

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

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

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

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

2. Adoption de nouvelles mesures ou instructions :

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

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

De manière générale,

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

Condamner les parties défenderesses aux dépens.

- Pour les communes de Kraainem et Wezembeek-Oppem

En ce qui concerne leurs propres demandes :

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

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

Quant aux demandes de la Région de Bruxelles-Capitale :

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

- Pour le surplus :

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

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

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

Le tout :

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

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

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

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

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

La Région flamande

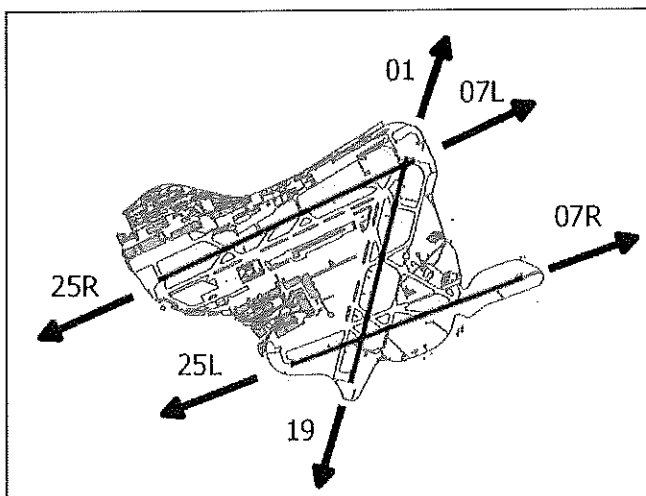
- Soulèvent un déclinatoire de juridiction,
- Soulèvent un incident de répartition et sollicitent le renvoi de la cause au tribunal de première instance francophone de Bruxelles, en lieu et place de la juridiction présidentielle (incident non soulevé par la Région flamande),
- Concluent à l'irrecevabilité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

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

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

B. CONTEXTE FACTUEL

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹ Qui elles-mêmes sont susceptibles de se subdiviser.

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

- la piste 19 a généré :
 - 12.982 décollages de jour et 1.483 décollages de nuit, soit 12,09% de l'ensemble des décollages,
 - 1.902 atterrissages de jour et 995 atterrissages de nuit, soit 2,42% de l'ensemble des atterrissages,
- La piste 01 a généré :
 - 3.377 décollages de jour et 45 décollages de nuit, soit 2,86% des décollages,
 - 13.846 atterrissages de jour et 1.254 atterrissages de nuit, soit 12,62% de l'ensemble des atterrissages.

Ainsi, pour l'année 2015

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

D. ARRETE BRUIT BRUXELLOIS DU 27 MAI 1999

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

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

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

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

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

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

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

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

Valeurs limites pour le bruit au sol généré par le trafic aérien				
Source: AGRBC du 27/05/1999				
Zones ⁽¹⁾	Bruit perçu au sol et à l'extérieur			
	L _{evt} ⁽²⁾		L _{Sp avion} ⁽³⁾	
	Jour (07-23h)	Nuit (23-07h)	Jour (07-23h)	Nuit (23-07h)
Zone 0	80 dB(A)	70 dB(A)	55 dB(A)	45 dB(A)
Zone 1	90 dB(A)	80 dB(A)	60 dB(A)	50 dB(A)
Zone 2	100 dB(A)	90 dB(A)	65 dB(A)	55 dB(A)
⁽¹⁾ zones concentriques délimitées par des arcs de cercle de 10 et 12 km, la zone 0 étant la plus éloignée de l'aéroport				
⁽²⁾ indicateur événementiel exprimé en valeurs acoustiques SEL				
⁽³⁾ spécifique aux bruit des avions exprimé en LAeq,t				

L'Arrêté Bruit se base sur :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁵ N° 32 de ses conclusions de synthèse.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les cas suivants en sont des exemples:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ainsi, l'Etat y précise :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(...)

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

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

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

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

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

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

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

Le dispositif sera revu à la lumière de cette observation.

(...)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

G. ACTION EN CESSATION ENVIRONNEMENTALE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ces intérêts en présence sont , en substance :

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

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

H. TENTATIVE DE CONCILIATION

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

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

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

L'Etat relève que ce déclinatoire concerne :

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

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

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

Il peut ainsi intervenir au stade :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

14 Idem.

15 Idem.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

K. RECEVABILITE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

57. L'Etat belge relève que :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

64. La loi du 13 février 2006 impose :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2.2. Examen in concreto

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ces instructions doivent être lues en leur ensemble.

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

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

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

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

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

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

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

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

L.2.3..Conclusion

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

78. Le principe de proportionnalité recouvre plusieurs notions²⁶ :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

²⁷ P. Goffaux, op cit, p.177 et suiv.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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