

numéro de répertoire

2019/

date de la prononciation

01/02/2019

numéro de rôle

18/4372/A

expédition

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

☐ ne pas présenter à
l'inspecteur

JUG-DIV

N° 28

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles, Section Civile

Jugement

Chambre des référés
affaires civiles

Comme en référé

présenté le

ne pas enregistrer

Comme en référé

Jugement partiellement définitif + RG
contradictoire

EN CAUSE DE :

1. **La REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**, représentée par son Gouvernement, en la personne de la Ministre de l'Environnement, dont le cabinet est établi à 1000 Bruxelles, rue Capitaine Crespel, 35 ;

Partie demanderesse au principal,

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

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

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

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

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

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

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

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

Sixième partie demanderesse, sur intervention volontaire,

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

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

Septième partie demanderesse, sur intervention volontaire,

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

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

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

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

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

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

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

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

Douzième partie demanderesse, sur intervention volontaire,

Représentée par **Me Thomas HAUZEUR loco Me France GUERENNE**, avocat, dont le cabinet est établi à 1300 Wavre, chemin du Stocquoy, 1-3, où il est fait élection de domicile pour les besoins de la présente cause, france.guerenne@hsp.be ;

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

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

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

16. L'**asbl BRUXELLES AIR LIBRE**, inscrite à la BCE sous le n° 0462 799 007, dont le siège social est établi à 1150 Bruxelles, avenue des cinq Bonniers, 35 ;

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

Représentées par **Me Damien JANS**, avocat, dont le cabinet est établi à 1170 Bruxelles, chaussée de la Hulpe, 181/24, où il est fait élection de domicile pour les besoins de la présente cause, djans@joynlegal.be ;

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

Dix-septième partie demanderesse, sur intervention volontaire,

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

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

Dix-huitième partie demanderesse, sur intervention volontaire,

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

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

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

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

Représentées par **Me Luc MISSON et Me Laurent WYSEN**, avocats, dont le cabinet est établi à 4020 Liège, rue de Pitteurs, 41, où il est fait élection de domicile pour les besoins de la présente cause, info@misson.be ;

CONTRE :

1. L'ETAT BELGE, représenté par le Ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belge, dont les bureaux sont établis à 1070 Bruxelles, rue Ernest Blerot, 1 ;

Partie défenderesse au principal,

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

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

Seconde partie défenderesse, sur intervention volontaire,

Représentée par **Me Marie-Louise RICKER** loco **Me Steve RONSE** et **Me Meindert GEES**, avocats, dont le cabinet est établi à 8500 Courtrai, Beneluxpark, 27B, info@publius.be ;

** ** *

TABLE DES MATIERES

A.	OBJET DES DEMANDES	8
B.	CONTEXTE FACTUEL	14
B.1.	L'aéroport de Bruxelles National	14
B.2.	L'exploitation de l'aéroport	15
B.3.	Les AIP	16
B.4.	Les routes aériennes	18
B.5.	Les sonomètres	19
B.6.	Trafic aérien de jour et de nuit	19
B.7.	La mesure du bruit	19
B.8.	Recommandations de l'OMS en matière de nuisances sonores	22
B.9.	Directive européenne 2002/49 du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement	24
B.10.	Réglementation bruxelloise	25
B.11.	Les cartes de contours de bruit	28
B.12.	Historique procédural	29
C.	NATURE DE L'ACTION EN CESSATION ENVIRONNEMENTALE	33
D.	TENTATIVE DE CONCILIATION	36
E.	POUVOIR DE JURIDICTION	36
F.	RECEVABILITE – EXCEPTION DE L'AUTORITE DE CHOSE JUGEE	38
F.1.	Considérations introductives	38
F.2.	Eléments théoriques à prendre en considération pour trancher l'exception soulevée	41
F.2.1.	La notion d'autorité de chose jugée	41
F.2.2.	Nature de l'action en cessation environnementale	42
F.2.3.	Les incidences particulières en matière d'astreinte	42
F.3.	Examen in concreto de l'exception de l'autorité de chose jugée	43
F.3.1.	Les alternatives dans le cadre de l'étude d'incidences	43
F.3.2.	Participation du public ou information du public	45
F.3.3.	Clarifier et/ou adapter les composantes de vent	46
F.3.4.	Situation des habitants de Woluwe-Saint-Pierre – interdiction d'aggravation	46
F.3.5.	Les autres demandes	47
G.	APPRECIATION AU FOND	48
G.1.	Effet positif de l'autorité de chose jugée	48
G.2.	Quant aux violations manifestes de législations relatives à la protection de l'environnement et leur incidence sur l'environnement	49
G.2.1.	Situation déjà constatée par les jugements des 31 juillet 2014 et 19 juillet 2017	49
G.2.1.a	Le jugement du 31 juillet 2014	50
G.2.1.b	Le jugement du 19 juillet 2017	50
G.2.2.	Situation actuelle du survol de la Région de Bruxelles-Capitale	55
G.3.	Balance des intérêts, mesures contraignantes et astreintes	59
G.3.1.	Considérations préalables	59
G.3.2.	L'étude d'incidences	61
G.3.3.	Aménagement d'une situation d'attente	63
G.3.4.	Quelques considérations finales	67

En cette cause, plaidée les 28 et 29 novembre 2018, avec prise en délibéré le 29 novembre 2018, le tribunal prononce le jugement suivant :

Vu les pièces de procédure, notamment :

- La citation comme en référé signifiée le 22 juin 2018 par Me Laurent LELEUX, huissier de justice suppléant, en remplacement de Me Bernard LABRANCHE, huissier de justice de résidence à 1000 Bruxelles, chaussée de La Hulpe, 110 ;
- L’ordonnance 747, § 1^{er} du Code judiciaire prononcée le 27 juin 2018 ;
- La requête en intervention volontaire des COMMUNES DE FOREST et SAINT-GILLES déposée le 27 juin 2018 ;
- La requête en intervention volontaire de la COMMUNE DE WOLUWE-SAINT-PIERRE déposée le 27 juin 2018 ;
- La requête en intervention volontaire des COMMUNES DE KRAAINEM et WEZEMBEEK-OPPEM déposée le 3 août 2018 ;
- La requête en intervention volontaire de la COMMUNE D’IXELLES déposée le 27 juin 2018 ;
- La requête en intervention volontaire de la COMMUNE DE SCHAERBEEK déposée le 27 juin 2018 ;
- La requête en intervention volontaire de la COMMUNE D’ETTERBEEK déposée le 10 août 2018 ;
- La requête en intervention volontaire de la COMMUNE DE GANSHOREN déposée le 10 août 2018 ;
- Les conclusions de l’ETAT BELGE déposées le 14 août 2018 ;
- La requête en intervention volontaire de la COMMUNE DE WOLUWE-SAINT-LAMBERT déposée le 24 août 2018 ;
- La requête en intervention volontaire de la COMMUNE D’AUDERGHEM déposée le 24 août 2018 ;
- La requête en intervention volontaire de la COMMUNE DE WATERMAEL BOITSFORT déposée le 24 août 2018 ;
- La requête en intervention volontaire de l’ASBL BRUXELLES AIR LIBRE déposée le 24 août 2018 ;
- La requête en intervention volontaire de la COMMUNE DE BERCHEM-SAINTE-AGATHE déposée le 30 août 2018 ;
- La requête en intervention volontaire de la COMMUNE DE KOEKELBERG déposée le 24 août 2018 ;
- La requête en intervention volontaire de la COMMUNE D’ANDERLECHT déposée le 5 septembre 2018 ;
- La requête en intervention volontaire de la VILLE DE BRUXELLES déposée le 7 septembre 2018 ;
- La requête en intervention volontaire de la COMMUNE DE JETTE déposée le 11 septembre 2018 ;
- Les conclusions de la COMMUNE DE WOLUWE-SAINT-PIERRE déposées le 14 septembre 2018 ;
- Les conclusions des COMMUNES DE KRAAINEM et WEZEMBEEK-OPPEM déposées le 14 septembre 2018 ;
- Les conclusions de la RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE déposées le 14 septembre 2018 ;
- La requête en intervention volontaire de la COMMUNE DE MOLENBEEK déposée le 14 septembre 2018 ;
- Les conclusions des COMMUNES DE FOREST, SAINT-GILLES et ANDERLECHT déposées le 14 septembre 2018 ;
- Les conclusions additionnelles et de synthèse de l’ETAT BELGE déposées le 5 octobre 2018 ;
- Les conclusions de synthèse de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE déposées le 30 octobre 2018 ;
- Les conclusions additionnelles et de synthèse de la COMMUNES DE WOLUWE-SAINT-PIERRE déposées le 30 octobre 2018 ;
- Les conclusions additionnelles et de synthèse des COMMUNES DE KRAAINEM et WEZEMBEEK-OPPEM déposées le 30 octobre 2018 ;
- Les conclusions additionnelles et de synthèse des COMMUNES DE FOREST, SAINT-GILLES, ANDERLECHT et MOLENBEEK déposées le 30 octobre 2018 ;
- La requête en intervention volontaire de la REGION FLAMANDE déposée le 2 novembre 2018 ;
- Les deuxièmes conclusions additionnelles et de synthèse de l’ETAT BELGE déposées le 20 novembre 2018 ;

Entendu en leurs plaidoiries les conseils des parties aux audiences publiques précitées.

** ** *

A. OBJET DES DEMANDES

1. Par citation du 22 juin 2018, la Région de Bruxelles-Capitale a introduit une procédure en cessation environnementale relative aux nuisances sonores générées par le survol aérien de son territoire.
2. Les demandes dont nous sommes saisi sont, en substance, les suivantes :
 - **La Région de Bruxelles-Capitale** demande :
 - Après avoir constaté que les parties n'ont pas pu être conciliées,
 - Constaté des violations manifestes des normes environnementales commises par l'Etat belge et, en conséquence, condamner celui-ci à :
 - prendre toute mesure utile permettant de faire cesser ou diminuer sensiblement ces violations sous peine d'astreintes :
 - o de 2.000.000 EUR, si, dans les 30 jours à dater de la signification du jugement,
 - l'Etat belge n'a pas adopté pareilles mesures et indiqué, à travers un courrier circonstancié communiqué aux parties, que leur mise en œuvre permettra la cessation de ces violations- demande 1,
 - o de 2.000.000 EUR si, dans les 90 jours à dater de la signification du jugement :
 - le nombre total d'infractions globalement constatées par Bruxelles Environnement n'est pas au moins inférieur à 40 % du nombre d'infractions globalement constatées durant le même mois de l'année qui précède et ce, sur la base des sonomètres de Bruxelles-Environnement utilisés pour établir les infractions, et abstraction faite, pour ces deux périodes de mesure, de sonomètres n'ayant pas fonctionné, en due proportion de leur indisponibilité demande 2,
 - o de 2.000.000 EUR si, dans les 210 jours à dater de la signification du jugement :
 - le nombre d'infractions globalement constatées par Bruxelles Environnement n'est pas au moins inférieur à 50 % du nombre d'infractions globalement constatées durant le même mois de l'année qui précède et ce, sur la base des sonomètres de Bruxelles-Environnement utilisés pour établir les infractions et abstraction faite, pour ces deux périodes de mesure, de sonomètres n'ayant pas fonctionné, en due proportion de leur indisponibilité- demande 3,

- o passé les 300 jours à dater de la signification du jugement, de 250.000 EUR par mois qui suit, chaque fois que :
 - le nombre d'infractions globalement constatées par Bruxelles Environnement n'est pas au moins inférieur à 60% du nombre d'infractions globalement constatées durant le même mois de l'année qui précède et ce, sur la base des sonomètres de Bruxelles-Environnement utilisés pour établir les infractions, et abstraction faite, pour ces deux périodes de mesure, de sonomètres n'ayant pas fonctionné, en due proportion de leur indisponibilité- demande 4,
- ordonner que l'étude d'incidences en cours de réalisation porte sur l'exploitation de l'aéroport dans son ensemble, ce qui implique que toute l'exploitation de l'aéroport soit étudiée, en ce compris notamment les solutions alternatives envisageables, le déplacement de l'aéroport, l'allongement ou le déplacement des pistes, la cessation complète ou à certaines heures des vols de nuit ou à tout le moins leur réduction, l'interdiction ou la limitation de certaines catégories d'avions, la diminution de l'activité de l'aéroport, la cessation ou la réduction des activités de fret, l'extension de la durée de la nuit d'exploitation à la période 6/7h00 ou encore la réduction de l'activité durant cette période sujette à d'importantes nuisances et violations manifestes, sous peine d'une astreinte de 10.000 EUR par manquement constaté- demande 5,
- ordonner que le rapport final relatif à l'étude d'incidences ordonnée dans le jugement du 19 juillet 2017 soit remis, sous notre contrôle, par l'Etat belge pour le 1^{er} mars 2019, sous peine d'une astreinte de 300.000 EUR par mois de retard- demande 6,

De manière générale,

- Renvoyer la cause au rôle pour le surplus, dans l'attente du résultat des mesures et études précitées- demande 7,
 - Déclarer le présent jugement exécutoire par provision, nonobstant tout appel, sans caution ni faculté de cantonnement- demande 8,
 - Avec condamnation de l'Etat belge aux frais et dépens de l'instance, en ce compris l'indemnité de procédure.
- Les communes de Forest, Anderlecht, Saint-Gilles et Molenbeek-Saint-Jean reprennent, à leur compte, les demandes formulées par la Région de Bruxelles-Capitale..

Elles sollicitent ainsi que :

- le courrier avec astreinte visé en demande 1, leur soit également adressé demande 9,
- les astreintes visées aux demandes 2 à 6 soient également ordonnées à leur bénéfice, demande 10.

Par ailleurs, elles formulent les demandes suivantes :

- ordonner à l'Etat belge de procéder à une nouvelle étude d'incidence, ou d'adapter son étude actuelle, de manière à ce qu'elle s'inscrive dans le cadre d'une procédure d'évaluation des incidences, en ce compris une participation du public - demande 11,
- et à titre subsidiaire, à défaut de participation du public, ordonner à tout le moins à l'Etat belge, et à tout tiers qui exécuterait une mission en son nom et pour son compte dans le cadre de la réalisation de l'étude sur l'évaluation des incidences des nuisances générées par l'aéroport de Bruxelles National, de les informer, tant passivement qu'activement, au même titre que toute autre entité institutionnelle, groupe de riverains, associations de protection de l'environnement demande 12.

De manière générale, elles demandent de :

- Déclarer le présent jugement exécutoire par provision, nonobstant tout appel, sans caution ni faculté de cantonnement,
- Avec condamnation de l'Etat belge aux frais et dépens de l'instance, en ce compris l'indemnité de procédure.

A titre plus subsidiaire, elles demandent que leur intervention volontaire soit à tout le moins reçue et déclarée fondée en tant qu'intervention volontaire non-agressive, ces parties se ralliant, dans ce contexte, aux demandes formulées par la Région de Bruxelles-Capitale - demande 13.

- Les communes de Schaerbeek, Ixelles, Etterbeek, Koekelberg, Berchem-Sainte-Agathe, Ganshoren, Jette, Auderghem, Watermael-Boitsfort, Woluwe-Saint-Lambert, la ville de Bruxelles ainsi que l'asbl Bruxelles Air Libre Brussel demandent qu'il soit pris acte de leur intervention volontaire, et soutiennent l'action en cessation et les demandes formulées par la Région de Bruxelles-Capitale.

- La commune de Woluwe-Saint-Pierre formule les demandes suivantes :

A. Mesures conservatoires jusqu'à l'entrée en vigueur d'instructions aéronautiques régulièrement adoptées :

- a. ordonner à l'Etat belge de prendre toutes mesures utiles permettant de faire cesser ou, à tout le moins, diminuer sensiblement les violations aux normes de bruit bruxelloises – demande 14,
- b. ordonner à l'Etat belge de procéder, à tout le moins, à la clarification des composantes de vent déterminant actuellement l'utilisation préférentielle des pistes, en assurer et en contrôler l'application correcte et cohérente par BELGOCONTROL – demande 15,
- c. en toute hypothèse, ordonner à l'Etat belge de prendre toutes les mesures conservatoires qui s'imposent pour interdire toute augmentation ou modification de l'exploitation aérienne de l'aéroport susceptible d'aggraver la situation des riverains de Woluwe-Saint-Pierre et ce,

jusqu'à l'entrée en vigueur de nouvelles instructions aéronautiques régulièrement adoptées – demande 16,

d. que les mesures adoptées soient prises à court terme et de manière conservatoire, jusqu'à l'entrée en vigueur de nouvelles instructions aéronautiques régulièrement adoptées,

e. assortir ces condamnations des astreintes suivantes, en faveur de la Commune de Woluwe-Saint-Pierre :

o 200.000 euros si, dans les 30 jours à dater de la signification du jugement,

▪ l'Etat belge n'a pas adopté pareilles mesures et indiqué, à travers un courrier circonstancié communiqué à la Commune de Woluwe-Saint-Pierre, comment leur mise en œuvre permettra la cessation ou, à tout le moins, une diminution sensible des violations sur son territoire – demande 17,

o entre le 90e et le 210e jour à dater de la signification du jugement, 200.000 euros chaque fois que :

▪ pour un mois, le nombre de violations constatées par un sonomètre situé sur le territoire de la Commune de Woluwe-Saint-Pierre n'est pas réduit d'au moins 40% par rapport au nombre de violations constatées par ce même sonomètre durant le même mois de l'année qui précède – demande 18,

o entre le 210e et le 300e jour à dater de la signification du jugement, 200.000 euros chaque fois que :

▪ pour un mois, le nombre de violations constatées par un sonomètre situé sur le territoire de la Commune de Woluwe-Saint-Pierre n'est pas réduit d'au moins 50% par rapport au nombre de violations constatées par ce sonomètre durant le même mois de l'année qui précède – demande 19,

o passé le 300e jour à dater de la signification du jugement, 100.000 euros, chaque fois que :

▪ pour un mois, le nombre de violations constatées par un sonomètre situé sur le territoire de la Commune de Woluwe-Saint-Pierre n'est pas réduit d'au moins 60% par rapport au nombre de violations constatées par ce sonomètre durant le même mois de l'année qui précède – demande 20,

f. La Commune de Woluwe-Saint-Pierre appuie également les demandes de condamnation de l'Etat belge, sous peine d'astreinte, formulées par la Région de Bruxelles-Capitale en cas d'absence d'adoption de mesures et d'absence de diminution du nombre d'infractions globalement constatées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

B. Processus d'adoption de nouvelles instructions aéronautiques régulières

a. constater que l'étude d'impact telle qu'actuellement menée par l'Etat belge ne permettra pas d'aboutir à l'adoption de nouvelles instructions aériennes régulières ;

- b. dire pour droit que pour que de telles instructions soient légalement adoptées, elles doivent être précédées d'une procédure d'évaluation des incidences conforme à 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 des programmes relatifs à l'environnement » - demande 21,
- c. En conséquence, ordonner à l'Etat belge d'adopter, dans les 18 mois à compter de la signification du jugement, de nouvelles instructions aéronautiques légales qui remplaceront les instructions illégales actuelles, le tout sous peine d'une astreinte de 10.000 euros par jour de retard en faveur de Woluwe-Saint-Pierre – demande 22.

De manière générale,

- Renvoyer la cause au rôle pour le surplus, dans l'attente du résultat des mesures et études précitées,
- Déclarer le présent jugement exécutoire par provision, nonobstant tout appel, sans caution ni faculté de cantonnement,
- Avec condamnation aux dépens.

- Les communes de Kraainem et Wezembeek-Oppem demandent :

En ce qui concerne leurs propres demandes :

- De constater des violations manifestes des normes environnementales, à savoir en particulier des violations manifestes à l'arrêté Bruit du 27 mai 1999 telles que constatées et mesurées par le sonomètre WSP_BALI, situé sous le couloir d'atterrissage en piste 01 et, en conséquence,
- D'ordonner à l'Etat belge de prendre, dès la signification du jugement à intervenir, toutes mesures utiles permettant de faire cesser ou diminuer sensiblement ces violations, telles que constatées et mesurées par le sonomètre WSP_BALI, ou tout autre sonomètre situé sur le territoire de la Commune de Woluwe-Saint-Pierre, situé sous le couloir d'atterrissage en piste 01 – demande 23,
- D'ordonner à l'Etat belge de procéder, à tout le moins, à la clarification - demande 24 - et l'adaptation – demande 25 - des composantes de vent déterminant l'utilisation préférentielle des pistes, d'en assurer l'application correcte et cohérente par Belgocontrol,
- D'assortir ces condamnations des astreintes suivantes en faveur des communes de Kraainem et de Wezembeek-Oppem :
 - o 200.000 euros, si, dans les 30 jours à dater de la signification du jugement,
 - l'Etat belge n'a pas adopté pareilles mesures et indiqué, à travers un courrier circonstancié communiqué aux communes de Kraainem et de Wezembeek-Oppem que leur mise en œuvre permettra la cessation ou, à tout le moins, une diminution sensible de ces violations telles que constatées et mesurées par le sonomètre WSP_BALI, ou tout autre sonomètre situé sur le territoire de la Commune de Woluwe-Saint-Pierre, sous le couloir d'atterrissage en piste 01 – demande 25,

- o entre le 90e et le 210e jour à dater de la signification du jugement, 200.000 euros chaque fois que :
 - pour un mois, le nombre de violations constatées et mesurées par le sonomètre WSP_BALI, ou tout autre sonomètre situé sur le territoire de la Commune de Woluwe-Saint-Pierre, sous le couloir d'atterrissage en piste 01, n'est pas réduit d'au moins 40% par rapport au nombre de violations constatées par ce même sonomètre durant le même mois de l'année qui précède – demande 26,
- o entre le 210e et le 300e jour à dater de la signification du jugement, 200.000 euros chaque fois que :
 - pour un mois, le nombre de violations constatées et mesurées par le sonomètre WSP_BALI, ou tout autre sonomètre situé sur le territoire de la Commune de Woluwe-Saint-Pierre, sous le couloir d'atterrissage en piste 01, n'est pas réduit d'au moins 50% par rapport au nombre de violations constatées par ce même sonomètre durant le même mois de l'année qui précède – demande 27,
- o passé le 300e jour à dater de la signification du jugement, 100.000 euros, chaque fois que :
 - pour un mois, le nombre de violations constatées et mesurées par le sonomètre WSP_BALI, ou tout autre sonomètre situé sur le territoire de la Commune de Woluwe-Saint-Pierre, sous le couloir d'atterrissage en piste 01, n'est pas réduit d'au moins 60% par rapport au nombre de violations constatées par ce même sonomètre durant le même mois de l'année qui précède – demande 28,

En ce qui concerne les demandes de la Région de Bruxelles-Capitale :

- De déclarer non fondée, de manière générale, toute demande de mesures de cessation, de condamnation et/ou d'injonction, qui est ou serait réclamée par la Région de Bruxelles-Capitale, dans la mesure où ces mesures (notamment celles visées dans les notes actualisées de l'IGEAT du 25 janvier 2018 et du 11 juin 2018 ou toute autre note de l'IGEAT allant dans le même sens) auraient pour objet ou pour effet de délocaliser encore plus de survols de décollages au-dessus du territoire des communes de Kraainem et de Wezemneek-Oppem.

En particulier, de déclarer non fondée toute demande de mesures de cessation, de condamnation et/ou d'injonction de la Région de Bruxelles-Capitale, dans la mesure où ces mesures (notamment celles visées dans les notes actualisées de l'IGEAT du 25 janvier 2018 et du 11 juin 2018 ou toute autre note de l'IGEAT allant dans le même sens) auraient pour objet ou pour effet de délocaliser des décollages supplémentaires vers la piste 19

De manière générale

- Déclarer le présent jugement exécutoire par provision, nonobstant tout appel, sans caution ni faculté de cantonnement,
- Avec condamnation de l'Etat belge aux dépens.

- L'Etat belge conclut à :

- L'irrecevabilité des demandes formulées par la Région de Bruxelles-Capitale et l'ensemble des parties intervenantes volontaires,
- Ou à tout le moins à leur non-fondement,
- Avec condamnation de la Région de Bruxelles-Capitale et des demandereses sur intervention volontaires aux dépens.

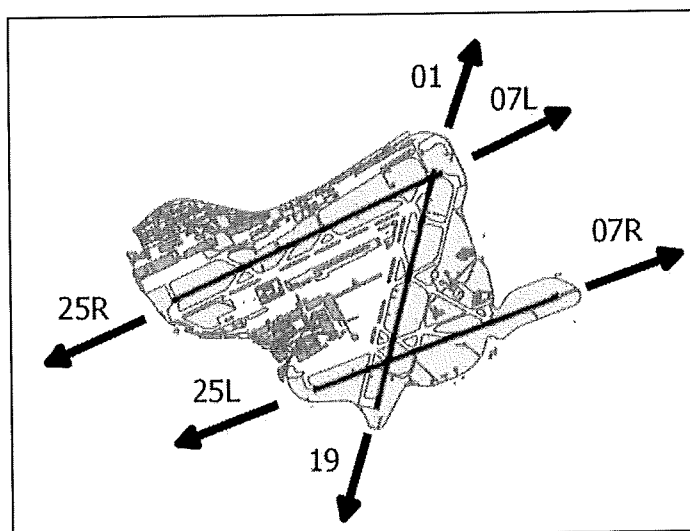
- La Région flamande :

- Conteste notre pouvoir de juridiction,
- Conclut à l'irrecevabilité des demandes ,
- Ou à tout le moins à leur non-fondement,
- Avec condamnation des demandeurs aux dépens.

B. CONTEXTE FACTUEL

B.1. L'aéroport de Bruxelles National

3. L'aéroport de Bruxelles National est le plus grand aéroport du pays, et compte quelques 235.000 mouvements d'avions par an¹.
4. L'aéroport est implanté sur le territoire de la commune de Zaventem, en Région flamande.
5. L'aéroport comporte trois pistes, disposées en forme de Z.



¹ Voir l'étude de 'benchmarking', p. 8 et 9 – pièce 2.2 de la Région de Bruxelles-Capitale

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 – cité dans le jugement en cessation du 19 juillet 2017).

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

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

B.2. L'exploitation de l'aéroport

7. 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 §1er 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 ?).

8. BAC, qui n'est pas à la cause, 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.

9. 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.

B.3. Les AIP

10. 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.

11. 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).

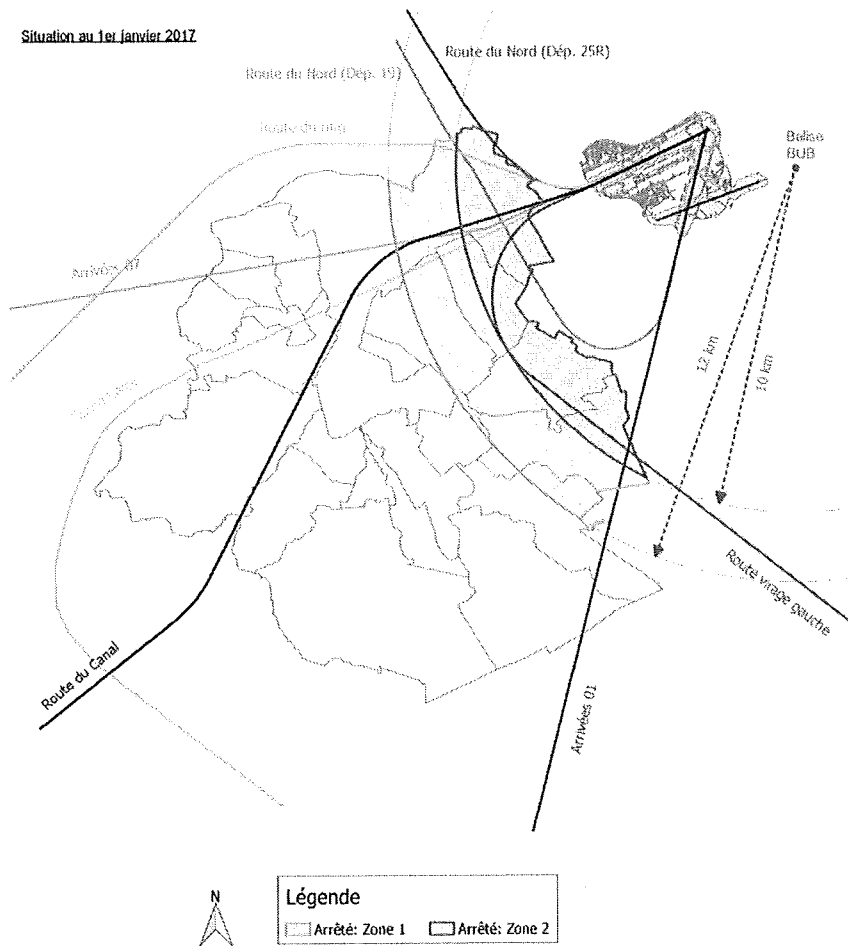
Le rapport de l'ULB du 30 novembre 2016 (déposé en pièce 2.20, annexe 4 par la Région de Bruxelles-Capitale) contient (p. 16) un aperçu illustré des modifications portées au système préférentiel d'utilisation des pistes et aux routes aériennes survolant la Région de Bruxelles-Capitale.

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

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

B.4. Les routes aériennes

13. Les routes aériennes survolant la Région de Bruxelles-Capitale et les communes de Kraainem et Wezembeek-Oppem 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 principales² (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, la direction finale des vols, la période de la journée (jour/nuit), la nature du transport (passagers/fret) et certaines caractéristiques techniques des avions (‘Quota Count’).

² Qui elles-mêmes sont susceptibles de se subdiviser.

B.5. Les sonomètres

14. Les alentours de l'aéroport sont parsemés de sonomètres (voir jugement du 19 juillet 2017, n°15) :

- 16 sonomètres gérés par l'IBGE, tous présents sur le territoire de la Région bruxelloise,
- 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 (1 à Neder-Over-Heembeek, 1 à Evere, 1 à Molenbeek et 1 à Woluwe-Saint-Pierre) et le restant en Région flamande.

15. Il est acquis que la zone d'enregistrement optimale de chaque sonomètre est géographiquement limitée (pour une application pratique de cette considération, voir le résultat des sonomètres situés à Woluwe-Saint-Pierre – WSP Corn, WSP Troo et WSP Bali – n°158 du jugement prononcé le 19 juillet 2017).

L'emplacement adéquat de chacun des sonomètres revêt dès lors une importance majeure. Un sonomètre inadéquatement placé minimisera l'impact du survol.

Cette caractéristique des sonomètres doit être mise en lien avec le fait que, principalement pour les décollages, la zone de dispersion des vols est relativement large dans la mesure où les avions ne suivent pas une trajectoire rectiligne précise mais sont uniquement tenus de se rendre d'une balise à une autre.

B.6. Trafic aérien de jour et de nuit

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).

B.7. La mesure du bruit

17. Il y a lieu, avant de poursuivre l'analyse de la cause, de fixer, de manière succincte, les grandes lignes des principes appliqués pour la mesure du bruit.

Les précisions qui suivent ne se veulent en aucun cas être des définitions techniques, que le juriste ne maîtrise pas en ces matières particulièrement spécifiques, mais entendent constituer un certain cadre de référence. Cet exercice est indispensable à la bonne compréhension de la problématique qui nous est soumise dans la mesure où les indicateurs de bruit dont il est fait usage varient en fonction de la réglementation analysée.

Les précisions ci-dessous permettent de déterminer si ces indicateurs distincts sont ou non comparables.

Cette démarche est essentielle, sauf à courir le risque que l'entièreté du raisonnement tenu ci-dessous, dans l'analyse des pièces techniques, soit biaisé.

Il est d'ores et déjà utile de préciser que ce n'est qu'après l'intervention du législateur européen, en 2002 (soit après l'adoption de l'Arrêté Bruit bruxellois, de 1999) qu'une méthode commune d'évaluation des nuisances sonores a été mise en place, avec cependant possibilité laissée aux autorités compétentes de déterminer les méthodes d'évaluation les plus adéquates pour les situations spécifiques (cfr infra).

18. Les sonomètres mesurent la succession d'évènements sonores.

En fonction de ce que l'on souhaite analyser, l'on peut, au regard de ces enregistrements, analyser le bruit événementiel (valeur de bruit ponctuelle, par événement) ou le bruit spécifique (valeur de bruit globale, liée à une source de bruit spécifique).

19. Un évènement sonore, tel le passage d'un avion, se déroule sur une certaine durée.

Le spectre et le niveau sonore évoluent au cours de la durée de chaque évènement sonore.

Pour analyser la nuisance sonore générées par les évènements sonores, ces derniers sont 'découpés' par séquences de temps.

« En découpant le signal en petites séquences d'une demi-seconde nous pouvons calculer des niveaux et des spectres instantanés qui nous informent sur l'évolution du son au cours d'un évènement sonore donné. Différents indicateurs globaux (niveau minimal, maximal, statistiques, équivalent, SEL) sont alors définis. » (J.-L. Migeot et J.-P. Coyette, *Silence on vole ! Comprendre la problématique des nuisances sonores aéroportuaires en Belgique*, Académie Royale de Belgique, 2017, p. 42).

20. Le LA_{max} est l'indicateur qui renvoie au niveau maximal (autrement dit, le 'pic') d'un évènement sonore examiné en tant qu'évènement ponctuel - voir J.-L. Migeot et J.-P. Coyette, op cit, p. 36.

Il s'agit d'une mesure régulièrement utilisée pour déterminer l'impact du survol de nuit, notamment sur les troubles du sommeil, voire le réveil.

Les recommandations édictées en 1999, 2009 et 2018 par l'OMS y font expressément référence ainsi que la directive européenne 2002/49 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, en son article 5.2 et son annexe I.3.

L'ordonnance bruxelloise relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain qui transpose la directive 2002/49 dans l'ordonnancement législatif bruxellois y fait également référence, en son article 4,§2, al.3, avec renvoi à son annexe I.3.

21. L'arrêté bruxellois du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien (dénommé ci-après 'l'Arrêté Bruit') n'exprime pas de valeurs en LA_{max} mais, notamment, en LA_{eq,1sec}.

La mesure de bruit exprimée en $L_{Aeq,1\text{ sec}}$ n'est pas entièrement identique à la mesure exprimée en L_{Amax} .

Le jugement du 19 juillet 2017 relève en son n° 26 que :

« La Région de Bruxelles-Capitale précise 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 $L_{Aeq, 1\text{sec}}$ est généralement de l'ordre d'1 à 2 dB(A) inférieur au niveau acoustique mesuré en $L_{Amax, fast}$ (référence OMS).

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

22. L'Arrêté Bruit pose des limites maximales pour ce qui concerne le bruit événementiel (bruit ponctuel, par événement sonore – en l'espèce par survol) mais également pour le bruit spécifique (bruit global, lié à une source de bruit spécifique, ici les avions).

Le bruit événementiel est exprimé par l'indicateur L_{Aeq} . 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 ' L_{Aeq} ' sont déterminés au départ des niveaux $L_{Aeq, 1\text{sec}}$, collectés en continu (pendant une période déterminée), seconde par seconde.

J.-L. Migeot et J.-P. Coyette (op. cit, p. 38-39) précisent notamment que :

« Le niveau d'exposition au bruit (SEL (...)) est le niveau de bruit qui serait associé à un événement sonore si toute son énergie acoustique était émise uniformément sur une durée de référence (...) de 1 seconde. (...) Le niveau SEL correspond donc à une mesure de l'énergie sonore, ou dose de bruit, reçue pendant un événement particulier. Il est habituellement plus élevé que le niveau L_{Amax} . (...) »

L'indicateur SEL est un indicateur intégré associé à un événement particulier (survol d'avion) alors que l'indicateur L_{Amax} est un indicateur événementiel au sens plus strict du terme : l'indicateur SEL est donc plus indiqué pour comparer des événements sonores de durées différentes. Tenter d'établir une relation entre les valeurs de ces deux indicateurs n'est pas trivial car elle dépend de l'historique de l'événement sonore.

Dans le cas particulier, mais peu réaliste, d'un bruit constant durant une période déterminée, la relation entre les deux indicateurs est simple. Ainsi un bruit de 90 dB(A) (en L_{Amax}) durant 1 seconde aura une valeur SEL de 90 dB(A). Si l'événement sonore dure 2 secondes, la valeur SEL sera de 93 dB(A). Alternativement, un événement de 80 dB(A) doit durer 10 secondes pour atteindre un niveau SEL de 90 dB(A). »

Le bruit spécifique est exprimé par l'indicateur L_{Sp} avion : il s'agit d'une valeur de bruit globale, liée à une source de bruit spécifique, en l'occurrence ici les avions. Cet indice globalise, pour une période déterminée, le bruit émergeant du bruit ambiant, généré spécifiquement et exclusivement par l'ensemble des mouvements d'avions détectés durant cette période ; le bruit spécifique est basé sur un indice acoustique équivalent L_{Aeq} (« Equivalent Sound Pressure Level »).

23. Il est usuel, actuellement, d'exprimer la valeur de bruit globale générée par le survol des avions au regard des indicateurs L_{day} (L_d), $L_{evening}$ (L_e), L_{night} (L_n) et L_{den} .

Il s'agit de paramètres retenus par la réglementation européenne en la matière (cfr la directive 2002/49 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement).

Les paramètres L_d , L_e , L_n et L_{den} mesurent des 'doses de bruit' reçues pendant une période déterminée (le jour pour L_d , la nuit pour L_n et pendant une journée de 24h pour L_{den}) – voir jugement du 19 juillet 2017, n° 119.

Ces paramètres peuvent être comparés aux paramètres L_{aeq} retenus jusqu'en 2018 par l'OMS, sachant que le L_{aeq} est une valeur moyenne de l'énergie acoustique, c'est-à-dire la 'dose de bruit' sur un temps donné (voir jugement du 19 juillet 2017, n° 119).

24. Le L_{den} comporte une pondération (ajout de pénalités) en ce qui concerne le bruit perçu en soirée et la nuit (voir à cet égard l'annexe I de la directive 2002/49 et de l'ordonnance bruxelloise relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain).

Cette pénalité est, en substance, ajoutée pour prendre en considération la gêne plus importante induite par une même valeur de bruit selon qu'elle est entendue en journée, en soirée ou la nuit (voir jugement du 19 juillet 2017, n° 121).

25. Deux spécificités en matière de niveaux sonores doivent encore être précisés, étant donné qu'elles ont une incidence pratique importante pour la bonne compréhension de la problématique qui nous est soumise :

- «
- *Lorsque plusieurs sons de niveaux différents sont perçus ensemble, le niveau le plus élevé domine et, jusqu'à un certain point, masque les autres. Le niveau le plus élevé définit le niveau global et les autres niveaux n'ajoutent qu'une petite contribution additionnelle à l'ensemble.*
 - *Une augmentation relativement faible du niveau en décibels cache une augmentation importante de l'intensité sonore portée par le son. Une augmentation de 3dB correspond par exemple à un doublement de l'intensité. Des augmentations de 10, 20 ou 30 dB correspondent respectivement à une multiplication de l'intensité sonore par dix, cent ou mille. »* (J.-L. Migeot et J.-P. Coyette (op. cit, p. 32 – souligné par le tribunal)

B.8. Recommandations de l'OMS en matière de nuisances sonores

26. L'OMS a déjà étudié, à plusieurs reprises, l'impact des nuisances sonores sur la santé de la population. Les études et recommandations auxquelles elle procède portent notamment sur les incidences des nuisances sonores engendrées par le survol aérien.

L'OMS a ainsi édicté des recommandations en 1999 ('Guidelines for Community Noise'), en 2009 ('Night Noise Guidelines for Europe') et en 2018 ('Environmental Noise Guidelines for the European Region').

Les recommandations de l'OMS n'ont pas valeur normative mais sont prises en considération 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).

Dans le cadre de son dernier examen de la problématique des nuisances sonores engendrées par le survol aérien (2018), l'OMS a effectué ses travaux en prenant en considération, notamment, les normes édictées au niveau européen pour la gestion du bruit (cfr infra) et les recommandations effectuées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI, ou ICAO) concernant le principe de l'approche équilibrée dans la gestion du bruit résultant de l'exploitation des aéroports.

27. Dans son rapport de 2018, l'OMS souligne (p.73 de son rapport) que les nuisances sonores engendrées par le survol aérien génèrent une gêne plus conséquente que les nuisances sonores produites par les autres modes de transport. Elle souligne également que du fait de son ampleur, la problématique touche à la santé publique.

L'OMS relève par ailleurs que le transport aérien va aller augmentant d'ici l'année 2050.

28. Les recommandations émises deviennent de plus en plus strictes, au fil du temps.

En 2009, les valeurs maximales recommandées étaient les suivantes :

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
A l'extérieur des chambres à coucher	Perturbation du sommeil, fenêtre ouverte	45 40 depuis 2009	8	60

En 2018, l'OMS formule les recommandations suivantes, pour ce qui concerne le bruit dû au trafic aérien :

*« En ce qui concerne l'exposition moyenne au bruit, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien à **moins de 45dB Lden**, car un niveau sonore supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur la santé.*

*En ce qui concerne l'exposition au bruit nocturne, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien nocturne à **moins de 40dB Lnight**, car un niveau sonore supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur la santé.*

Pour réduire les effets sur la santé, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement aux responsables politiques de mettre en œuvre des mesures adaptées, susceptibles de réduire l'exposition au bruit moyen et nocturne provenant du trafic aérien, dans les populations exposées à des niveaux supérieures aux valeurs indiquées dans la directive. En ce qui concerne les interventions spécifiques, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande de mettre en œuvre des changements d'infrastructure adaptés » (OMS, Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la Région européenne – résumé d'orientation, 2018 – mis en gras par le tribunal).

En page 75 de ses recommandations anno 2018, l'OMS examine de manière spécifique la question relative à l'exposition au bruit nocturne, et notamment la question du réveil engendré par le survol aérien de nuit.

Elle précise à cet égard que les indicateurs de bruit fondés sur le nombre d'événements, tel l'indicateur L_{max}, sont probablement plus adéquats que l'indicateur L_{den} ou L_{night}, tout en précisant que ces indicateurs fondés sur le nombre d'événements ne sont pas utilisés de manière généralisée (p.75).

Elle relève que porter l'indicateur de bruit à un seuil inférieur à 40 L_{den} ou L_{night} aurait probablement pour effet de bannir les vols de nuit ou du petit matin, alors que la population tend, de manière générale, à apprécier de voyager par avion (p.76).

B.9. Directive européenne 2002/49 du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

29. La directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement précise, dans son 1^{er} considérant, l'objectif visé par la politique communautaire en matière de protection de la santé et de l'environnement :

« 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.

La directive poursuit, dans son 8^{ème} considérant:

« 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.

La directive ajoute, dans son 9^{ème} considérant :

« Les indicateurs communs du niveau sonore sélectionnés sont L_{den}, pour évaluer la gêne, et L_{night}, 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.

30. 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.

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

L'Etat belge n'a, à ce stade, pas adopté de plan d'action visant à gérer la problématique des nuisances sonores générés par l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

Il y a bientôt 9 ans, le Conseil d'Etat, section législation a relevé, dans son avis n°47.937/4 rendu le 24 mars 2010 (www.raadvst-consetat.be) la lacune de l'Etat belge, dans les termes suivants :

« (...) 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. ».

B.10. Réglementation bruxelloise

32. Par application de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, la Région de Bruxelles-Capitale est 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 la pollution (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 en milieu urbain.

B.10.1. Arrêté bruit bruxellois du 27 mai 1999

33. En exécution de cette ordonnance, un arrêté du 27 mai 1999, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2000, fixe les normes relatives à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien (arrêté dénommé pour la facilité 'Arrêté Bruit').

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

L'arrêté 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° 13) ; la « zone 2 » correspond à la partie de la Région (extrême Nord-Est) la plus proche de l'aéroport tandis que la « zone 0 » correspond au territoire le plus éloigné de l'aéroport.

34. 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.

35. L'Arrêté Bruit précise, en son article 1er, 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.

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

- le bruit événementiel, lié à un survol donné,
- le bruit spécifique généré par l'ensemble des mouvements d'avions détectés durant la période analysée.

Voir également supra n° 22.

B.10.2. Transposition en Région bruxelloise des règles européennes relatives à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

37. L'ordonnance bruxelloise du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, telle que modifiée par l'ordonnance du 1er 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.

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;***
- ***L_{Amax} 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.

B.11. Les cartes de contours de bruit

38. Il est utile de rappeler, comme déjà indiqué dans le jugement du 19 juillet 2017, que les cartes relevant les contours de bruit relatifs à l'exploitation de l'aéroport actuellement déposées en pièce 2 par les commune de Kraainem et Wezembeek-Oppem (cartes réalisées par la KULeuven et l'UGent) sont dressées uniquement au regard des enregistrements effectués par les sonomètres gérés par le LNE et BAC.

Le jugement du 19 juillet 2017 relevait à cet égard,

- en son n° 124 :

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

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

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

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

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

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

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

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

- en son n° 194

« Les zones bruxelloises impactées par les nuisances sonores ne sont que peu, voire pas mentionnées sur les cartes de bruit 2016 dressées par l'université de Gand pour le compte de BAC (pièce I.30 déposée par BAC).

Le rapport indique être exclusivement dressé au regard de la législation applicable en région flamande (Vlarem), ce alors que l'article 34 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport à BAC précise : « le titulaire respecte et fait respecter, dans le cadre de son exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande, après concertation avec l'Etat fédéral ».

Par ailleurs, les cartes sont dressées sans prise en considération des mesures effectuées par les sonomètres de l'IBGE, mais uniquement sur la base des mesures enregistrées par les sonomètres de BAC et de la Région flamande.

Cette situation est d'autant plus préoccupante qu'il est acquis que les enregistrements effectués par les sonomètres ne valent que pour une zone relativement restreinte (voir à cet égard la comparaison des enregistrements effectués par les sonomètres IBGE MSJ-Vdb/Bxl-Houb pour ce qui concerne la route du Canal et les sonomètres Wsp-Cor, WSP-Troo et WSP-Bali pour ce qui concerne le survol de Woluwe-Saint-Pierre).

Par ailleurs, la Directive 2002/49 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, précise expressément en son annexe I.3 qu'il peut se révéler utile d'utiliser des indicateurs de bruit spéciaux et des valeurs limites correspondantes afin de surveiller ou maîtriser des situations particulières, ainsi notamment pour la protection nocturne, la protection durant les week-end ou dans l'hypothèse où la source de bruit n'est pas constamment présente.

Or le rapport ne dit mot de ces particularités.

Cependant,

- *la mesure du bruit nocturne en Lmax présente une importance certaine (voir cette même annexe I.3) étant donné qu'elle permet d'analyser la situation au regard des nuisances sur le sommeil des habitants,*
- *la mesure en Lmax et/ou SEL permet d'analyser l'incidence de survols intensifs mais sur des périodes de quelques jours par mois (voir la situation de Woluwe-Saint-Pierre – atterrissage vers la piste 01) – pour ce type de situation, les moyennes exprimées en Ld, Le, Ln et Lden ne sont pas représentatives de la situation telle que vécue par les habitants et ne permet dès lors pas d'adopter un plan d'action adéquat.*

Les contours de bruit 2016 (pièce I.30 BAC) ont donc valeur indicative partielle.

Aucune conclusion relative à l'immission du bruit dans la Région de Bruxelles-Capitale ne peut être tirée à leur seul examen. »

39. Dans le cadre de la présente procédure, aucune explication complémentaire n'a été fournie concernant l'analyse effectuée il y a un peu plus d'un an dans le jugement du 19 juillet 2017, alors que ces mêmes cartes portant les contours de bruit sont à nouveau déposées et qu'il en est tiré argument.

Il est utile de relever qu'aucune partie, et notamment l'Etat belge, ne dépose de carte ou tout autre matériel d'analyse de l'impact de l'exploitation de l'aéroport au regard des données enregistrées par l'ensemble des sonomètres.

B.12. Historique procédural

40. Ces douze dernières années, il y a eu accumulation de procédures en justice mettant en cause l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National :

« (la condamnation) est prononcée tenant compte des litiges, qui sont, ces dernières années, devenus répétitifs, portés par les autorités administratives chargées de la protection de l'environnement et diverses associations (comme en l'espèce) mais également les riverains de l'aéroport, les personnes habitant sous les routes aériennes. L'inventaire des pièces dressé par l'Etat belge fait référence à 18 décisions de justice (tribunaux de l'ordre judiciaire) prononcées entre l'année 2004 et l'année 2016, ceci sachant que cette liste ne vise pas l'ensemble des procédures dont les tribunaux néerlandophones ont été saisis, ni l'arrêt prononcé par la Cour d'appel de Bruxelles le 31 mai 2017, ni la présente procédure. » (jugement du 19 juillet 2017 n° 199d, p. 96)

41. Par jugement prononcé le 31 juillet 2014, nous avons ordonné à l'Etat belge :

«

- de cesser d'utiliser les routes du Canal telles que modifiées ou mises en œuvre depuis le 6 février 2014,
- de cesser d'utiliser les deux sous-ensemble dits du 'virage à gauche' composés des routes LNO3C et SPI3C, d'une part, et, d'autre part, des routes PITES4C, ROUSY4C, SOPOK5C, tels que ces sous-ensembles ont été modifiés ou mis en œuvre depuis le 6 février 2014, les routes ayant été dénommées PITES5C, Rousy5C et SOPOK6C suite aux modifications survenues en mars et mai 2014,
- ce dans un délai de 3 mois à dater de la signification de la présente décision,
- sous peine d'une astreinte de 50.000 EUR par jour calendrier de retard, avec un maximum de 36.500.000 EUR. »

Le 23 octobre 2014, l'Etat belge a adressé à Belgocontrol et au SPF Mobilité, une instruction ministérielle tendant à supprimer complètement toutes les modifications litigieuses apportées aux AIP le 6 février 2014 et à 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 National (voir conclusions prises pour la Région de Bruxelles-Capitale, p. 20, le courrier auquel les conclusions se réfèrent n'est pas déposé mais l'affirmation n'est pas contestée par l'Etat belge).

Pour le surplus, l'appel incident dirigé par l'Etat belge à l'encontre du jugement du 31 juillet 2014 a été déclaré irrecevable par l'arrêt prononcé par la Cour d'appel de Bruxelles le 2 décembre 2015.

42. Par jugement prononcé le 19 juillet 2017, dans le cadre de nouvelles procédures en cessation environnementale dirigées contre l'Etat belge, nous avons prononcé les condamnations suivantes à l'encontre de l'Etat belge :

« 1.

Condamnons l'Etat belge à faire cesser les violations manifestes à l'Arrêté Bruit consécutives à l'utilisation de la route du Canal en modifiant les **conditions d'utilisation de la route du Canal, en ce compris pour la période allant de 23 h à 7 h.**

Condamnons l'Etat belge à adresser à la Région de Bruxelles-Capitale, dans les 4 mois de la signification de la présente décision, un courrier dans lequel il expose :

- les mesures opérationnelles qu'il entend prendre pour atténuer dans les plus brefs délais les répercussions des nuisances sonores, sans affecter, voire sans affecter sensiblement la capacité opérationnelle de l'aéroport,
- et les délais dans lesquels il entend qu'elles soient mises en œuvre, l'Etat belge étant tenu de prendre toutes les mesures raisonnables pour parvenir à les mettre en œuvre pour les dates annoncées.

Si ce courrier devait indiquer qu'aucune mesure opérationnelle de cette nature ne peut être prise, il contiendra une motivation formelle et matérielle à cet égard.

Cette condamnation à adresser ce courrier est assortie d'une astreinte de 100.000 EUR par semaine de retard, avec un maximum de 5.000.000 EUR.

2.

Condamnons l'Etat belge à communiquer à la Région de Bruxelles-Capitale, mensuellement, au plus tard le 15 de chaque mois, la liste des avions qui ont emprunté, le mois précédent, la route du Canal de 23 h à 7h, accompagnée de leur 'quota count' ('quota de bruit', mesure de la charge de bruit des avions) respectif, sous peine d'une astreinte de 2.000 EUR par jour calendrier de retard, l'astreinte commençant à courir dans les 3 mois de la signification du présent jugement, l'astreinte étant plafonnée à 100.000 EUR par liste mensuelle.

3.

Condamnons l'Etat belge à faire cesser les violations manifestes à l'Arrêté Bruit consécutives à l'utilisation, pendant la période allant de 23 heures à 7 heures, de la route du Ring et de la route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01 en modifiant leurs conditions d'utilisation pendant cette période.

Condamnons l'Etat belge à adresser à la Région de Bruxelles-Capitale, dans les 4 mois de la signification de la présente décision, un courrier dans lequel il expose :

- les mesures opérationnelles qu'il entend prendre pour atténuer dans les plus brefs délais les répercussions des nuisances sonores, sans affecter, voire sans affecter sensiblement la capacité opérationnelle de l'aéroport,
- et les délais dans lesquels il entend qu'elles soient mises en œuvre, l'Etat belge étant tenu de prendre toutes les mesures raisonnables pour parvenir à les mettre en œuvre pour les dates annoncées.

Si ce courrier devait indiquer qu'aucune mesure opérationnelle de cette nature ne peut être prise, il contiendra une motivation formelle et matérielle à cet égard.

Cette condamnation à adresser ce courrier est assortie d'une astreinte de 100.000 EUR par semaine de retard, avec un maximum de 5.000.000 EUR.

4.

Condamnons l'Etat belge à effectuer, à ses frais, une étude d'incidences de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement, pour ce qui concerne les nuisances sonores.

Disons que l'étude d'incidences a pour objet d'objectiver, de manière scientifique, indépendante et transparente, l'activité actuelle de l'aéroport et l'application de toutes les règles et procédures

aéronautiques (mesures de sécurité, mesures de restriction d'exploitation, routes aériennes et leurs conditions d'utilisation, normes de vent, ...) au regard des nuisances sonores engendrées.

Disons que l'étude d'incidences inclura l'examen de solutions alternatives permettant l'atténuation des nuisances sonores, tenant compte par ailleurs de la condition essentielle relative à la sécurité, avec évaluation des incidences sur la capacité d'exploitation.

Disons que l'Etat belge dressera, dès le départ, un planning relatif à l'étude d'incidences, planning qui sera communiqué aux parties au présent litige.

Disons que le planning comportera deux phases : une première phase relative à la désignation de l'entité et/ou de la/les personne(s) et/ou du groupement qui sera/seront chargé(es) de l'étude et une seconde phase relative à l'étude elle-même, ce dernier planning pouvant alors être dressé en concertation avec l'auteur de l'étude à réaliser.

Condamnons l'Etat belge à adresser à l'ensemble des parties au présent litige, dans les 4 mois de la signification de la présente décision, un courrier dans lequel il expose :

- la procédure retenue pour la mise en œuvre de l'étude (ce courrier reprendra à cet égard l'ensemble des points abordés ci-dessus n°199d),*
- ainsi que l'agenda visé ci-dessus pour la phase 1 de la mise en œuvre de l'étude d'incidences.*

Cette condamnation à adresser ce courrier à la Région de Bruxelles-Capitale est assortie d'une astreinte de 100.000 EUR par semaine de retard, avec un maximum de 5.000.000 EUR.

Disons que le rapport final relatif à l'étude d'incidences sera communiqué par l'Etat belge à l'ensemble des parties au litige, au plus tard dans les 12 mois à dater de la signification du présent jugement. »

La Région de Bruxelles-Capitale indique avoir signifié le jugement à l'Etat belge le 25 juillet 2017. Il est acquis que dans l'entremise le jugement est devenu définitif, à tout le moins pour ce qui concerne l'Etat belge (les communes de Wezembeek-Oppem et Kraainem ont indiqué, oralement, que ce jugement ne leur avait pas été signifié, de sorte que le délai d'appel n'a pas commencé à courir à leur encontre).

43. Les juridictions néerlandophones ont, à de multiples reprises, également été saisies de procédures relatives à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, en ce compris des procédures en cessation environnementale.

Par sa décision prononcée le 30 mai 2018 (RG 16/2053/A), relative au survol de la périphérie nord de Bruxelles, le président du tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles, en substance :

- Constate que les instructions ministérielles des 15 mars 2012, 21 juin 2012, 6 décembre 2012 et 23 octobre 2014 (instructions ministérielles qui concerne le survol de la périphérie nord de Bruxelles) sont illégales en ce qu'elles n'ont pas été précédées d'une étude d'incidences environnementales et que, de manière générale, il n'y a pas eu de participation du public, contrairement au prescrit de 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 (notamment point 3.12 du jugement, p. 52 à 61),

- Constate que cette illégalité emporte manifestement des incidences sur l'environnement, faisant notamment référence au fait que le l'Etat belge n'a pas interjeté appel du jugement du 19 juillet 2017 (nuisances sonores pour le territoire bruxellois), reconnaissant de la sorte que les nuisances sonores visées par ce dernier jugement portaient bien une atteinte manifeste à l'environnement bruxellois (points 3.13.3 du jugement du 30 mai 2018, p. 63),
- Pour ensuite analyser la situation factuelle des nuisances sonores engendrées dans les communes de Grimbergen, Machelen, Meise, Wemmel, Vilvoorde, et en déduire que les atteintes factuelles portées à l'environnement des habitants de ces communes ne sont en tous cas pas moindres que les atteintes portées à l'environnement de la population habitant sous la 'route du Canal' (point 3.13.3.6, page 66 du jugement du 30 mai 2018),
- Ordonne à l'Etat belge de mettre fin (cessation), dans les 90 jours de la signification du jugement, aux procédures de vol qui ont été introduites en application des instructions des 15 mars 2012 et 21 juin 2012, prises en exécution de l'accord aéroportuaire du 19 décembre 2008 et de ses actes d'exécution, avec description détaillée des 6 phases concernées, sous peine d'une astreinte de 50.000 EUR pour chaque infraction ou par semaine de retard dans l'exécution du jugement,
- Ordonne à l'Etat belge de tenir des Etats généraux relatifs à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, en vue d'instaurer un dialogue, tous acteurs confondus, tous niveaux de pouvoirs confondus.

Les communes de Kraainem et Wezembeek-Oppem ont diligenté un appel à l'encontre de cette décision. La cause est pendante devant la Cour d'appel de Bruxelles (dernier délai pour la mise en état procédurale : 10 septembre 2019).

L'Etat belge devra déposer ses premières conclusions pour le 10 mars 2019. Aucune information concernant sa position procédurale n'était dès lors disponible dans le cadre du traitement de la présente cause.

Il est d'ores et déjà acquis que l'Etat belge n'a pas entendu organiser ces Etats Généraux, quand bien même ce jugement est, par nature, exécutoire par provision.

C. NATURE DE L'ACTION EN CESSATION ENVIRONNEMENTALE

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

45. L'article 1er 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. ».

46. 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'environnement³, « *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* »⁴.

47. 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 belge⁵.

48. 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 lieu⁶ :

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

49. 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.

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 ;

³ Travaux parlementaires, Sénat, 1232-1 (1990-1991), p. 4.

⁴ 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.

⁵ Cass., 1^{er} juin 2017, C.15.0300.F, www.cassonline.be; D. Van Gerven, Le droit d'action en matière de protection de l'environnement, JT, 1993/5667, p. 613 et suiv., n° 10.

⁶ Voir notamment Cass., 18 décembre 2009, n° de rôle C.08.0334.F, www.cassonline.be.

Le caractère technique des pièces qui sont soumises à notre appréciation (dont notamment les analyses des enregistrements effectués par les sonomètres) implique par nature 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 après le 19 juillet 2017;

Cette manière de procéder reste adéquate au regard de la nature spécifique de la procédure diligente (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.

50. 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 intérêts⁷, le tout sachant que la mesure adéquate tend à protéger l'environnement et est adaptée aux besoins de la cause.

Ces intérêts en présence sont, en substance :

- 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.

51. 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, en application du principe constitutionnel de la séparation des pouvoirs.

⁷ 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.

D. TENTATIVE DE CONCILIATION

52. Les écrits de procédure révèlent des positions inconciliables.

Les plaidoiries ont confirmé cette situation, quand bien même les parties ont abordé la question de s'engager dans une conciliation sur deux points ponctuels du litige.

Aucune conciliation n'a pu être dégagée.

E. POUVOIR DE JURIDICTION

53. La Région flamande expose que nous sommes sans pouvoir de juridiction pour connaître de la cause, dans la mesure où l'Etat fédéral dispose du pouvoir de déterminer, de manière discrétionnaire, les procédures de vol (utilisation des pistes, routes de vol) – voir sa requête en intervention volontaire, point 14.

Elle relève par ailleurs que les mesures sollicitées sont contraire au principe constitutionnel de la séparation des pouvoirs.

54. Nous disposons, dans tous les cas de figure, du pouvoir de juridiction pour connaître des demandes présentées devant nous. Que l'on considère que la procédure en cessation environnementale constitue une procédure sui generis (cfr infra n° 55) ou que l'on considère que le droit à un environnement sain constitue un droit subjectif (cfr infra n° 56).

55. Comme déjà déposé dans notre décision du 19 juillet 2017, la procédure en cessation environnementale organisée par la loi du 12 janvier 1993 consiste en une procédure sui generis, de sorte qu'il n'y a pas lieu que nous nous prononcions sur l'existence ou non d'un droit subjectif, lequel constituerait, dans le cadre d'une procédure ordinaire en référé, un prérequis de notre saisine.

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

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 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°s 28 et 33, et les références y citées).

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.

56. Nous disposons par ailleurs également du pouvoir de juridiction si l'on doit plutôt retenir le fait que le droit à un environnement sain constitue un droit subjectif.

Il est incontesté que l'Etat belge dispose d'un pouvoir discrétionnaire pour ce qui concerne les compétences qui lui sont dévolues pour déterminer les conditions d'exploitation de l'aéroport (voir supra n° 7).

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 adéquates⁸.

Lorsque l'autorité administrative prend 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 discrétionnaire⁹.

L'objet réel des demandes dont nous sommes actuellement saisi consiste bien à prévenir de nouvelles atteintes à l'environnement (voir également à cet égard Président du tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles, 30 mai 2018, p. 29, point 3.1.2., inédit, déposé par l'Etat belge) que commettrait l'Etat belge en maintenant la situation de survol de la Région de Bruxelles-Capitale telle qu'elle existe actuellement.

Il est utile de préciser dès à présent qu'un droit subjectif ne constitue pas nécessairement un droit absolu.

57. Dans tous les cas de figure, 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, le juge ne peut cependant, à cette occasion, priver ces autorités de leur liberté politique, ni se substituer à celles-ci¹⁰, ni par ailleurs se prononcer par voie de disposition générale et réglementaire (article 6 Code judiciaire). Il appartient au juge de respecter le principe constitutionnel de la séparation des pouvoirs.

Le principe 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 judiciaire¹¹,
- de l'examen des mesures concrètes à prononcer envers l'autorité administrative.

Le principe 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

⁸ Voir notamment à cet égard Cass., 4 mars 2004, C.03.0346.N et autres ; Cass., 3 janvier 2008, C.06.0322.N.

⁹ 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.

¹⁰ Voir notamment Cass., 3 janvier 2008, C.060322.NL.

¹¹ Voir Bruxelles (9^{ème}), 21 février 2014, JT, 2015/6590, p. 79 ; Bruxelles (2^{ème}), 12 septembre 2014, JT, 2015/6590, p. 74.

discrétionnaire mais de « *faire œuvre d'administrateur et de substituer (son) pouvoir d'appréciation à celui de l'autorité* »¹².

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.

F. RECEVABILITE – EXCEPTION DE L'AUTORITE DE CHOSE JUGEE

F.1. Considérations introductives

58. L'Etat belge et la Région flamande concluent à l'irrecevabilité des demandes, en application de l'article 23 du Code judiciaire.

Ils relèvent que les demandes formulées dans le cadre de la présente procédure se heurtent à l'autorité de chose jugée du jugement prononcé le 19 juillet 2017, également dans le cadre d'une procédure en cessation environnementale relative au survol du territoire bruxellois.

59. Le moyen de défense ainsi soulevé doit être analysé non pas de manière globale, mais au cas par cas, en fonction des demandes formulées.

60. Une exception d'irrecevabilité s'analyse au regard des éléments tels qu'ils existaient au moment de l'introduction de la demande.

Vu l'inexorable écoulement du temps, il peut cependant être tenu compte, pour trancher de la recevabilité, d'éléments survenus ultérieurement, qui permettent de clarifier les éléments tels qu'ils existaient déjà au moment de l'introduction de la cause.

61. La Région de Bruxelles-Capitale et les parties intervenantes qui la soutiennent exposent que l'Etat belge fait montre de déloyauté procédurale dans l'exécution du jugement du 19 juillet 2017, ce qui, exposent-elles, constitue une circonstance nouvelle permettant l'introduction de la présente procédure.

Elles indiquent que la déloyauté procédurale résulte des éléments factuels suivants :

- A propos des mesures opérationnelles
 - Si l'Etat belge s'est acquitté, selon la forme, de son obligation d'envoyer les courriers visés aux points 1 et 3 du jugement du 19 juillet 2017,

¹² 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.

- Il a, en réalité, négligé d'examiner si toute mesure opérationnelle quelconque pouvait ou non être implémentée, de manière à réduire, dans les plus brefs délais, les nuisances sonores dues au survol des zones concernées, sans affecter (ou sans affecter sensiblement) la capacité opérationnelle de l'aéroport.

Les demandeurs reprochent ainsi à l'Etat belge de s'être cantonné à une exécution de pure forme du jugement du 19 juillet 2017, sans en respecter l'esprit.

- A propos de l'étude d'incidences

- L'Etat belge n'a pas fait diligence pour lancer l'étude d'incidences, laquelle, selon les termes du jugement du 19 juillet 2017, devait être clôturée dans les 12 mois de la signification du jugement. Le jugement a été signifié le 25 juillet 2017 à l'Etat belge, de sorte que l'étude d'incidence aurait dû être clôturée en juillet 2018,

Avec pour conséquence que l'ensemble du dossier est en suspens, puisque, soulignent-elles, l'Etat belge n'entend pas mettre de mesure opérationnelle en œuvre avant que l'étude d'incidences ne soit finalisée.

- L'Etat belge biaise l'intérêt de l'étude d'incidences en ce qu'il a inséré dans le cahier des charges la référence au contrat de gestion conclu avec Belgocontrol, sachant que ce contrat de gestion prévoit un nombre minimal et maximal de mouvements au départ de/vers l'aéroport de Bruxelles National,

Les auteurs de l'étude seront, exposent-elles, ainsi contraints de respecter cet aspect de la problématique, ce qui limitera nécessairement les alternatives qu'ils pourront prendre en considération.

- L'Etat belge biaise l'intérêt de l'étude d'incidences en ce que les auteurs de l'étude en cours ont uniquement pris contact avec la Région de Bruxelles-Capitale (2 réunions) et pas avec l'ensemble des communes qui pourtant s'étaient constituées parties intervenantes à la procédure ayant mené au jugement du 19 juillet 2017.

62. L'Etat belge a, le 6 septembre 2017, informé les parties au jugement du 19 juillet 2017 qu'il n'entendait pas interjeter appel dudit jugement.

Il précise, oralement à l'audience, que cette décision repose sur le fait que le dispositif du jugement était équilibré.

Il conteste formellement le grief de déloyauté procédurale qui est formulé à son encontre.

Il précise qu'aucune mesure opérationnelle ne pouvait, techniquement, être adoptée à très bref délai, ce d'autant qu'il n'entendait pas adopter de mesure qui aurait eu pour incidence de reporter les nuisances sonores d'un endroit à un autre, et dès lors sur d'autres habitants du Royaume.

Il relève que l'étude d'incidences a été mise en œuvre dans les plus brefs délais tenant compte des contraintes découlant de la législation relative aux marchés publics. Il précise que l'étude d'incidences devrait être déposée pour la fin du mois de mars 2019. Il a cependant indiqué, oralement, à l'audience, ne pas pouvoir s'engager fermement sur cette date.

63. Le jugement du 30 mai 2018, prononcé par le président du tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles relève, avec fermeté, la toute particulière déloyauté procédurale dont a fait montre l'Etat belge :

- en acquiesçant au jugement du 19 juillet 2017,
- tout en contestant, à nouveau, l'application de la loi du 13 février 2006 relative à l'évaluation de certains plans et programmes sur l'environnement, à propos des instructions ministérielles relatives au survol du territoire belge, au départ de/vers l'aéroport de Bruxelles-National.

64. La décision du 19 juillet 2017 :

- Dans un premier temps, pose les principes qui seront appliqués pour déterminer les mesures qui seront décidées ainsi que les astreintes qui les assortiront (n^{os} 195 à 198 du jugement),
- Pour ensuite, dans un deuxième temps, décrire les quatre volets pour lesquels une condamnation est prononcée à l'encontre de l'Etat belge (n° 199 du jugement) :
 1. Conditions d'utilisation de la route du Canal, de jour et de nuit,
 2. Liste des avions qui empruntent la route du Canal de 23h à 7h,
 3. Conditions d'utilisation de la route du Ring et de la route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01 pour la période allant de 23h à 7h,
 4. Etude d'incidences.

Le point 2 (liste des avions qui empruntent la route du Canal de 23h à 7h) ne pose pas de problème. Il n'est dès lors pas examiné plus avant dans cette décision.

Pour chacun des 3 autres volets de la condamnation, outre la condamnation 'de principe', une première mesure d'exécution est déterminée de manière détaillée et par ailleurs assortie d'une astreinte, appliquant ainsi au cas concret les éléments de principe.

Pour chacun de ces 3 volets de la condamnation, il est précisé, dans le corps du jugement du 19 juillet 2017 : « *Pour le surplus, eu égard à la nature de la mesure de cessation, il n'y a pas lieu à ce stade, de prononcer d'autre astreinte ou d'autre mesure d'astreinte autrement organisée* » (mis en gras pour les besoins de la présente procédure).

65. L'exception d'irrecevabilité soulevée par l'Etat belge et la Région flamande nécessite l'analyse combinée des éléments suivants :

- la notion d'autorité de chose jugée,
- la nature de l'action en cessation environnementale,
- les incidences de la situation particulière en matière d'astreinte,
- la teneur du jugement du 19 juillet 2017.

Contrairement à ce qu'invoque l'Etat belge, les demandeurs font état de violations de normes tendant à la protection de l'environnement.

F.2. Eléments théoriques à prendre en considération pour trancher l'exception soulevée

F.2.1. La notion d'autorité de chose jugée

66. G. de Leval précise comme suit ce que recouvre la notion d'autorité de chose jugée :

« L'autorité de chose jugée caractérise une décision judiciaire définitive qui empêche que la même action puisse être à nouveau introduite entre les mêmes parties et confère à cette décision valeur présumée de décision exacte (...).

L'essence même de l'autorité de la chose jugée est la sécurité devant la justice ; il s'agit de ne pas remettre en question ce qui a été jugé ou encore de rendre incontestable la situation qui découle du jugement.

L'autorité de chose jugée produit un effet positif pour le gagnant, en ce sens que celui-ci peut se prévaloir de la décision, et un effet négatif pour le perdant, en ce sens que celui-ci ne peut plus revenir sur la solution consacrée par l'acte juridictionnel. (...) »¹³.

67. En application des articles 23 et 25 du Code judiciaire, la fin de non-recevoir résultant de l'autorité de la chose jugée suppose qu'il y ait identité d'objet, de cause et de parties.

68. Au sens de l'article 23 du Code judiciaire, dans sa version applicable au litige, la cause du litige comprend le fait et le droit appliqué au fait.

Si les faits ayant donné lieu à une décision dans la première procédure sont distincts de ceux invoqués dans la seconde procédure, il n'y a pas autorité de chose jugée¹⁴.

Des faits nouveaux, survenus après le passage en force de chose jugée de la première décision, constituent des faits distincts de ceux invoqués dans la seconde procédure¹⁵.

69. L'objet du litige consiste en la chose demandée.

Le justiciable qui a mené une première procédure peut en entamer une deuxième qui porte sur une prétention différente de la première, par son objet.

Ainsi, le prononcé d'une condamnation principale n'empêche pas l'introduction subséquente d'une demande tendant à l'assortir d'une astreinte¹⁶.

¹³ X, Droit judiciaire, T.2, Manuel de procédure civile, sous la direction scientifique de G. de Leval, Larcier, éd.2015, p. 695.

¹⁴ Voir à cet égard Cass., 11 décembre 2015, C.14.0581.F, www.cassonline.be.

¹⁵ J.-F. van Drooghenbroeck, 'Extension de l'autorité de la chose jugée par la loi 'pot-pourri' du 19 octobre 2015' in X, Pot-pourri I et autres actualités de droit judiciaire, CUP 2016/164, p. 312, n° 20.

¹⁶ J.-F. van Drooghenbroeck, 'Extension de l'autorité de la chose jugée par la loi 'pot-pourri' du 19 octobre 2015', op cit, p. 316, n° 23.

Par ailleurs, la volonté manifestée par le juge qui a tranché les premières prétentions peut avoir une incidence sur la recevabilité d'une deuxième procédure, ainsi notamment dans les procès dits fragmentés¹⁷.

A titre exemplatif, en matière d'indemnisation du préjudice corporel, mais selon un raisonnement qui peut être éclairant pour le présent litige : « (...) *si le principe demeure que 'lorsque la victime d'une faute aquilienne demande l'indemnisation pour certains dommages qui en résultent, mais non pour les autres, et que le juge ne se prononce donc pas pour ces autres dommages, l'autorité judiciaire de la chose jugée (art. 23 C. jud.) n'empêche pas que la victime demande, dans le cadre d'une autre procédure, la réparation pour ces autres dommages', ce principe est tenu en échec 'si le juge par sa décision, a voulu indemniser tous les dommages présents et futurs'* »¹⁸.

F.2.2. Nature de l'action en cessation environnementale

70. L'action en cessation environnementale est, par essence, prospective dans la mesure où elle entend faire cesser, pour le futur, un comportement déterminé.

Dans ce contexte, le juge de la cessation dispose¹⁹ :

- du pouvoir d'ordonner la cessation ou l'interdiction des actes constitutifs de la violation de la norme environnementale,
- mais également d'enjoindre l'exécution de mesures destinées à prévenir ou à empêcher des dommages à l'environnement.

L'autorité de chose jugée s'attache ainsi « *non seulement aux éléments du jugement déclarant les droits et les obligations des parties mais aussi aux modalités selon lesquelles ces droits et obligations doivent être respectés. Il en va ainsi des décisions de cessation énonçant des obligations de faire ou de ne pas faire assorties d'astreintes prenant cours, le cas échéant, à l'expiration du délai accordé par le juge* »²⁰.

F.2.3. Les incidences particulières en matière d'astreinte

71. Par son arrêt du 17 mai 2018, la Cour constitutionnelle dit pour droit que « *l'article 1385quinquies du Code judiciaire viole les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'il ne permet pas à la partie à la requête de laquelle une astreinte a déjà été imposée de demander une astreinte supplémentaire ou d'augmenter l'astreinte imposée au cas où la partie condamnée à s'exécuter reste en défaut de ce faire* », tout en précisant que « *dès lors que le constat de la lacune qui a été fait en*

¹⁷ Voir notamment à cet égard F. Balot, 'Autorité de chose jugée et exception de dessaisissement dans le procès 'fragmenté'', *RGAR*, 2016, n° 15347 ; J.-F. van Drooghenbroeck, 'Extension de l'autorité de la chose jugée par la loi 'pot-pourri I' du 19 octobre 2015'', op cit, p. 317, n° 24.

¹⁸ J.-F. van Drooghenbroeck, 'Extension de l'autorité de la chose jugée par la loi 'pot-pourri I' du 19 octobre 2015'', op cit, p. 318, n° 24, et les références y citées.

¹⁹ D. Van Gerven, *Le droit d'action en matière de protection de l'environnement*, JT, 1993/5667, pp. 613 et suiv., n° 33.

²⁰ G. de Leval, 'L'autorité de la chose jugée à la fois rétrospective et prospective', *Rev.not.b.*, 2018/3127, p. 342.

B.4.2 est exprimé en des termes suffisamment précise et complets qui permettent l'application de la disposition en cause dans le respect des normes de référence sur la base desquelles la Cour exerce son contrôle, il appartient au juge a quo de mettre fin à la violation de ces normes »²¹.

La Cour constitutionnelle étend ainsi au contentieux porté devant les tribunaux de l'ordre judiciaire la décision qu'elle avait déjà pris le 18 octobre 2012²² dans le cadre du contentieux administratif, porté devant le Conseil d'Etat.

72. Outre la constatation ainsi effectuée, la Cour constitutionnelle réitère, dans son arrêt du 17 mai 2018, les considérations suivantes, déjà exposées dans son arrêt du 18 octobre 2012 :

« B.6. Le droit à une exécution effective des décisions de justice constitue l'un des éléments fondamentaux d'un Etat de droit.

L'exécution d'une décision de justice revêt une importance particulière dans le contexte du contentieux administratif. (...) Une protection juridique effective et le rétablissement de la légalité impliquent l'obligation pour l'administration de se plier à la décision du juge. L'obligation d'exécution ne se limite pas au dispositif ; le fond de la décision doit aussi être respecté et appliqué. (...)

B.8. Il est exact, comme le fait valoir la Région de Bruxelles-Capitale, que le Conseil d'Etat lorsqu'il fixe le montant de l'astreinte, a déjà tenu compte de la résistance prévisible de l'autorité publique quant à l'exécution de l'arrêt d'annulation, mais cet élément ne repose nécessairement que sur une estimation et non sur des faits avérés. L'imprévisible persistance de l'autorité dans l'inexécution peut donc également être considérée comme une circonstance nouvelle. » (souligné par le tribunal)

F.3. Examen in concreto de l'exception de l'autorité de chose jugée

F.3.1. Les alternatives dans le cadre de l'étude d'incidences

73. Les demandes 5 et 10 (en ce que cette dernière est en lien avec la demande 5) tendent à ce que nous imposions par le présent jugement que l'étude d'incidences en cours porte, sans exclusive, sur l'ensemble des alternatives possibles, dont celles énumérées en termes de conclusions par la Région de Bruxelles-Capitale²³.

74. L'Etat belge précise que :

- Le bureau chargé de l'étude d'incidences a, dans le cadre de ses travaux, rencontré les trois Régions, mais également une dizaine d'associations de riverains de toutes les zones avoisinant l'aéroport, en ce compris les communes (ses conclusions, p.31, note de bas de page 12).

Il a été indiqué oralement, à l'audience, que la Région de Bruxelles-Capitale a, dans ce contexte, rencontré le bureau Envisa à deux reprises.

²¹ C. Const., arrêt n° 60/2018 du 17 mai 2018, JLMB, 2018/28, p.1312, avec observations de F. Georges.

²² C. Const., arrêt n° 122/2012 du 18 octobre 2012.

²³ « en ce compris notamment, les solutions alternatives envisageables, le déplacement de l'aéroport, l'allongement ou le déplacement des pistes, la cessation complète ou à certaines heures des vols de nuit ou à tout le moins leur réduction, l'interdiction ou la limitation de certaines catégories d'avions, la diminution de l'activité de l'aéroport, la cessation ou la réduction des activités de fret, l'extension de la durée de la nuit d'exploitation à la période 6/7h00 ou encore la réduction de l'activité durant cette période sujette à d'importantes nuisances et violations manifestes ».

Les mesures alternatives énumérées sous les demandes 5 et 10 (en ce que cette dernière est en lien avec la demande 5), ainsi que toute autre mesure alternative complémentaire que ces parties entendaient communiquer au bureau Envisa, ont dès lors pu être portées directement à sa connaissance.

- Le cahier des charges spécial relatif à l'étude d'incidences comporte bien une référence au contrat de gestion conclu avec Belgocontrol, avec dès lors, puisqu'il s'agit là d'une composante du contrat de gestion, référence au nombre minimal de mouvements au départ de/à l'arrivée de l'aéroport de Bruxelles-National.

L'Etat belge ajoute cependant que la référence au contrat de gestion ne limite en rien les solutions alternatives qui pourront être examinées par le bureau Envisa (ses conclusions, p.30, avec référence à un courrier adressé par l'Etat belge à la Région de Bruxelles-Capitale à ce propos le 24 avril 2018).

L'Etat belge met l'accent sur le caractère indépendant de l'étude d'incidences réalisée par le bureau Envisa.

75. Le jugement du 19 juillet 2017 expose en ses pages 96 à 98 :

« L'étude d'incidences inclura l'examen de solutions alternatives permettant l'atténuation des nuisances sonores, tenant compte par ailleurs de la condition essentielle relative à la sécurité, avec évaluation des incidences sur la capacité d'exploitation »,

« (...) Il est (...) essentiel, si l'on entend que la mesure (et le coût y lié) soit utile, (que l'étude d'incidences) soit menée de manière indépendante et parfaitement objective. »

« Après la réalisation de cette étude d'incidences, il appartiendra à l'Etat belge de prendre position quant à la suite à réserver à la problématiques des nuisances sonores subies par les riverains et personnes habitant sous les routes aériennes. Il n'y a pas lieu de lui imposer de prendre les recommandations en considération, sous peine d'astreinte. »

76. Aucune des parties n'a, à ce jour, interjeté appel de la décision du 19 juillet 2017, alors qu'elle ne faisait pas entièrement droit aux demandes formulées par les uns et les autres, en ce compris pour ce qui concerne la nature de l'étude d'incidences et son étendue (voir notamment à cet égard la lecture combinée des demandes 8 et 25 formulées dans le cadre de la procédure ayant mené au jugement du 19 avril 2017).

77. Le cahier spécial des charges qui constitue le contrat sur la base duquel le bureau Envisa effectue ses prestations, fait référence de manière expresse aux exigences posées par le jugement du 19 juillet 2017, sous son n° 199d. Le cahier spécial des charges précise par ailleurs que le bureau d'études est tenu de travailler selon les plus hauts standards professionnels.

L'étude doit, pour répondre à la condamnation prononcée par notre jugement, être effectuée de manière indépendante et objective.

C'est dans ce schéma de travail que le bureau d'étude traitera, pour répondre aux exigences du jugement du 19 juillet 2017, l'ensemble des informations qui lui ont été communiquées, et procèdera à l'étude d'incidences, avec examen de solutions alternatives.

78. Les demandes 5 et 10 (en ce que cette dernière est en lien avec la demande 5) traitent en réalité d'une problématique qui a déjà été tranchée par le jugement du 19 juillet 2017.

Il y a, à cet égard, identité de parties, de cause et d'objet, sans qu'il n'y ait de circonstance nouvelle qui permettrait d'ouvrir à nouveau le droit de formuler une demande en justice à cet égard.

Ainsi,

- la référence, dans le cahier spécial des charges, du contrat de gestion conclu par l'Etat belge avec Belgocontrol ne constitue pas une circonstance nouvelle dans le cadre de l'application de l'article 23 du Code judiciaire,
- et l'inertie de l'Etat belge dénoncée par la Région de Bruxelles-Capitale et les parties intervenantes ne présente pas de lien avec les demandes 5 et 10 litigieuses.

79. Il est par ailleurs utile de préciser qu'un jugement ne constitue pas une norme au sens de l'article 1^{er} de la loi du 12 janvier 1993 (voir également à cet égard, le jugement du 19 juillet 2017 en son n° 39, et les références y citées).

80. Les demandes 5 et 10 (en ce que cette dernière est en lien avec la demande 5) sont dès lors irrecevables, au regard du prescrit combiné des articles 23 et 25 du Code judiciaire.

F.3.2. Participation du public ou information du public

81. Les demandes 11, 12, 22 tendent à ce que nous ordonnions la tenue d'une nouvelle étude d'incidences, ou adaptations l'étude d'incidences actuellement en cours afin qu'elle soit conforme à la loi du 13 février 2016, qu'elle permette une participation du public, ou à tout le moins que le public soit informé, tant passivement qu'activement.

82. Dans la cadre de la procédure ayant mené au jugement du 19 juillet 2017, nous avons déjà été saisi de demandes portant sur l'incidence de loi du 13 février 2006, la participation du public ou à tout le moins de son information à propos d'une étude d'incidences à imposer.

Ce jugement précise à cet égard, en ses pages 96 à 98 :

« Il n'y a pas lieu de condamner l'Etat belge à procéder à réaliser l'étude d'incidences telle qu'organisée par la loi du 13 février 2006, ni par ailleurs à une consultation du public. Il appartiendra à l'Etat d'entreprendre les démarches procédurales qui s'imposeront au regard des décisions qu'il prendra.

Si l'Etat belge considère que l'étude d'incidences telle qu'organisée par cette loi est adéquate, il veillera à ce qu'elle englobe sa mission telle que décrite ci-dessus au n° 199, d, §5 et 6. (...)

Il lui appartient par ailleurs de décider si, et dans quelle mesure, il entend mettre sur pied un comité de suivi et, dans l'affirmative, de qui il sera composé et son mode de fonctionnement.

Il lui appartient d'organiser le mode selon lequel cette étude d'incidences sera communiquée aux parties intéressées, incluant l'ensemble des parties au présent litige, de déterminer quelles seront ces parties intéressées, et à quel(s) stade(s) cette communication aura lieu et pour quel(s) motif(s). (...)

En tout état de cause, le rapport final relatif à l'étude d'incidences sera communiqué par l'Etat belge à l'ensemble des parties au litige, au plus tard (...).

La demande formulée par la commune de Woluwe-Saint-Pierre de condamner l'Etat belge à se conformer au contenu de l'étude d'incidences (...) est non fondée, l'Etat disposant du pouvoir de décider de la politique de navigation aérienne.

Après réalisation de cette étude d'incidences, il appartiendra à l'Etat belge de prendre position quant à la suite à réserver à la problématiques des nuisances sonores subies par les riverains et personnes habitant sous les routes aériennes. Il n'y a pas lieu de lui imposer de prendre les recommandations en considération, sous peine d'astreinte. »

83. Les demandes 11, 12 et 22 tombent sous le coup des articles 23 et 25 du Code judiciaire.

Elles sont irrecevables, sans qu'il n'y ait, en l'occurrence, de circonstance nouvelle qui permettrait de diligenter une procédure portant sur une cause qui serait, en réalité, nouvelle.

L'inertie de l'Etat belge dénoncée par la Région de Bruxelles-Capitale et les parties intervenantes ne présente pas de lien avec ces demandes.

F.3.3. Clarifier et/ou adapter les composantes de vent

84. Les demandes des commune de Woluwe-Saint-Pierre, Kraainem et Wezembeek-Oppeem tendant à ce que l'Etat belge clarifie et/ou adapte les composantes de vent déterminant l'utilisation préférentielle des pistes portent sur un objet nouveau, par rapport aux demandes formulées dans le cadre de la procédure ayant mené au jugement du 19 juillet 2017.

85. Elles sont dès lors recevables, au regard de l'article 23 du Code judiciaire.

F.3.4. Situation des habitants de Woluwe-Saint-Pierre – interdiction d'aggravation

86. La demande de la commune de Woluwe-Saint-Pierre tendant à interdire à l'Etat belge toute augmentation ou modification de l'exploitation aérienne de l'aéroport susceptible d'aggraver la situation des habitants de Woluwe-Saint-Pierre porte sur un objet nouveau, par rapport aux demandes formulées dans le cadre de la procédure ayant mené au jugement du 19 juillet 2017.

87. Elle est dès lors recevable, au regard de l'article 23 du Code judiciaire.

F.3.5. Les autres demandes

88. Les autres demandes dont nous sommes saisi peuvent être analysées en un ensemble.

89. La mesure de la condamnation de l'Etat belge par le jugement du 19 juillet 2017 repose sur un élément fondamental : l'écoulement du temps.

Ainsi, ce jugement précise, à titre de considération de principe :

« 197. L'Etat belge demande à pouvoir disposer d'un délai minimal de deux ans pour exécuter notre décision, outre un délai de 6 à 12 mois pour la réalisation d'une étude d'incidences (si elle devait être ordonnée). »

Reporter les mesures de modification d'utilisation des routes aériennes à 3 ans est inadéquat tenant compte de l'impact sur la santé des nuisances constatées.

Il y a cependant lieu d'accorder un délai minimal d'exécution à l'Etat belge eu égard à l'analyse technique que nécessiteront les mesures prononcées.

L'Etat belge relève, au n° 130 de ses conclusions, qu'une formalité de consultation doit être observée même si la mesure envisagée ne consiste pas en une restriction d'exploitation, avec référence à l'article 5.2 du Règlement (UE) 598/2014.

L'article 5.2.e du Règlement vise effectivement la consultation des « parties prenantes ». (mis en gras pour les besoins du présent jugement).

Après l'exposé des principes, le jugement met en place un schéma organisationnel voulu cohérent :

- L'Etat belge devait **prendre position, dans les 4 mois** de la signification du jugement - c'est-à-dire dans un délai relativement serré eu égard à la nature du contentieux -, à propos des mesures opérationnelles à prendre **pour atténuer « dans les plus brefs délais » les répercussions** des nuisances sonores de la route du Canal, de la route du Ring et de la route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01 ,
- L'Etat belge a été condamné à effectuer une étude d'incidences,
 - étant précisé que cette condamnation *« concerne le volet préventif de l'action en cessation organisée par la loi du 12 janvier 1993 »*,
 - l'Etat belge devait, dans ce cadre, mettre en place un double planning : un planning pour la phase relative à la désignation du chargé de l'étude et un autre pour la phase relative à l'exécution de l'étude en elle-même, étant précisé que : *« Il importe que les deux plannings soient et restent serrés au vu des enjeux cruciaux, tant en termes économiques qu'en termes de santé de la population survolée. »*,
 - L'Etat belge devait **communiquer, dans les 4 mois** de la signification du jugement, la procédure retenue pour la mise en œuvre de l'étude d'incidences ainsi que le **planning relatif à la désignation du chargé d'étude**,
 - sachant qu'il était spécifié que *« En tout état de cause, le rapport final relatif à l'étude d'incidences sera communiqué par l'Etat belge à l'ensemble des parties au litige, au plus tard dans les 12 mois à dater de la signification du présent jugement. »*

90. Force est de constater que ni le schéma organisationnel concret, ni la considération de

principe selon laquelle « *reporter les mesures de modification d'utilisation des routes aériennes à 3 ans est inadéquat tenant compte de l'impact sur la santé des nuisances constatées* » ne sont respectés.

Ainsi, à ce stade, l'Etat belge annonce qu'il est possible, mais pas certain, que le rapport d'étude d'incidences soit déposé pour la fin du mois de mars 2019, de sorte que un délai de (minimum) 20 mois aura été nécessaire pour finaliser la 1^{ère} étape du processus, le tout sachant que l'Etat annonçait, dans le cadre de la procédure ayant mené au jugement du 19 juillet 2017, qu'une étude d'incidences nécessiterait un délai de 6 à 12 mois.

L'Etat belge estime qu'aucune mesure opérationnelle pour atténuer, dans les plus brefs délais, les répercussions des nuisances sonores, sans affecter, voire sans affecter sensiblement la capacité opérationnelle de l'aéroport (volet 1 et volet 2 de la condamnation prononcée par le jugement du 19 juillet 2017) ne peut être prise.

Ainsi, en pratique, aucune disposition particulière n'est prise pour limiter le survol du territoire bruxellois (à tout le moins pour ce qui concerne les volets spécifiquement visés par le jugement du 19 juillet 2017), dans l'attente des décisions qui seront prises par les autorités compétentes au regard des résultats de l'étude d'incidences.

91. Le non-respect des délais faisant partie intégrante de la décision du 19 juillet 2017, à laquelle l'Etat a pourtant acquiescé, est effectif, et non pas hypothétique.

La Région de Bruxelles-Capitale et les parties intervenantes volontaires sont confrontées à une imprévisible inertie de l'Etat belge au regard des considérations contenues dans le jugement du 19 juillet 2017.

Cette inertie est d'un autre ordre que la possible résistance de l'Etat à s'exécuter qui a été prise en considération dans le jugement du 19 juillet 2017 pour fixer la mesure des astreintes (comparaison supra n° 72).

Cette imprévisible inertie constitue une circonstance nouvelle.

Les demandes dont nous sommes saisis et qui présentent un lien avec cette imprévisible inertie sont dès lors recevables au regard du prescrit de l'article 23 du Code judiciaire.

Il s'agit de l'ensemble des demandes sauf les demandes 5, 10 (en ce que cette dernière est en lien avec la demande 5), 11, 12 et 22 (cfr surpa).

G. APPRECIATION AU FOND

G.1. Effet positif de l'autorité de chose jugée

92. Les caractéristiques des demandes dont nous sommes saisi sont telles qu'elles ne s'identifient pas, par leur cause et/ou leur objet, aux demandes tranchées par le jugement du 19 juillet 2017.

Les demandes peuvent dès lors être présentées au tribunal.

93. Il n'en reste pas moins qu'en ce qui concerne l'analyse du fondement des demandes qui nous sont soumises, le jugement du 19 juillet 2017 produit des effets envers les parties au présent litige en ce qu'il est revêtu de l'autorité de chose jugée.

Ainsi,

- l'autorité de la chose jugée s'attache à ce que le juge a décidé sur un point litigieux et à ce qui, en raison de la contestation portée devant lui et soumise à la contradiction des parties, constitue, fût-ce implicitement, le fondement nécessaire de sa décision²⁴,
- de ce qu'il n'y a pas identité entre l'objet et la cause d'une action définitivement jugée et ceux d'une autre action ultérieurement exercée entre les mêmes parties, il ne se déduit pas nécessairement que pareille identité n'existe à l'égard d'aucune prétention ou contestation élevée par une partie ou dans l'une ou l'autre instance ni, partant, que le juge puisse accueillir une prétention dont le fondement est inconciliable avec la chose antérieurement jugée²⁵.

G.2. Quant aux violations manifestes de législations relatives à la protection de l'environnement et leur incidence sur l'environnement

G.2.1. Situation déjà constatée par les jugements des 31 juillet 2014 et 19 juillet 2017

94. Les jugements des 31 juillet 2014 et 19 juillet 2017, auxquels l'Etat belge a acquiescé²⁶, ont d'ores et déjà constaté que la situation du survol du territoire de la région de Bruxelles-Capitale est effectué :

- en violation de 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,
- et en violation des normes de bruit fixées par l'arrêté bruit bruxellois du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien (dénommé, pour la facilité, 'arrêté bruit')

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

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

Il est utile de rappeler, ci-dessous, ces constatations déjà effectuées dans la mesure où elles entrent en considération pour analyser l'évolution de la situation.

Pour l'examen détaillé des situations analysées par ces jugements, le tribunal renvoie au texte même des jugements.

²⁴ Cass., 16 avril 2015, C.13.0338.F, www.cassonline.be.

²⁵ Cass., 16 avril 2015, C.13.0338.F, www.cassonline.be.

²⁶ Pour ce qui concerne le jugement du 31 juillet 2014, voir l'arrêt prononcé par la Cour d'appel de Bruxelles le 5 décembre 2015 – déposé en pièce 2.3 par la Région de Bruxelles-Capitale

G.2.1.a. Le jugement du 31 juillet 2014

96. Le jugement du 31 juillet 2014 constate la situation suivante :

«

- en zone 1 : existence d'infractions significatives (soit celles égales ou supérieures à 5dB), tant de jour que de nuit,
- en zone 0 : existence de nombreuses et récurrentes infractions significatives (soit celles égales ou supérieures à 5dB), tant de jour que de nuit, les infractions étant plus nombreuses la nuit que le jour,
- outre les multiples infractions inférieures à 5dB, de jour comme de nuit, en zone 1 et en zone 0. »
(n°58)

G.2.1.b. Le jugement du 19 juillet 2017

97. Le jugement du 19 juillet 2017 constate la situation suivante :

A/ Pour ce qui concerne la route du Canal (examen du survol de jour et de nuit)

« 147. (...) les dépassements des normes de bruit événementiels sont **très élevés en nombres absolus, d'une très forte intensité et d'un taux très élevé** (rapport entre le nombre total d'avions et le nombre de dépassements) », cet examen ayant été réalisé au départ des sonomètres MSJ-Vdbg (9,7 km à vol d'oiseau de la piste 25R/07L) et Bxl-houb (8,9 km à vol d'oiseau de la piste 25R/07L).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

B/ Pour ce qui concerne le survol de Woluwe-Saint-Pierre, Kraainem et Wezembeek-Oppem

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

- Les nuisances sonores se sont effectivement déplacées, les infractions enregistrées par les deux sonomètres historiques étant, pour l'année 2016, marginales en nombres absolus,*
- Le sonomètre WSP Bali révèle un survol de jour quotidien de la zone dans laquelle il est situé mais des périodes de nuit usuellement calmes en termes de nuisances aériennes,*
- Le survol de jour quotidien se rapporte au survol occasionné par le virage à gauche,*
- Ce survol de jour (virage à gauche) va croissant sur la période de trois mois répertoriée par le sonomètre (enregistrement, en moyenne, de quelques 7 survols par jour jusqu'à la mi-mars et de quelques 15 survols par jour de la mi-mars à fin avril),*
- Ce survol de jour engendre un nombre marginal d'infractions à l'Arrêté Bruit - la majorité des survols présentent un SEL entre 80 et 84,90 dB(A),*
- MAIS se transforme en un **survol de jour incessant et intensif** durant des périodes de 3 à 5 jours par mois : survol **intensif** en nombre absolu et **très important en intensité** (113 à 288 survols par jour, en journée, sur des périodes de 16h, présentant un SEL compris entre 80 et 89,90 dB(A)), certains étant par ailleurs en infraction à l'Arrêté Bruit,*

- *Pendant ces mêmes périodes, le survol de nuit (23h-7h) est également intensif : la période de nuit, présente un survol important en nombre absolu et très important en intensité (16 à 31 survols par nuit), tous en infraction par rapport à l'Arrêté Bruit et dont les quelques 4/5ème présentent un niveau SEL supérieur à 85 dB(A). Nous n'avons cependant aucune information quant à la répartition des vols sur cette période (début de nuit – milieu de nuit- tranche '6h-7h'),*
- *Ce survol intensif, de jour comme de nuit, est la conséquence des atterrissages sur la piste 01.*

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

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

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

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

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

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

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

Elles sont la conséquence directe et immédiate des instructions données par l'Etat belge quant à la détermination des conditions d'utilisation de la route du Canal. » (pages 76 et 77 du jugement du 19 juillet 2017),

«

- *Comme pour la commune de Woluwe-Saint-Pierre, les communes de Kraainem et Wezembeek-Oppeem présentent un **survol de jour incessant et intensif durant des périodes de 3 à 5 jours par mois : survol intensif en nombre absolu et très important en intensité,***
- ***pendant ces mêmes périodes, la tranche horaire '23h-7h' et par ailleurs '23h-6h présente également un survol important en nombre absolu et très important en intensité (16 à 31 survols par nuit),***
- *ce survol intensif, de jour comme de nuit, est la conséquence des décollages au départ de la piste 01,*
- *les nuisances sonores, en termes d'intensité du bruit, sont nécessairement plus importantes encore à Kraainem et Wezembeek-Oppeem qu'à Woluwe-Saint-Pierre étant donné que ces deux communes sont plus proches de l'aéroport. » (page 79 du jugement du 19 juillet 2017).*

C/ _____ Pour ce qui concerne l'analyse spécifique du survol de nuit

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

Ainsi :

- La route du Ring (NOH, LKN)

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

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

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

- La route du Canal (MSJ et BXL Houblon)

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

- Virage à gauche (EVE)

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

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

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

- Sonomètre de Haren

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

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

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

- Route Delta

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

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

(...)

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

S.2. Conclusions quant à la situation de survol de nuit

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

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

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

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

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

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

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

Par contre :

- *Le trafic de nuit (23/6h) survolant la Région de Bruxelles-Capitale va augmentant depuis l'année 2013 (p. 31 , rapport IBGE, pièce 4.7 de la Région de Bruxelles-Capitale)*
- *L'activité aérienne subie par la Région bruxelloise pour la tranche horaire 6h-7h connaît une très importante augmentation, tant pour les périodes d'été que pour les périodes d'hiver,*
- *Le trafic pour la tranche horaire 6h/7h peut atteindre le double de survols en 1h que pendant l'entièreté de la nuit opérationnelle (p. 31 , rapport IBGE, pièce 4.7 de la Région de Bruxelles-Capitale),*
- *La problématique du survol de nuit et de petit matin n'est pas uniforme pour la Région mais doit être examiné zone par zone. » (pages 82 à 84 du jugement du 19 juillet 2017) ».*

G.2.2. Situation actuelle du survol de la Région de Bruxelles-Capitale

98. Les pièces déposées sont pertinentes et se réfèrent à une situation suffisamment actualisée.

La difficulté pratique à laquelle le tribunal est confronté est :

- qu'elles sont dressées aux regards d'indices distincts : SEL pour la Région de Bruxelles-Capitale mais Lden, Ln et LAmax pour la commune de Woluwe-Saint-Pierre
- et qu'il y a lieu de les comparer avec les valeurs exprimées en Laeq1sec et SEL dans l'arrêté bruit bruxellois, voire les valeurs exprimées en Laeq et LAmax dans les recommandations OMS de 2009 et les valeurs exprimées en Lden et Ln dans les recommandations OMS 2018.

Les précisions apportées ci-dessus, aux n° 17 et suiv. permettent néanmoins de faire un usage utile des informations factuelles ainsi soumises au tribunal.

Quand bien même la situation est loin d'être optimale en ce qui concerne la nature des pièces déposées, le tribunal dispose, à ce stade, de suffisamment d'éléments pour prendre position, ce d'autant qu'il n'y a pas de contestation entre parties concernant l'ampleur et l'intensité de la situation de survol.

99. La situation actualisée peut être synthétisée comme suit :

Route du Canal – sonomètre MSI Vdbg – zone 0

100. Au regard des informations chiffrées contenues dans la note (non datée) dressée par Bruxelles Environnement à propos de l'intensité des nuisances sonores en 2015-2017 (déposée en pièce 2.18 par la Région de Bruxelles-Capitale)

SEL	78 à 79 dB	80 à 84dB	85 à 89 dB	90 à 95 dB	95 à 100 dB	Total infractions
Survol en journée (7h à 23h)	xxx	xxx				
2015			542	262	24	828
2016			511	306	59	876
2017			666	364	69	1.099
Survol nuit arrêté bruit (23h à 7h)						
2015	39	750	180	2		969
2016	40	750	181	1	xxx	972
2017	46	870	127	1		1.044
Survol De 6h à 7h						
2015	16	541	96	1		658
2016	17	677	114	1	xxx	810
2017	26	638	120	xxx		768
Par déduction, survol nuit d'exploitation (23h à 6 h)						
2015	23	209	84	1		316
2016	23	73	67	xxx	xxx	163
2017	20	232	7	xxx		259

Par ailleurs, un tableau d'actualisation du 30 mai 2018, dressé de manière synthétique par Bruxelles Environnement, rapporte la situation suivante pour la période allant du 25 novembre 2017 au 1^{er} mai 2018 (pièce 2.A déposée par la commune de Woluwe-Saint-Pierre) :

- Vols de jours (7h à 23h) : 1.242 violations sur 1.980 vols,
- Vols de nuit (23h à 7h) : 345 violations sur 562 vols,
- Vols de petit matin (6h-7h) : 257 violations sur 344 vols.

ce qui, même si l'information reste parcellaire, semble confirmer une tendance à la hausse (par comparaison avec les chiffres mentionnés dans le tableau ci-dessus), sachant que les mois de plus dense exploitation (été) ne sont pas inclus dans la période visée.

101. Conclusion :

L'ensemble des considérations déjà exposées dans le jugement du 19 juillet 2017 restent d'actualité.

Il y a cependant lieu de noter qu'en 2017 :

- il y a un plus grand nombre d'infractions en journée que les années précédentes,
- il y a un plus grand nombre d'infractions de nuit (23h à 7h) que les années précédentes,
- le nombre d'infractions de petit matin (6h à 7h) est en augmentation par rapport à 2015,

- tandis que le nombre d'infractions pendant la nuit d'exploitation (23h à 6h) est en diminution.

Le grief formulé par la Région de Bruxelles-Capitale, selon lequel le petit matin est de plus en plus exploité et engendre de plus en plus d'infractions se confirme, sur la durée.

Ce alors que la décision du 19 juillet 2017 condamne l'Etat belge à modifier les conditions d'utilisation de la route du Canal.

Woluwe-Saint-Pierre – Kraainem – Wezembeek-Oppem

102. En leur ensemble, les considérations déjà exposées dans le jugement 2017 restent d'actualité.

- En 2017, 10.372 atterrissages ont eu lieu sur la piste 01 (pièce 1A déposée par la commune de Woluwe-Saint-Pierre).

Au regard des éléments chiffrés résultant du tableau analytique des atterrissages sur cette piste de 1995 à 2014 (pièce 1B déposée par la commune de Woluwe-Saint-Pierre), l'on en est ainsi revenu, à tout le moins pour l'année 2017, à la situation de 2001.

La situation de survol du fait de ces atterrissages est radicalement différente d'un mois à l'autre, passant de l'extrême minimal (8 vols de jour et 0 de nuit, en octobre 2017 et aucun vol en novembre 2017) à 3.252 vols de jour et 322 de nuit en juin 2018 (éléments chiffrés provenant de BAC, produits en pièce 1C par la commune de Woluwe-Saint-Pierre),

- Au regard des enregistrements effectués par le sonomètre WSP-Corn (zone 2),
 - Les infractions à l'arrêté bruit bruxellois restent marginales (analyse combinée des pièces 2.A et 2B déposées par la commune de Woluwe-Saint-Pierre),
 - Pour l'année 2017, le Lden est de 65 dB(A) et le Ln de 59.
- Le sonomètre NMT11-02 de BATC relève une situation de survol usuellement calme, sauf 3 à 4 périodes d'intense survol, notamment de nuit, de plusieurs jours/nuits d'affilée, générant des nuisances sonores intenses dans la mesure où quelques survols atteignent des L_{Amax} allant de 90 à 85 dB(A) et de 85 à 80 dB(A) et où un nombre conséquent de survols génère des L_{Amax} de 80 à 75 dB(A) et de 75 à 70 dB(A).
- Au regard des enregistrements effectués par le sonomètre WSP-Bali (zone 1)
 - Pour la période allant du 25 juillet 2017 au 25 novembre 2017,
 - Vols de jours (7h à 23h) : 13 infractions sur 531 vols,
 - Vols de nuit (23h à 7h) : 88 infractions sur 90 vols
 - Vols de petit matin (6h à 7h) : aucune infraction, aucun vol,
 - Pour la période allant du 25 novembre 2017 au 1^{er} mai 2018,
 - Vols de jours (7h à 23h) : 79 infractions sur 4.599 vols,
 - Vols de nuit (23h à 7h) : 487 infractions sur 515 vols,

- Vols de petit matin (6h à 7h) : 80 infractions sur 90 vols,
- En 2018, le survol de nuit a engendré le nombre suivant d'infractions donnant lieu à procès-verbal (tableau de synthèse dressé par Bruxelles Environnement, mois par mois, de janvier 2018 et à juillet 2018– pièce 2B déposée par la commune de Woluwe-Saint-Pierre – les chiffres en italique représentent la part de violations résultant d'un atterrissage) :
 - Janvier : 28 (25),
 - Février : 156 (152),
 - Mars : 46 (42),
 - Avril : 42 (37),
 - Mai : 177 (150),
 - Juin : 242 (230),
 - Juillet : 133 (102).

103. Conclusion :

- Le territoire survolé dans le cadre des atterrissages sur la piste 01 connaît, 3 à 4 fois par mois, en ce compris durant la nuit, un survol intense, générant des nuisances sonores intenses, à une cadence particulièrement soutenue,
- Le sonomètre WSP-Corn permet de constater qu'à cet endroit de la commune, les infractions à l'arrêté bruit sont marginales (eu égard au fait qu'il s'agit d'un territoire situé en zone 2, pour lequel un taux de nuisance sonore plus élevé est admis du fait de sa localisation par rapport à l'aéroport) mais que néanmoins les nuisances sonores sont conséquentes, au regard des recommandations 2018 de l'OMS,
- Les nuisances sonores, en termes d'intensité du bruit, sont nécessairement plus importantes encore à Kraainem et à Wezembeek-Oppem qu'à Woluwe-Saint-Pierre étant donné que ces deux communes situées sur le même axe par rapport à la piste d'atterrissage, sont plus proches de l'aéroport.

Route du Ring

104. La problématique concerne les vols de nuit.

105. Au regard des informations chiffrées contenues dans la note (non datée) dressée par Bruxelles Environnement à propos de l'intensité des nuisances sonores en 2015-2017 (déposée en pièce 2.18 par la Région de Bruxelles-Capitale) :

SEL	78 à 79 d(B)	80 à 84d(B)	85 à 89 d(B)	90 à 94 d(B)	95 à 100 d(B)	Total infractions
NOH zone1 23h à 7h 2015	Xxx	1.676	1.089	20	1	2.786
2016		1.616	1.248	15	2	2.880
2017		1.598	972	14	3	2.587
6h à 7h Information non disponible						
LKN zone 0 23h à 7h 2015	88	293	33	xxx	Xxx	414
2016	124	330	4	1		583
2017	107	292	29	1		429
6h à 7h						271
2015	27	222	22		xxx	227
2016	18	204	5	xxx		201
2017	27	163	11			

106. En leur ensemble, les considérations déjà exposées dans le jugement 2017 restent d'actualité, à savoir :

- le nombre d'infraction très élevé et d'une très forte intensité relevés par le sonomètre situé à Neder-Over-Hembeek, sachant qu'il s'agit là d'une zone à plus faible densité de population,
- une situation nettement moins problématique à Laeken (nombre d'infraction nettement moins élevé que pour la route du Canal).

G.3. Balance des intérêts, mesures contraignantes et astreintes

G.3.1. Considérations préalables

107. Le juge de la cessation environnementale « *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.* » (article 1^{er} de la loi du 12 janvier 1993)

Dans la mesure où nous disposons d'un pouvoir d'appréciation quant aux mesures à prononcer (voir supra n° 50), les mesures et astreintes imposées sont précédées d'une balance des intérêts.

108. Nous prenons, dans ce contexte, à nouveau en considération l'ensemble des éléments déjà exposés dans le jugement du 19 juillet 2017, et notamment ceux exposés sous la balance des intérêts effectuée à ce moment. Il y est expressément référé.

109. Nous soulignons cependant, car il y va de fondamentaux, que l'Etat belge a pour mission d'assurer le meilleur équilibre possible entre les intérêts suivants qui, parfois, s'avèrent contradictoires :

- La sécurité, qui est la condition sine qua non de l'exploitation de l'aéroport,
- L'exploitation de l'aéroport, en ce qu'elle engendre de la croissance économique et dès lors des emplois directs et indirects ;

L'exploitation adéquate de l'aéroport implique de prendre en considération que l'aéroport participe à un réseau européen et international, ce qui engendre des obligations diverses, notamment en termes d'horaires,

- Le droit des riverains et personnes habitant sous les routes aériennes à un environnement sain. Il s'agit là d'un droit fondamental.

Ces intérêts sont tous cruciaux, chacun dans son domaine.

110. Nous pointions, dans le jugement du 19 juillet 2017, que depuis 2004 de nombreux litiges à propos des nuisances sonores générées par l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National sont portés devant les tribunaux administratifs et judiciaires.

Cette situation, outre le contenu des décisions prises, indique qu'il y a là une problématique à gérer et à encadrer par l'Etat belge.

111. Sans minimiser d'aucune manière les nuisances qui peuvent exister durant les périodes diurnes, une attention spécifique doit être accordée aux habitants qui subissent ces nuisances durant ce qui devrait être (ou était jusqu'il y a peu) une indispensable période de tranquillité nocturne. La situation relève de la protection de l'environnement.

Il n'y a pas de droit subjectif à une nuit de 8 heures (voir à cet égard jugement du 19 juillet 2017, n° 175)

Il n'en reste pas moins que l'atteinte organisée au sommeil de la population, ou d'une partie de la population, touche à la santé publique, et dès lors à l'ordre public.

On peut relever l'arrêt prononcé le 16 janvier 2018 par la Cour européenne des droits de l'homme en cause de nuisances sonores (discothèques) subies la nuit par un habitant de Valence. L'Etat espagnol s'est vu condamné eu égard à un plan de réduction des nuisances sonores dont les résultats s'étaient avérés insuffisants²⁷

Le survol nocturne (23h – 7h) du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est un phénomène encore mouvant, mais en tous cas prégnant pour les trois routes aériennes déjà visées par le dispositif du jugement du 19 juillet 2017 :

- Le survol de nuit par la **route du Canal** connaît une ampleur qui va croissant, avec objectivation de son importance notamment par le sonomètre MSJ-Vdg (9,7km à vol d'oiseau de l'aéroport) à

²⁷ CEDH, 16 janvier 2018, hudoc.echr.coe.int ; et note J.F. Neuray in Amén. 2018/3, p. 215

dater de l'année 2015 ; les mesures effectuées par ce sonomètre démontrent, en substance, que **les infractions durant la nuit (23h-7h) sont en constante augmentation depuis l'année 2015, et qu'il y a plus du double d'infractions en une heure (6h à 7h) que pendant le restant de la nuit (23h-6h), les infractions étant, en grande majorité, de forte intensité** – pour une analyse plus détaillée voir ci-dessus n° 100 - **sachant qu'il s'agit d'une zone à très haute densité de population, et par ailleurs, en large partie, à développement socio-économique faible à très faible**²⁸,

- Le survol de nuit par la **route du Ring** est un phénomène plus ancien ; le **nombre d'infractions durant la nuit (23h – 7h) telles qu'enregistrées par le sonomètre NOH est particulièrement élevé, sachant par ailleurs que les infractions présentent une très forte intensité**; le phénomène a quelque peu diminué au cours de l'année 2017 – pour une analyse plus détaillée voir supra n° 105 ; il touche une zone moins densément peuplée,
- Le survol de nuit de la commune de Woluwe-Saint-Pierre dans le cadre des atterrissages sur la piste 01 s'est déplacé, de sorte que le sonomètre WSP-Bailli a été mis en service dans le courant de l'année 2017 ; les habitants nouvellement survolés bénéficient usuellement de nuits calmes, sauf durant **2 à 4 périodes de quelques nuits d'affilées par mois durant lesquelles le survol est particulièrement intensif, générant par ailleurs des infractions pour la quasi-totalité des vols**. La situation est nécessairement plus lourde pour les habitants survolés des communes de Kraainem et Wezembeek-Oppem, ces deux communes étant plus rapprochées de l'aéroport.

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

G.3.2. L'étude d'incidences

113. L'étude d'incidences imposée par le jugement du 19 juillet 2017 est en cours de réalisation.

²⁸ Le jugement du 19 juillet 2017 précise à cet égard :

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

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

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

150. Il faut par ailleurs relever que le territoire situé sous la route aérienne du Canal connaît, en majeure partie, un développement socio-économique le plus bas de toute la région de Bruxelles-Capitale (voir à cet égard étude ULB, p.56 pièce 5.2 déposée par la Région de Bruxelles-Capitale), ce qui rendra nécessairement particulièrement peu aisé de remédier à la situation par une gestion de l'insonorisation des habitations (pour une analyse des taux actuels de rénovation voir p.5 de la note dressée par l'IBGE déposée en pièce 4.6 par la Région de Bruxelles-Capitale). »

114. Le jugement du 19 juillet 2017 précise que l'étude doit être accomplie dans les 12 mois de la signification du jugement (la signification a eu lieu le 25 juillet 2017).

Le bureau d'étude ayant obtenu le marché s'est engagée à remettre son rapport dans un délai de 194 jours (décision d'attribution du 25 mai 2018, déposée en pièce 16 par l'Etat belge).

L'Etat belge indique que l'étude d'incidences devrait, normalement, pouvoir être finalisée pour la fin du mois de mars 2019, tout en précisant qu'il ne peut s'engager sur cette date ou sur une période déterminée.

115. L'étude d'incidences, en ses deux volets (objectivation et mesures alternatives), à réaliser de manière scientifique, indépendante et transparente selon ce qui a été décidé par le jugement du 19 juillet 2017 (n° 199d), constitue un élément d'importance, voire essentiel, pour la suite à réserver non seulement au litige qui nous est soumis mais, de manière plus globale, pour la solution à apporter de manière durable à l'ensemble de la problématique relative à ces nuisances sonores.

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

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

116. Si l'étude est finalisée pour la fin du mois de mars 2019, un délai de quelques 310 jours aura été nécessaire pour l'accomplir, à dater de la décision d'attribution du marché.

117. Le tribunal constate que malgré le délai déjà écoulé et les demandes expresses des parties à la cause, l'Etat belge ne s'engage d'aucune manière quant à la date à laquelle l'étude d'incidences (en ses deux volets) sera finalisée et dès lors communiquée aux parties, tout en n'apportant aucune explication à propos du retard accumulé depuis la décision d'attribution du 25 mai 2018.

118. L'objectif est que l'Etat belge communique l'étude d'incidences, en ses deux volets, pour la date qu'il a annoncée dans le cadre de la présente procédure, à savoir pour le 31 mars 2019 au plus tard.

119. Eu égard à l'importance de disposer, dans un délai rapproché, de cette étude d'incidence, il y a lieu de fixer une date butoir pour laquelle elle devra être finalisée et dès lors communiquée, sous peine d'astreinte.

La date butoir est déterminée en tenant compte du particulièrement haut degré de complexité du travail qui doit être effectué.

Le tribunal marque sa préférence à un travail de haute qualité, rendu quelque peu plus tard, par rapport à un travail de moindre qualité, rendu quelque peu plus tôt, le tout en restant dans des délais rapprochés.

120. L'Etat belge est ainsi condamné à communiquer l'étude d'incidences, en ses deux volets, à chacune des parties au présent litige, **pour le 3 juin 2019** au plus tard – demandes 6 et 10 (en ce que

cette dernière est liée à la demande 6), sous peine d'une astreinte, due à la seule Région de Bruxelles-Capitale, de 300.000 EUR par mois de retard, tout en précisant que :

- l'astreinte ne sera due que pour autant que le présent jugement ait fait l'objet d'une signification à l'Etat belge au plus tard le 3 mai 2019, pour permettre la mise en place de l'organisation indispensable à la finalisation de l'étude,
- l'étude d'incidences, en ses deux volets, doit ainsi parvenir entre les mains de toutes les parties au litige au plus tard le 3 juin 2019,
- l'astreinte est uniquement due à la Région de Bruxelles-Capitale qui, si elle n'est pas la seule intéressée par le résultat de l'étude d'incidences, a intérêt à voir sa propre législation respectée,
- il n'y a pas lieu de douter que lorsque l'Etat belge communiquera l'étude d'incidences à la Région de Bruxelles-Capitale, il l'enverra, de manière concomitante aux autres parties du litige, sans qu'une astreinte ne soit nécessaire,
- si l'étude d'incidences est communiquée en cours de mois, l'astreinte due pour le mois entamé sera proportionnelle au retard relatif au mois concerné,
- l'astreinte est limitée à un montant maximal de 1.800.000 EUR, le tribunal prenant ainsi en considération le retard maximal que, selon toute vraisemblance, prendrait la finalisation de la rédaction de l'étude.

Cette condamnation respecte le principe constitutionnel de la séparation des pouvoirs.

G.3.3. Aménagement d'une situation d'attente

121. Saisi de demandes particulières dans le cadre d'un dossier spécifique, le juge de la cessation environnementale doit, pour rendre une décision adéquate, être éclairé de manière complète sur l'entière de la problématique qui lui est soumise, à savoir en l'espèce la problématique des nuisances sonores engendrées par l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

Trancher les demandes recevables dont nous sommes saisi nécessite que nous disposions de l'étude d'incidences, en ses deux volets.

Dans la mesure où cette étude d'incidence est en cours de réalisation, il est prématuré, à ce stade, de trancher, de manière définitive, les demandes recevables²⁹ dont nous sommes saisi.

122. Par ailleurs, il y a également nécessairement lieu de laisser un délai raisonnable à l'Etat belge pour qu'il puisse prendre position par rapport à cette étude, lorsqu'elle sera communiquée.

123. Ce délai raisonnable implique, si aucune autre mesure n'est prise, de laisser la situation telle quelle alors que :

- Le survol de la Région de Bruxelles-Capitale se fait en infraction à 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 (acquiescement de l'Etat belge au jugement du 19 juillet 2017, qui tranche cette question juridique),

²⁹ Seule celle relative à la communication de l'étude d'incidence, sous peine d'astreinte est tranchée, supra.

- L'Etat belge ne conteste pas les infractions à l'arrêté bruit bruxellois engendrées par le survol aérien du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale (voir les conclusions déposées par l'Etat belge en la présente cause à cet égard ; voir également la position de l'Etat belge à cet égard dans le cadre de la procédure ayant mené au jugement du 19 juillet 2017),
- L'Etat belge a acquiescé au jugement du 19 juillet 2017 imposant,
 - une condamnation de principe à modifier les conditions de l'utilisation,
 - de la route du Canal, en ce compris pour la période allant de 23h à 7h,
 - de la route du Ring, pour la période allant de 23h à 7h,
 - de la route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01, pour la période allant de 23h à 7h,
 - avec pour chacune de ces routes, une condamnation de faire (envoi de courrier avec contenu spécifique), assortie d'une astreinte.
- A ce stade, l'Etat belge adopte une attitude attentiste, qu'il explique par son souci de ne pas reporter sur d'autres territoires, les nuisances actuellement subies par les habitants concernés de la Région de Bruxelles-Capitale.

Cette attitude attentiste le mène parfois à une inertie, ainsi :

- son défaut de faire procéder, de sa propre initiative (sans y être contraint par une décision de justice), à une étude d'incidences scientifique, indépendante et objective, pour, à tout le moins, objectiver les nuisances sonores engendrées par l'exploitation de l'aéroport, en sa globalité, alors qu'il s'agit là d'un outil de base pour gérer la problématique à laquelle il est confronté,
- sa lenteur extrême, voire son défaut, d'envisager ou de mettre en mouvement des solutions alternatives pour tendre à une diminution des nuisances subies à tout le moins par certains habitants survolés (ainsi par exemple l'inertie pour adopter les arrêtés d'exécution de l'article 232 de la loi du 12 août 2000 qui prévoit la création d'un fonds pour l'atténuation des nuisances dans le voisinage de l'aéroport et de l'article 504 de la loi programme du 4 décembre 2002 qui prévoit la mise en œuvre d'un programme d'isolation acoustique des habitations aux abords de l'aéroport – voir également, de manière plus générale les considérations développées au point 193 du jugement du 19 juillet 2017).

Le président du tribunal de première instance néerlandophone relève, dans son jugement du 30 mai 2018, un abus procédural manifeste de la part de l'Etat belge dans la gestion procédurale du contentieux des nuisances sonores générées par l'exploitation de l'aéroport.

- La problématique des nuisances sonores concerne une question qui touche à la santé publique,
- La problématique des nuisances sonores engendrée par l'exploitation de nuit de l'aéroport nécessite une attention toute particulière.

124. Il y a lieu, dans ces circonstances, de s'assurer que :

- pendant un certain délai, nécessaire pour que l'Etat puisse prendre position quant à la manière dont il gérera la problématique des nuisances sonores, dans le respect des dispositions légales internationales et internes,
- les habitants résidant sous la route du Canal, sous la route du Ring et sous la route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01 soient assurés que les nuisances de nuit et de petit matin ne vont pas continuer à connaître une évolution erratique, à leur détriment.

125. Tenant compte de l'ensemble des considérations développées dans le présent jugement, nous interdisons à l'Etat belge d'exploiter ces trois routes aériennes mais uniquement en ce que pareille exploitation générerait une augmentation des infractions aux normes de l'arrêté bruit bruxellois au regard des infractions constatées pour le même mois durant l'année civile 2017, pour la période allant de 23h à 7h.

Ce qui est interdit est donc l'augmentation des infractions à l'arrêté bruit bruxellois, durant la nuit et le petit matin (23h à 7h), par rapport à celles constatées, le même mois, durant l'année 2017.

L'année 2017 est prise comme point de référence dans la mesure où il s'agit de la dernière année civile complète pour laquelle nous disposons des données chiffrées.

La période protégée est celle allant de 23 heures à 7 heures, dans la mesure où il s'agit de la période fixée par l'arrêté bruit bruxellois.

La comparaison se réalise par mois tenant compte de ce que le phénomène du survol fluctue de mois en mois, en fonction notamment des périodes de vacances et des saisons.

Pour le surplus, nous ne disposons pas du pouvoir de juridiction pour déterminer la durée de la nuit, ni son heure de départ et son heure de fin, le tout sachant que des mécanismes divers sont mis en place dans les différents aéroports internationaux.

126. La présente interdiction est prononcée pour une durée de 18 mois, à dater de la signification du présent jugement, à titre provisoire, dans le cadre de l'aménagement d'une situation d'attente.

Ce délai prend en considération les contraintes temporelles telles que précisées dans le jugement du 19 juillet 2017 (voir n° 197 dudit jugement) mais également un délai raisonnable qui doit être laissé à l'Etat belge pour prendre position et débiter la mise en place de sa politique de gestion des nuisances sonores après la communication de l'étude d'incidences.

Ce délai raisonnable pourra être revu, dans le futur, en fonction de l'évolution des éléments factuels de la cause, sur lesquels, par définition, nous n'avons pas de prise à ce stade.

127. Pour contraindre le respect de cette interdiction, nous l'assortissons d'une astreinte pour les infractions importantes à l'arrêté bruit bruxellois.

Seules les infractions importantes à l'arrêté bruit bruxellois sont visées par l'astreinte, et non pas toute infraction à cet arrêté. La portée de l'interdiction en est adéquatement relativisée, et concerne

les infractions les plus nuisibles pour la santé des habitants survolés de nuit, et dès lors pour l'environnement.

Nous entendons par 'infraction importante à l'arrêté bruit bruxellois', toute infraction égale ou supérieure à 5 dB(A) par rapport aux limites exprimées en SEL par l'Arrêté Bruit bruxellois. Cet ajustement, aux fins de l'astreinte, est fondé :

- d'une part, sur une tolérance, pour notamment prendre en considération certaines imperfections de mesures,
- d'autre part, sur une des caractéristiques des nuisances sonores, à savoir le fait qu'une augmentation de 3 dB correspond à un doublement de l'intensité du bruit (voir à cet égard supra n° 25).

Le nombre d'infractions à l'Arrêté Bruit bruxellois égales ou supérieures à 5dB(A) pourra ainsi être comparé, de mois en mois. Toute infraction supplémentaire, par rapport au mois correspondant de 2017, fait courir la mesure d'astreinte.

La comparaison se fera au regard des mesures effectuées par les sonomètres gérés par Bruxelles-Environnement (auparavant IBGE) placés sous les trois routes aériennes concernées. Il n'y a pas lieu de remettre en cause la valeur probante des mesures effectuées par ces sonomètres, ce d'autant que l'Etat belge a acquiescé au jugement du 19 juillet 2017 qui se fonde notamment sur les mesures effectuées par ces sonomètres.

Ainsi, la mesure d'interdiction organisée sous le n° 125-126 est assortie d'une astreinte de 10.000 EUR par infraction supérieure ou égale à 5dB(A) par rapport aux limites exprimées en SEL dans l'Arrêté Bruit bruxellois, par rapport au nombre d'infractions supérieures ou égales à 5dB(A) enregistrées le mois correspondant de l'année 2017, le tout au regard des mesures effectuées par les sonomètres de Bruxelles-Environnement placés sous les trois routes aériennes concernées,

ceci, tenant compte des considérations suivantes :

- la mesure d'astreinte commence à courir le 1^{er} jour du mois qui suit la signification du présent jugement à l'Etat belge, pour autant que cette signification ait eu lieu au plus tard le 15 du mois précédent (de manière à laisser à l'Etat belge un délai minimal de 15 jours pour s'adapter) ; pour la clarté, si la signification a dès lors lieu le 20 du mois de février, l'astreinte ne commencera à courir que le 1^{er} avril,
- l'astreinte est uniquement due à la Région de Bruxelles-Capitale, qui, si elle n'est pas la seule intéressée par la mesure prononcée, a intérêt à voir sa propre législation respectée,
- au regard du mécanisme mis en place par l'arrêté bruit bruxellois, ne constitue un événement susceptible de devenir une infraction que lorsqu'il y a passage d'un avion générant un bruit supérieur à 70 dB(A) mesuré en Laeq,1sec ; ensuite, ce vol est analysé par rapport aux limites exprimées en SEL,
- l'astreinte est fixée à un maximum de 3.000.000 EUR, pour chacune des trois routes concernées, ce pour la période de protection de 18 mois mise en place par le présent jugement.

Jusqu'à présent, l'Etat belge a, dans les dossiers relatifs aux nuisances sonores, respecté les condamnations prononcées à son encontre sous peine d'astreinte. Il n'y a dès lors pas lieu, à ce stade, de prononcer des astreintes plus élevées que celles ainsi fixées.

128. La mesure d'interdiction est compatible avec le prescrit 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,

en ce que :

- l'article 14 de ce Règlement précise que « *les restrictions d'exploitation liées au bruit qui étaient déjà en place avant le 13 juin 2016 restent en vigueur jusqu'à ce que les autorités compétentes décident de les réviser en conformité au présent règlement* »,
- le présent jugement est pris en exécution, notamment, de l'arrêté bruit bruxellois du 27 mai 1999, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2000,

tout en sachant que le jugement du 19 juillet 2017 a d'ores et déjà décidé que l'arrêté bruit bruxellois n'est pas illégal au regard du Règlement (UE) 598/2014 (voir ledit jugement, n^{os} 105 et suiv. et n^{os} 183 et suiv.).

Ainsi, le présent jugement participe, même si ce n'est que de manière partielle, à l'effectivité de la législation régionale bruxelloise.

129. Tenant compte des incertitudes jurisprudentielles et doctrinales à propos de la portée à donner au prescrit de l'article 1050, al. 2 nouveau du Code judiciaire³⁰, nous précisons autoriser, d'office, qu'un (éventuel) appel immédiat soit interjeté à l'encontre de la mesure provisoire (la mesure d'interdiction, assortie d'une astreinte) décidée par le présent jugement, quand bien même cet appel serait limité à ladite mesure provisoire.

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

G.3.4. Quelques considérations finales

130. Pour le surplus des demandes recevables, la cause est renvoyée au rôle général.

Il appartiendra à la partie la plus diligente d'adresser un courrier au service du greffe pour solliciter une nouvelle fixation.

131. Si les parties devaient, dans le futur, souhaiter fixer à nouveau le dossier, nous précisons d'ores et déjà qu'il sera opportun que les dossiers de pièces qui nous seront soumis comportent, à tout le moins,

- outre l'étude d'incidences en ses deux volets,
- des cartes de bruit dressées au regard des mesures prises par l'ensemble des sonomètres (Bruxelles-Environnement, BAC et LNE) sur la base des indicateurs exprimés en Lden, Ld, Le, Ln

³⁰ X, Droit au procès civil, T.2, sous la direction scientifique de J. Englebert et X. Taton, Anthémis, 2019, p.526.

(en ce compris des cartes dressées au regard des valeurs recommandées par l'OMS dans ses travaux de 2018),

- des cartes, ou tout autre document permettant d'avoir une vue globale, au regard des indicateurs exprimés en Lamax.

132. Le présent jugement étant prononcé dans le cadre d'une procédure en cessation environnementale, il est de plein droit exécutoire par provision.

Aucune partie ne motive sa demande tendant au refus de la faculté de cantonnement. Cette faculté est dès lors maintenue.

133. Tenant compte de la nature des décisions prises, il n'y a pas lieu, à ce stade, de trancher les dépens.

** ** *

PAR CES MOTIFS,

Nous, A. Dessy, juge désigné pour remplacer le président du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles ;

Assisté de M.A. Andolina, greffier délégué ;

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

Statuant contradictoirement, comme en référé :

1.

Prenons acte de l'intervention volontaire des Communes de Forest, Molenbeek-Saint-Jean, Anderlecht, Saint-Gilles, Schaerbeek, Ixelles, Etterbeek, Koekelberg, Berchem-Sainte-Agathe, Ganshoren, Jette, Auderghem, Watermael-Boitsfort, Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre, Kraainem, Wezembeek-Oppem, de la ville de Bruxelles, de l'asbl Bruxelles Air Libre et de la Région flamande.

2.

Constatons que les parties n'ont pu se concilier.

3.

Déclarons irrecevables la demande 5, la demande 10, mais concernant cette dernière uniquement en ce qu'elle est en lien avec la demande 5, la demande 11, la demande 12 et la demande 22.

Pour le surplus, recevons les demandes.

4.

Condamnons l'Etat belge à communiquer à chacune des parties au présent litige, **pour le 3 juin 2019** au plus tard, l'étude d'incidences, en ses deux volets, réalisée en exécution du jugement prononcé le 19 juillet 2017,

ce sous peine d'une astreinte, due à la seule Région de Bruxelles-Capitale, de 300.000 EUR par mois de retard,

tout en précisant que :

- l'astreinte ne sera due que pour autant que le présent jugement ait fait l'objet d'une signification à l'Etat belge au plus tard le 3 mai 2019,
- l'étude d'incidences, en ses deux volets, doit ainsi parvenir entre les mains de toutes les parties au litige au plus tard le 3 juin 2019,
- l'astreinte est uniquement due à la Région de Bruxelles-Capitale,
- si l'étude d'incidences est communiquée en cours de mois, l'astreinte due pour le mois entamé sera proportionnelle au retard relatif au mois concerné,
- l'astreinte est limitée à un montant maximal de 1.800.000 EUR, le tribunal prenant ainsi en considération le retard maximal que, selon toute vraisemblance, prendrait la finalisation de la rédaction de l'étude.

5.

A titre provisoire, dans le cadre de l'aménagement d'une situation d'attente,

Interdisons à l'Etat belge d'exploiter la route aérienne du Canal, la route aérienne du Ring et la route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01 mais uniquement en ce que pareille exploitation générerait, pour la période allant de 23h à 7h, une augmentation des infractions aux normes de l'Arrêté Bruit bruxellois du 27 mai 1999 au regard des infractions constatées pour le même mois durant l'année civile 2017, ce pendant une durée de 18 mois à dater de la signification du présent jugement,

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

ceci, tenant compte des considérations suivantes :

- la mesure d'astreinte commence à courir le 1^{er} jour du mois qui suit la signification du présent jugement à l'Etat belge, pour autant que cette signification ait eu lieu au plus tard le 15 du mois précédent,
- l'astreinte est uniquement due à la Région de Bruxelles-Capitale,
- au regard du mécanisme mis en place par l'arrêté bruit bruxellois, ne constitue un événement susceptible de devenir une infraction que lorsqu'il y a passage d'un avion générant un bruit supérieur à 70 dB(A) mesuré en Laeq,1sec ; ensuite, ce vol est analysé par rapport aux limites exprimées en SEL,
- l'astreinte est fixée à un maximum de 3.000.000 EUR, pour chacune des trois routes concernées, ce pour la période de protection de 18 mois mise en place par le présent jugement.

Autorisons, d'office, qu'un (éventuel) appel immédiat soit interjeté à l'encontre de la présente mesure provisoire (la mesure d'interdiction, assortie d'une astreinte), quand bien même cet appel serait limité à ladite mesure provisoire.

6.

Disons que le présent jugement est exécutoire par provision.

7.

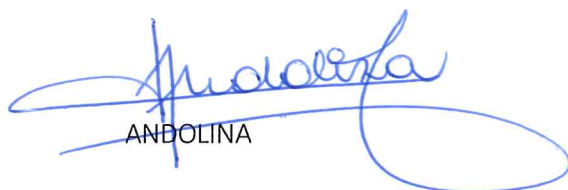
Pour le surplus, renvoyons la cause au rôle général, sans qu'il n'y ait lieu, à ce stade, de trancher les dépens.

Disons qu'il appartiendra à toute partie qui entendrait réactiver la cause, d'adresser un courrier en ce sens au service du greffe.

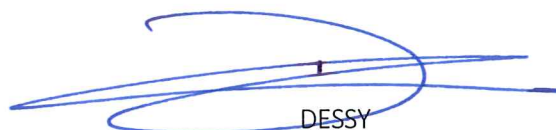
Ainsi jugé et prononcé à l'audience publique de la chambre des référés du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles le 1^{er} février 2019,

Où étaient présentes et siégeaient :

Mme A. Dessy, vice-présidente,
Mme M.A. Andolina, greffier délégué,



ANDOLINA



DESSY