

numéro de répertoire 2020/
date de la prononciation 09/12/2020
numéro de rôle 2018/4372/A

expédition

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

ne pas présenter à l'inspecteur

OREF-RFA

N° 382

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles, Section Civile

Ordonnance

Chambre des référés affaires civiles

Comme en référé

présenté le
ne pas enregistrer

Comme en référé – Action en cessation environnementale – Astreintes

Ordonnance partiellement définitive + 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 demanderesses, sur intervention volontaire,

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

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

Sixième partie demanderesse, sur intervention volontaire,

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

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

Septième partie demanderesse, sur intervention volontaire,

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

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

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

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

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

Huitième, neuvième, dixième et onzième parties 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'AUDERGHEN, 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-SAINTE-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 UYTTENDAELE** et **Me Anne FEYT**, avocats, dont le cabinet est établi à 1060 Bruxelles, rue de la Source, 68, m.uyttendaele@ugka.be ;

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

Dix-huitième partie demanderesse, sur intervention volontaire,

Représentée par **Me Benoît CAMBIER**, **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 ;

** ** *

En cette cause, plaidée les 5 et 21 octobre 2020 et 20 novembre 2020, avec prise en délibéré le 20 novembre 2020, Nous prononçons le jugement suivant :

Vu les pièces de procédure, notamment :

- le jugement rendu par le tribunal autrement composé, le 1er février 2019 et les antécédents y visés ;
- la demande de fixation formulée par la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, le 12 février 2019 ;
- notre ordonnance rendue sur la base de l'article 747, § 1^{er} du Code judiciaire, le 13 mars 2020 ;
- les conclusions en intervention dans le cadre d'une procédure comme en référés (action en cessation – loi du 12.01.1993 concernant un droit d'action en matière de protection de l'environnement) déposées au greffe du tribunal pour la COMMUNE D'IXELLES, le 20 avril 2020 ;
- les conclusions en intervention dans le cadre d'une procédure comme en référés (action en cessation fondée sur la loi du 12 janvier 1993 concernant un droit d'action en matière de protection de l'environnement) déposées au greffe du tribunal pour la COMMUNE DE SCHAERBEEK, le 20 avril 2020 ;
- les conclusions additionnelles et de synthèse après fixation déposées au greffe du tribunal pour l'ASBL BRUXELLES AIR LIBRE, le 22 juin 2020 ;
- les conclusions de synthèse déposées au greffe du tribunal pour la COMMUNE DE WOLUWE-SAINT-PIERRE, le 17 août 2020 ;
- les conclusions principales après fixation déposées au greffe du tribunal pour la COMMUNE DE WOLUWE-SAINT-LAMBERT, le 31 août 2020 ;
- les dernières conclusions additionnelles et de synthèse après fixation déposées au greffe du tribunal pour la COMMUNE DE WATERMAEL-BOITSFORT, le 31 août 2020 ;
- les dernières conclusions additionnelles et de synthèse après fixation déposées au greffe du tribunal pour la COMMUNE D'AUDERGHEN, le 31 août 2020 ;
- les dernières conclusions additionnelles et de synthèse après fixation déposées au greffe du tribunal pour la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, le 31 août 2020 ;
- les conclusions de synthèse après fixation déposées au greffe du tribunal pour les COMUNES DE KRAAINEM ET DE WEZEMBEEK-OPPEM, le 31 août 2020 ;
- les secondes conclusions additionnelles et de synthèse après fixation (Action en cessation fondée sur la loi du 12 janvier 1993 relative à l'action en cessation environnementale) déposées au greffe du tribunal pour les COMMUNES DE FOREST, ANDERLECHT, SAINT-GILLES et MOLENBEEK, le 31 août 2020 ;
- les conclusions de synthèse déposées au greffe du tribunal pour la REGION FLAMANDE, le 30 septembre 2020 ;
- les conclusions additionnelles et de synthèse déposées au greffe du tribunal pour l'ETAT BELGE, le 30 septembre 2020 ;
- les conclusions additionnelles et de synthèse déposées à l'audience du tribunal pour l'ETAT BELGE, le 20 novembre 2020.

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

Les débats y ont été repris *ab initio* dans la mesure des points non tranchés par le tribunal autrement composé.

** ** *

A. ANTECEDENTS DE LA PROCEDURE ET DEMANDES SOUMISES AU TRIBUNAL

1.

Les rétroactes ont été retracés dans notre jugement du 1er décembre 2019, auquel il y a lieu de se référer et censé reproduit ici.

Toutefois, pour la lisibilité du présent jugement, Nous rappelons que la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE a diligenté la présente procédure en cessation environnementale à l'encontre de l'ETAT BELGE en raison des nuisances sonores générées par le survol aérien de son territoire et de l'inexécution de notre jugement du 19 juillet 2017.

2.

Pour rappel, par ce jugement du 19 juillet 2017, Nous avons condamné l'ETAT BELGE à faire cesser les violations manifestes à l'Arrêté Bruit consécutives à l'utilisation de :

- la route du Canal, de jour comme de nuit ;
- la route du Ring et de la route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01 pendant la période allant de 23 heures à 7 heures.

Nous l'avons par ailleurs condamné à communiquer tous les mois à la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE la liste des avions empruntant la route du Canal de 23h à 7h accompagnée de leur « *quota count* » ainsi qu'un courrier exposant :

- les mesures opérationnelles qu'il entendait prendre pour atténuer dans les plus brefs délais les répercussions des nuisances sonores sans affecter sensiblement la capacité opérationnelle de l'aéroport ;
- et les délais dans lesquels il entendait qu'elles soient mises en œuvre.

L'ETAT BELGE avait en outre été condamné 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.

Cette étude devait se composer de deux volets, à savoir :

- le premier, ayant pour objet « *d'objectiver, de manière scientifique, indépendante et transparente, l'activité actuelle de l'aéroport et l'application de toutes les règles et procédures aéronautiques (mesures de sécurité, mesures de restriction d'exploitation, routes aériennes et leurs conditions d'utilisation, normes de vent, ...) au regard des nuisances sonores engendrées* » ;
- le second, « *l'examen de solutions alternatives permettant l'atténuation des nuisances sonores, tenant compte par ailleurs de la condition essentielle relative à la sécurité, avec évaluation des incidences sur la capacité d'exploitation* ».

Le rapport final relatif à l'étude d'incidences devait être communiqué aux parties endéans les douze mois de la signification du jugement.

3.

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

Cette procédure en cessation environnementale a abouti à notre jugement du 1er février 2019.

4.

Par ce jugement du 1er février 2019, Nous avons pris acte de l'intervention volontaire de la VILLE DE BRUXELLES, de l'ASBL BRUXELLES AIR LIBRE, de la REGION FLAMANDE, des communes précitées ainsi que de celles d'ETTERBEEK, KOEKELBERG, BERCHEM-SAINTE-AGATHE, GANSHOREN.

Après avoir constaté que les parties n'ont pu se concilier, nous avons déclaré les demandes des parties recevables à l'exception de « *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* » (cfr infra).

Quant au fondement de l'action, Nous avons décidé, sous le bénéfice d'un jugement exécutoire par provision, de :

- condamner l'ETAT BELGE à communiquer aux parties l'étude d'incidences, en ses deux volets, pour le 3 juin 2019 au plus tard et ce, sous peine d'une astreinte telle que reprise au dispositif de ce jugement ;
- interdire à l'ETAT BELGE, dans le cadre de l'aménagement d'une situation d'attente, « *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* » ;
- dire que cette mesure d'interdiction est assortie d'une astreinte de 10.000 € « *par infraction supérieure ou égale à 5dB(A) par rapport aux limites exprimées en SEL dans l'Arrêté Bruit bruxellois, par rapport au nombre d'infractions supérieures ou égales à 5dB(A) enregistrées le mois correspondant de l'année civile 2017, le tout au regard des mesures effectuées par les sonomètres de Bruxelles-Environnement placés sous les trois routes aériennes concernées* » ;
- préciser que cette mesure d'astreinte (i) commence à courir le 1^{er} jour du mois qui suit la signification du jugement à l'ETAT BELGE, pour autant que cette signification ait eu lieu au plus tard le 15 du mois précédent, (ii) est uniquement due à la Région de Bruxelles-Capitale et (iii) est fixée à un maximum de 3.000.000 €, pour chacune des trois routes concernées pour la période de protection de 18 mois ;
- autoriser, 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.

Pour le surplus, Nous avons renvoyé la cause au rôle général, tout en précisant qu'il appartiendra à toute partie qui entendrait réactiver la cause, d'adresser un courrier en ce sens au service du greffe.

5.

En substance, et à l'appui de notre décision, Nous avons considéré que :

- même si l'ETAT BELGE dispose du pouvoir discrétionnaire de déterminer les procédures de vol (utilisation des pistes, routes de vol), Nous disposons du pouvoir de juridiction pour connaître de l'action en cessation environnementale diligentée à son encontre dès lors que la loi du 12 janvier 1993 a désigné le président des tribunaux de première instance pour connaître de ce type d'actions ;
- les demandes 5 et 20 tendant à ce que Nous imposions que l'étude d'incidences en cours porte, sans exclusive, sur l'ensemble des alternatives possibles sont irrecevables dès lors qu'elles ont déjà été tranchées par notre jugement du 19 juillet 2017, 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 ;
- il en est de même des demandes 11, 12 et 22 tendant 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 ;
- les autres demandes sont recevables dès lors qu'elles présentent un lien avec l'imprévisible inertie de l'ETAT BELGE, laquelle constitue une circonstance nouvelle faisant obstacle à l'exception de l'autorité de chose jugée ;
- les infractions à l'arrêté bruit bruxellois engendrées par le survol aérien du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale constatées par le jugement du 19 juillet 2017 précité sont toujours d'actualité ;
- trancher les demandes des parties – lesquelles sont liées à ces infractions - est prématuré puisque cela implique que Nous soyons éclairé de manière complète sur la problématique des nuisances sonores engendrées par l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National et partant, que Nous disposions de l'étude d'incidences imposée à l'ETAT BELGE ;
- les incidences de ces nuisances sur la vie quotidienne des habitants qui les subissent, de jour ou de nuit, prises en considérations 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 de ces nuisances et la réalisation de l'étude d'incidences précitée soient gérées de manière cadencée, avec fixation de délais à respecter, si nécessaire sous la contrainte ;
- la situation des parties dans l'attente de cette étude doit être aménagée de manière telle à (i) laisser à l'ETAT BELGE un délai pour prendre position quant à la manière dont il gèrera la problématique des nuisances sonores et à (ii) ne pas aggraver les nuisances sonores de nuit et de petit matin subies par les habitants résidant sous la route du Canal, du Ring ou sous celle aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01.

6.

Après ce jugement du 1er février 2019, la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE sollicite la désignation d'un expert judiciaire ayant pour mission de réaliser une étude d'incidences.

Elle Nous demande par ailleurs, sous le bénéfice d'un jugement exécutoire, sans caution, ni cantonnement, de prolonger la durée des mesures d'aménagements de la situation d'attente précitées tant que la situation infractionnelle litigieuse n'aura pas pris fin.

S'agissant des astreintes, la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE Nous demande toutefois de supprimer le plafond de 3.000.000 € ainsi que la tolérance de 5dB(A) par rapport aux limites exprimées en SEL dans l'Arrêté-Bruit ou, à tout le moins, de la fixer par rapport au nombre moyen

d'infractions supérieures ou égales à 5dB(A) enregistrées durant les mois correspondant des années civiles 2016 à 2019.

Elle sollicite en outre la condamnation de l'ETAT BELGE à communiquer, dans les trois mois du dépôt de l'étude d'incidences, une feuille de route indiquant, de manière précise, la description et le timing du processus décisionnel à mettre en œuvre en vue de l'adoption de mesures opérationnelles de nature à mettre fin à la situation infractionnelle, sous peine d'une astreinte de 20.000 € par semaine de retard.

Elle conclut enfin au non-fondement de la demande reconventionnelle de l'ETAT BELGE et à l'irrecevabilité de la demande en cessation des communes de KRAAINEM et de WEZEMBEEK-OPPEM (*cf infra*).

7.

Les communes de SCHAERBEEK, JETTE, IXELLES, WOLUWE SAINT-PIERRE, AUDERGHEM, WATERMAL-BOISFORT, WOLUWE-SAINT-LAMBERT, FOREST, ANDERLECHT, SAINT-GILLES, MOLENBEEK ainsi que l'ASBL BRUXELLES AIR LIBRE Nous demandent de « recevoir » leur intervention.

Sur notre interpellation, ces parties nous confirment qu'il s'agit d'une formule type insérée inutilement dans leurs conclusions, notre dernier jugement ayant d'ores et déjà pris acte de l'intervention de ces parties sans que cela ne fasse l'objet d'aucune contestation. Nous n'examinerons donc pas davantage la question de la recevabilité des interventions concernées.

Ces parties formulent par ailleurs les mêmes demandes que celles de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE sous réserve de ce qui suit :

« S'il fallait considérer (...) que l'étude répond aux exigences et attentes de Votre tribunal », la commune de WOLUWE-SAINT PIERRE demande que Nous rendions contraignante :

- soit la feuille de route déposée par l'ETAT BELGE sous peine d'astreintes à déterminer en fonction des étapes de cette feuille de route ;
- soit celle déterminée par le tribunal *« si celle de l'Etat belge n'était pas admissible, également sous peine d'astreintes à déterminer en fonction des étapes du processus ».*

Les communes de WOLUWE-SAINT PIERRE, FOREST, ANDERLECHT, SAINT-GILLES et MOLENBEEK sollicitent par ailleurs la condamnation de l'ETAT BELGE à mettre un terme, dans un délai maximum de 2 ans à partir du jugement à l'illégalité de l'exploitation actuelle de l'aéroport, notamment en ce qui concerne le respect de la loi du 13 février 2006 et le respect des normes de bruit bruxellois et ce, sous peine d'une astreinte de 50.000 € ou 20.000 € par jour de retard.

Les communes de FOREST, ANDERLECHT, SAINT-GILLES et MOLENBEEK demandent en outre de pouvoir percevoir une partie des astreintes dues.

8.

Les communes de KRAAINEM et de WEZEMBEEK-OPPEM demandent de « déclarer non fondée toute demande, même temporaire, dans la mesure où celle-ci aurait pour objet ou pour effet de délocaliser encore plus le survol de décollage au dessus » de son territoire ainsi que de réserver à statuer sur ses demandes en cessation.

Sur notre interpellation, ces parties nous confirment qu'aucune demande « *ayant pour objet* » de délocaliser « *encore plus* » le survol de décollage au dessus de son territoire n'est formulée par aucune des parties. Il est donc incontesté que cette demande est sur ce point sans objet. Elle ne sera donc pas examinée davantage.

Les communes de KRAAINEM et de WEZEMBEEK-OPPEM précisent cependant que l'interdiction d'emprunter une voie aérienne entraînerait une augmentation de l'utilisation des autres voies par « *l'effet de vases communicants* ». Elles exposent que le maintien ou la majoration des astreintes demandées par la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE et les autres communes auraient pour effet indirect d'augmenter le nombre de décollages par la piste 25R, virage à gauche, au détriment de leur population.

C'est en ce sens qu'il y a lieu de comprendre leur demande.

9.

L'ETAT BELGE conclut au non-fondement des demandes des parties et à l'irrecevabilité de la demande en cessation des communes de KRAAINEM et de WEZEMBEEK-OPPEM sur laquelle il est demandé de réserver à statuer (*cf supra*).

A titre reconventionnel, il demande d'adapter la mesure d'interdiction et le système d'astreintes fixés par le jugement du 1er février 2019 de manière à tenir compte des conditions météorologiques et climatologiques, des mois d'indisponibilité des pistes, du trafic aérien et des performances positives de l'aéroport.

10.

La REGION FLAMANDE conclut au non-fondement des demandes des parties.

Elle sollicite la suppression de la mesure d'interdiction et le système d'astreintes fixés par le jugement du 1er février 2019.

11.

A l'audience du 5 octobre 2020, les parties s'accordent sur le fait qu'il y a lieu de réserver à statuer sur la demande de la demande en cessation formulées par les communes de KRAAINEM et de WEZEMBEEK-OPPEM.

Nous n'examinerons donc pas, à ce stade, le moyen d'irrecevabilité soulevé par les parties quant à cette demande.

Par ailleurs, et sur notre interpellation, les communes d'ETTERBEEK, KOEKELBERG, BERCHEM-SAINTE-AGATHE, GANSHOREN et la VILLE DE BRUXELLES confirment ne pas avoir déposé de conclusions depuis notre jugement du 1er février 2019. Elles précisent toutefois se rallier intégralement à l'argumentation de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, ceci sans contestations des parties.

B. LES FAITS

12.

Les faits utiles à la solution du litige ont été relatés dans notre jugement du 1er février 2019, de sorte qu'il y a lieu de se référer à ce qui y a été exposé et qui est tenu ici pour entièrement reproduit.

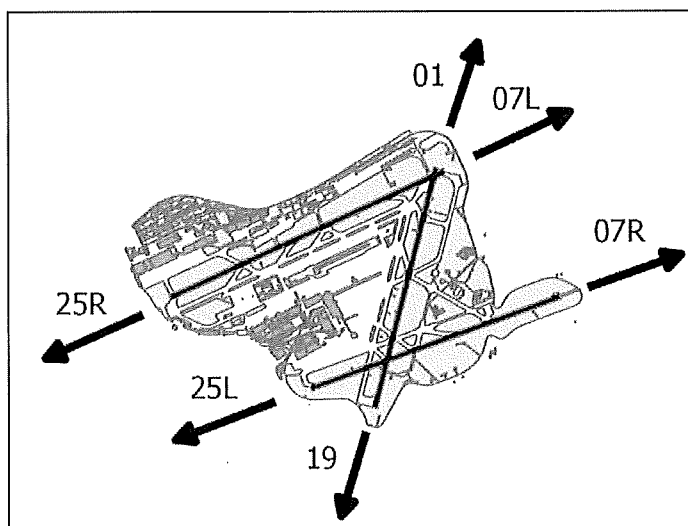
Néanmoins, pour la compréhension du présent jugement, Nous rappelons et précisons les éléments suivants :

1) L'aéroport de Bruxelles National

- L'aéroport de Bruxelles National est le plus grand aéroport du pays, et compte quelques 235.000 mouvements d'avions par an (pièce 17 du dossier de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE).

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

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



L'aéroport est « *enserré dans la banlieue (...) avec ses deux pistes principales orientées vers Bruxelles du fait de la contrainte des vents face auxquels les avions doivent décoller et atterrir à partir d'un certain seuil* » (rapport de l'ULB du 7 mai 2014 – cité dans le jugement en cessation du 1er février 2019).

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

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

2) L'exploitation de l'aéroport

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

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

- ✓ la sélection des pistes préférentielles (c'est-à-dire, notamment, quelles pistes de l'aéroport de Bruxelles-National doivent être utilisées en priorité pour les décollages et/ou les atterrissages ?),
 - ✓ la détermination des valeurs de composantes de vent applicables (c'est-à-dire, notamment, à partir de quelle valeur maximale de vent arrière ou de vent latéral faut-il utiliser une autre piste de décollage ou d'atterrissage que la piste préférentielle ?),
 - ✓ la détermination des procédures de décollage/d'atterrissage (c'est-à-dire, notamment, faut-il que les avions décollant ou atterrissant à l'aéroport de Bruxelles-National prennent/perdent rapidement ou progressivement de l'altitude, de façon linéaire et constante ou par paliers ?),
 - ✓ la détermination des routes aériennes (c'est-à-dire, notamment, quelles trajectoires doivent emprunter les avions décollant ou atterrissant à l'aéroport de Bruxelles-National/quelles parties de territoire seront survolées ?),
 - ✓ la détermination des conditions d'utilisation des routes aériennes (c'est-à-dire, notamment, quels types d'avions pourront emprunter quelles routes aériennes à quel moment de la journée/de la nuit/de la semaine ? quel volume de trafic est autorisé sur chaque route à quel moment de la journée/de la nuit/de la semaine ?).
- Le système préférentiel d'utilisation des pistes en vigueur actuellement est le suivant (voy. notre jugement du 1er février 2019 ainsi que la pièce 12.1 du dossier de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE) :

		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

Sur notre interpellation, il est précisé que le tableau repris par Envisa dans son rapport indique les horaires en « heures universelles » et non en « heures locales ». Ceci expliquerait la différence d'une heure entre le tableau d'Envisa et celui repris ci-avant –

lequel constitue le tableau produit par les parties depuis le début de la procédure. Il est par ailleurs confirmé que le système préférentiel d'utilisation des pistes est en tout état de cause inchangé depuis notre précédent jugement.

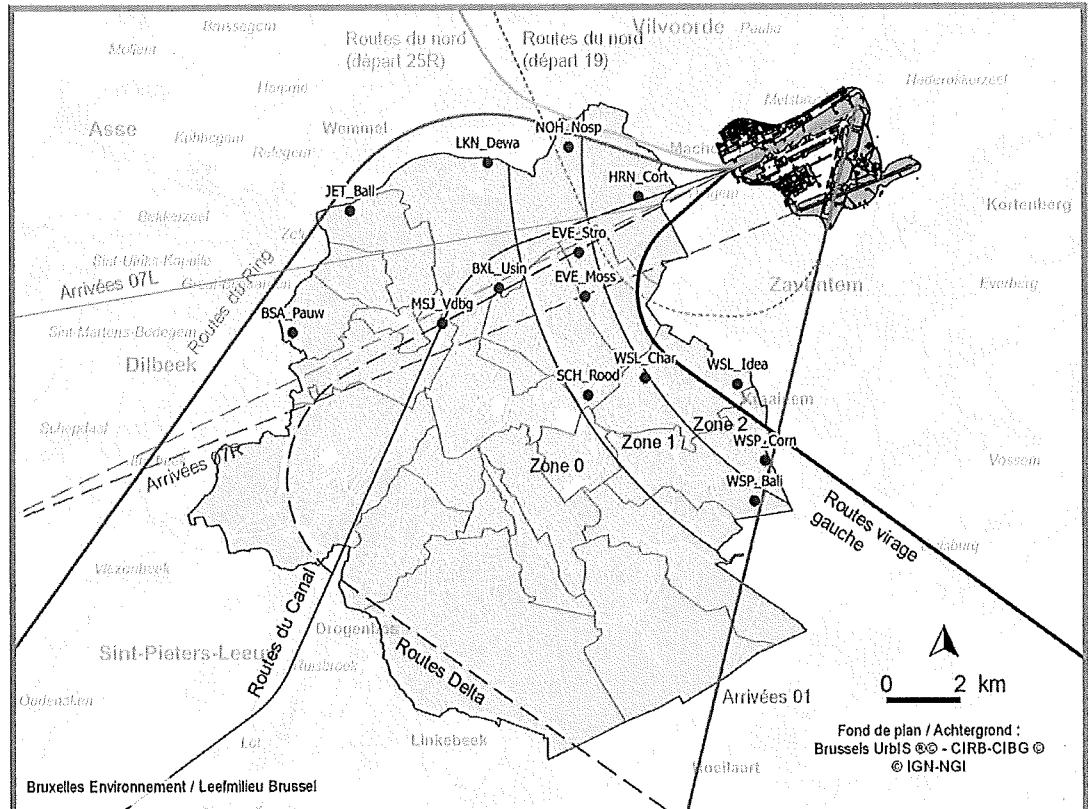
- Le trafic aérien s'effectue tant de jour que de nuit.

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 ».
- La SA Bac est la société qui exploite les activités au sol de l'aéroport, en exécution de la licence d'exploitation qui lui a été octroyée par l'arrêté royal du 21 juin 2004.
 - Skeyes, anciennement Belgocontrol, 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. Ceci comprend 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.

3) Les routes aériennes

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



Ainsi, la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE et les communes de KRAAINEM et WEZEMBEEK-OPPEM sont principalement survolées suite :

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

Sur notre interpellation, il est précisé que les décollages au départ de la piste 25L sont très rares, raison pour laquelle ceux-ci ne font pas l'objet de discussion entre parties.

Les décollages au départ de la piste 25R donnent lieu à une dispersion des vols sur cinq routes principales (route du Nord, route du Ring, route Delta, route du Canal et virage à gauche – vers l'Est), lesquelles peuvent elles-mêmes se subdiviser.

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

4) L'étude d'incidences et ses suites

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

Cette étude devait être communiquée aux parties endéans les douze mois de la signification du jugement, soit pour le 28 juillet 2018 au plus tard.

- Il est incontesté que le 7 novembre 2017, l'ÉTAT BELGE a attribué à des avocats spécialisés en droit aérien et en droit de l'environnement un premier marché de services juridiques ayant pour objet la désignation d'un cabinet d'avocats chargé de rédiger le cahier spécial des charges afférent à cette étude.

L'article 1^{er} du cahier spécial des charges – qui définit l'objet du marché – est libellé comme suit (pièce 2 du dossier de l'ÉTAT BELGE) :

« Ce marché comprend trois parties ou chapitres qui contribueront à la constitution du rapport final de l'étude d'incidences :

- *Dans un **chapitre préliminaire**, avant l'entame du premier chapitre, l'adjudicataire dressera un plan d'action détaillé de l'étude et des prestations qu'il réalisera dans le cadre de chacun des deux chapitres de l'étude, comprenant une description de la structure de son travail et de la méthodologie qu'il entend suivre pour garantir le caractère scientifique, indépendant et transparent de l'étude à réaliser ainsi que la liste des personnes et ressources qui y seront affectées.
Ce plan d'action sera accompagné d'un calendrier indicatif et d'une liste générique et préliminaire de solutions alternatives qui seront envisagées dans le second chapitre dans le but d'atténuer les nuisances sonores.
Le plan d'action et le calendrier proposés par l'adjudicataire feront l'objet d'un rapport préliminaire (ci-après le « Rapport préliminaire ») qui sera soumis au pouvoir adjudicateur dans le cadre d'une réunion de lancement du projet.
L'adjudicataire se conformera à ce plan et ce calendrier pour la réalisation des chapitres subséquents (premier et second) de l'étude et informera sans retard le pouvoir adjudicateur de toute déviation par rapport à l'un ou l'autre en cours d'exécution.*
- *Le **premier chapitre** portera sur la réalisation d'une étude d'incidences visant à objectiver, de manière scientifique, indépendante et transparente, l'activité actuelle de l'aéroport de Bruxelles-National (en sa globalité), ce au regard de l'application de toutes les lois et réglementations ainsi que des règles et procédures aéronautiques applicables (mesures de sécurité, mesures de restriction d'exploitation, routes aériennes et leurs conditions d'utilisation, normes de vent...), quant aux nuisances sonores engendrées.
Au terme de l'exécution de cette étude, l'adjudicataire établira un rapport intermédiaire (ci-après le « Rapport intermédiaire »), comprenant une description de la méthodologie utilisée, des constatations, analyses, examens et tests effectués, ainsi que les conclusions de l'auteur.
Si l'adjudicataire estime que des mesures supplémentaires doivent être réalisées selon des standards reconnus, il peut être autorisé à le faire.*
- *Le **second chapitre** consistera en l'inclusion dans cette étude d'incidences d'un examen de solutions alternatives permettant l'atténuation des nuisances sonores, tenant compte de la condition essentielle relative à la sécurité, et comprenant l'évaluation des incidences de ces alternatives sur la capacité d'exploitation de*

l'aéroport telle que garantie par l'article 24 du troisième contrat de gestion entre l'État et Belgocontrol, approuvé par arrêté royal du 25 avril 2014.

Les solutions envisagées dans le cadre de ce second chapitre devront par ailleurs être conçues, proposées, décrites et analysées par l'adjudicataire au regard notamment du rapport entre le bénéfice ou le désavantage escompté en termes de nuisances sonores et les impacts d'ordre pratique, économique, directs et indirects pour les différents intervenants et les parties intéressées.

Au terme de cet examen des solutions alternatives, l'adjudicataire établira un rapport final (ci-après le « Rapport final »), incluant les Rapports préliminaire et intermédiaire et y ajoutant, sous le second chapitre, une description de la méthodologie utilisée, des solutions alternatives examinées, du bénéfice escompté et des impacts prévisibles de celles-ci, ainsi que les conclusions finales de l'auteur.

Outre les Rapports préliminaire, intermédiaire et final, l'adjudicataire fera, au fur et à mesure et comme partie de la réalisation de chacun des chapitres du marché, des présentations d'étapes, établies en vue de réunions mensuelles de reporting avec le pouvoir adjudicateur, et comprenant un compte-rendu détaillé des prestations exécutées ainsi que de ses conclusions intermédiaires à ce stade (ci-après les « Présentations d'étapes »).

L'étude d'incidences ainsi réalisée, de même que les Rapports préliminaire, intermédiaire et final, devront se conformer au considérant 199, d), et au point 4 du dispositif du jugement du tribunal de première instance de Bruxelles du 19 juillet 2017 prononcé en la cause portant le numéro de rôle général 16/4222/A (ci-après le « Jugement du 19 juillet 2017 ») (cf. annexe II).

Sans préjudice de ce qui précède, l'adjudicataire tiendra par ailleurs compte, dans le cadre de l'exécution des services, de toute méthodologie appropriée proposée par les organisations intergouvernementales, européennes ou non, telles que, à titre illustratif et sans limitation, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (en ce compris son document n° 29, 4ème édition, approuvé le 7 décembre 2013), le « Good practice guide on noise exposure and potential health effects » (<https://www.eea.europa.eu/publications/good-practice-guide-on-noise>)...

Suivant le Jugement du 19 juillet 2017, le Rapport final doit être communiqué par l'État belge à l'ensemble des parties au litige au plus tard dans les 12 mois à dater de la signification dudit jugement, soit le 25 juillet 2018. Le pouvoir adjudicateur formule l'ambition, dans le cadre de ce marché, de respecter ce délai (qui constituera dès lors l'un des critères d'attribution), ce sans toutefois négliger les aspects qualitatifs devant nécessairement présider à la rédaction du Rapport final.

Les objectifs minimaux du pouvoir adjudicateur, la méthodologie souhaitée et, notamment, la forme et le contenu minimal des Présentations d'étapes et des Rapports préliminaire, intermédiaire et final sont décrits plus avant dans les prescriptions techniques figurant sous la section C du présent cahier des charges, lesquelles prévalent sur la présente section en cas de contradiction ».

- La 25 mai 2018, et après une première procédure de marché public avortée, l'ETAT BELGE a attribué ledit marché à Envisa (pièce 7 du dossier de l'ETAT BELGE).

- Le 22 juin 2018, la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE a diligenté la présente procédure arguant que l'ETAT BELGE faisait preuve d'inertie à gérer la problématique des nuisances sonores liées à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National.
- Le 1er février 2019, Nous avons condamné l'ETAT BELGE à communiquer l'étude d'incidences (en ses deux volets) pour le 3 juin 2019 au plus tard, ce délai étant fixé en tenant compte de « l'importance de disposer, dans un délai rapproché, de cette étude d'incidence » et du « haut degré de complexité du travail qui doit être effectué ».
- Le 28 décembre 2018, Envisa a rédigé le premier chapitre de son rapport (pièce 12.1 du dossier de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE).
- Il est incontesté que le 22 février 2019, Bruxelles Environnement, mandaté par la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, a adressé à l'ETAT BELGE ses observations sur ce premier chapitre (voy. la pièce produite à l'audience du 20 novembre 2020).

Suite à ces observations, Envisa n'a pas modifié la version de son premier chapitre.

- Le 31 mai 2019, Envisa a rédigé le second chapitre de son rapport (pièce 12.2 du dossier de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE).

Ce rapport a été communiqué aux parties le 3 juin 2019, soit le jour de la date butoir fixée par notre jugement du 1er février 2019.

Il est incontesté que la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE et consorts ont émis des réserves quant à la pertinence de ce rapport.

- Le 21 novembre 2019, la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE s'est plaint auprès de l'ETAT BELGE de l'aggravation des nuisances sonores subies en 2019 en région bruxelloise.

Elle a par ailleurs demandé à l'ETAT BELGE de se positionner quant au rapport d'Envisa en ces termes (pièce 19 du dossier de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE) :

« Monsieur le Ministre,

Le 3 juin dernier, vous avez adressé à mon prédécesseur le rapport de la phase 2 de l'Etude d'incidences réalisée par le bureau ENVISA, ce dont je vous remercie. J'en ai bien pris connaissance également.

Pour rappel, cette étude porte sur les activités de l'aéroport de Bruxelles National, et en particulier sur « les impacts sur l'environnement en ce qui concerne la pollution sonore ».

Comme vous l'indiquez à juste titre, « cette phase avait pour objet d'inclure dans l'étude d'incidences, l'examen de solutions alternatives permettant l'atténuation des nuisances sonores ».

Par ailleurs, j'ai pu constater et je constate encore des augmentations des nuisances en 2019 par rapport à 2017, ce qui justifie l'application d'astreintes que l'Etat n'a pas d'ailleurs pas contestées selon le jugement du 1er février 2019.

Etant donné que les infractions à l'arrêté bruit des avions de 1999 persistent, et étant donné que pas un seul mois qui s'est écoulé depuis le jugement du 1er février 2019 n'a pas respecté le statu quo par rapport à 2017 imposé par ledit jugement, puis-je vous demander de me faire part de vos réponses aux questions suivantes :

1/ Considérez-vous que le bureau ENVISA a achevé sa mission ?

2/ Dans la négative, quelle est la suite du travail demandé à ENVISA (i.e. objet, timing, etc.) ?

3/ Dans l'affirmative, quelles sont les suites, et notamment des solutions alternatives, que vous comptez mettre en œuvre au vu de ce rapport afin de répondre au jugement du 1er février 2019 afin de respecter l'arrêté « Bruit des avions » bruxellois de 1999 ?

Je vous remercie de me faire part de vos réponses au plus tard pour le 6 décembre 2019 prochain ».

- Le 13 décembre 2019, Bruxelles Environnement a rédigé un rapport remettant en cause la qualité de l'étude d'incidences d'Envisa ainsi que sa conformité au dispositif de notre jugement du 1er février 2019 (pièce 18 du dossier de pièces de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE).

Il est incontesté que ce rapport a été adressé à l'ETAT BELGE.

- Le 20 décembre 2019, l'ETAT BELGE a précisé à BRUXELLES-CAPITALE qu'il était dans l'impossibilité d'agir tant qu'un gouvernement de plein exercice ne sera pas formé, expliquant ce qui suit (cfr page 58 des conclusions additionnelles et de synthèse de l'ETAT BELGE) :

« Comme vous le savez, la problématique de la gestion des nuisances sonores générées par les activités de l'aéroport de Bruxelles-National requiert la mise en œuvre d'une politique globale, prenant en compte la situation de l'ensemble des riverains résidant tant en Région de Bruxelles-Capitale qu'en Régions flamande et wallonne. Ceci est d'ailleurs mis en évidence dans l'étude du bureau Envisa.

Je me permets de vous rappeler que ladite étude insiste également sur la responsabilité des autres acteurs politiques dont les différentes Régions qui, de par leurs champs de compétences octroyés suite aux différentes réformes de l'Etat, ont un rôle de premier plan à jouer dans l'élaboration de la solution.

A ce stade, l'étude d'incidences réalisée par le bureau Envisa a fait l'objet d'un examen approfondi par l'Etat fédéral. Toutefois, comme le souligne l'étude, les choix qui seront posés sont des questions politiques. Celles-ci devront donc être tranchées par un Gouvernement de plein exercice ».

- Le 12 février 2019, la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE a contesté la position de l'ETAT BELGE.

Elle a, pour ce motif, sollicité la fixation de ce dossier en ces termes (voy. pièce de la procédure) :

«1. Quant à l'étude d'incidence

La Région de Bruxelles-Capitale considère que l'étude d'incidence faite par ENVISA et communiqué le 3 juin 2019 ne répond pas aux demandes du Tribunal, étant affectée de divers manquements ou lacunes qui ne permettent pas à cette étude d'être l'élément essentiel destiné à pouvoir prendre position quant à d'éventuelles modifications de la situation litigieuse.

En particulier, il est à déplorer que l'étude :

- repose sur une cartographie non validée, à différents égards ;
- ne contient pas d'alternatives opérationnelles plausibles pour l'aéroport de Bruxelles-National ;
- ne comporte aucun test ni aucune simulation acoustique d'un autre mode d'exploitation ;
- n'objective pas les alternatives opérationnelles ou autres mesures, notamment d'aménagement du territoire, qui en découleraient.

Or, une étude d'incidences environnementales se doit de présenter de manière objective et chiffrée, les avantages et inconvénients de chaque solution selon une analyse multicritères et une comparaison avec des situations de référence (existante, tendancielle, volontariste, etc.), de manière à donner aux décideurs des éléments d'appréciation pour pouvoir faire un arbitrage en connaissance de cause (et pas l'inverse).

La finalité d'une étude d'incidences environnementales réside dans la description et l'évaluation des mesures possibles pour éviter, limiter, corriger ou compenser de manière cohérente tout effet négatif sur l'environnement, les scénarios de développement potentiels et les objectifs politiques qui en découlent.

La Région estime que l'étude d'incidence d'ENVISA ne répond pas à la mission judiciaire et une mesure s'impose donc, dont il y a lieu de débattre auparavant.

2. Quant aux astreintes

Votre Tribunal a imposé, à titre provisoire, une situation d'attente dont il résulte que les infractions supérieures ou égales à 5 dB(A) constatées par rapport à 2017 soient sanctionnées d'une astreinte de 10.000 € par infraction. Cette astreinte se voulait dissuasive, i.e. destinée à éviter de telles nuisances attentatoires au droit à un environnement sain, en particulier pendant la période de 23h à 7h.

Votre jugement a aussi mis un plafond à la mesure, à savoir un maximum de 3.000.000 € par route, sur une période de 18 mois.

Il faut cependant constater (et déplorer), notamment sur la Route du Ring, que des infractions ont été mensuellement constatées en 2019, que l'Etat ne les a pas contestées et qu'il paie régulièrement les astreintes réclamées.

En outre, sur cette Route du Ring, le plafond de 3 millions est déjà atteint après 9 mois et il en sera bientôt de même pour la route des atterrissages sur la piste 01, pour la même période de 23 à 7h.

Dans ces conditions, puisque l'astreinte n'a pas atteint le but poursuivi, à savoir respecter la situation d'attente aménagée, il s'indique de relever le niveau des astreintes pour que la mesure ordonnée soit effective. Cette demande est fondée sur l'article 1385quinquies du Code judiciaire, tel qu'interprété par l'arrêt 60/2018 de la Cour constitutionnelle ».

- Le 17 mars 2020, et compte tenu de l'absence d'accord de gouvernement ainsi que de la nécessité de lutter contre la propagation du coronavirus, le Roi a nommé par arrêté royal un gouvernement de plein exercice dirigé par Mme Wilmès.
- Fin septembre 2020, la formation dite « *Vivaldi* » a abouti sur un accord de gouvernement.

A propos de la problématique des nuisances sonores, cet accord stipule uniquement que (pièce produite par l'ETAT BELGE à l'audience du 20 novembre 2020 suite à notre interpellation) :

« Nous trouverons une solution pour les nuisances sonores et pour l'insécurité juridique à laquelle l'aéroport de Bruxelles est confronté. Le gouvernement travaillera sur un projet de loi aérienne équilibré ».

- Le 1er octobre 2020, un gouvernement de plein exercice dirigé par M. De Croo a prêté serment devant le roi.
- Aucun accord entre parties n'ayant abouti sur les suites à réserver à l'étude d'incidences d'Envisa, la présente procédure a été poursuivie.

C. TENTATIVE DE CONCILIATION

13.

Les écrits de procédure révèlent des positions inconciliables.

Les plaidoiries ont confirmé cette situation.

Aucune conciliation n'a pu être dégagée.

D. DISCUSSION

14.

Nous nous référons aux principes développés dans notre jugement du 1er février 2019 censés intégralement reproduits ici.

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

15.

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

L'article 1er de cette loi dispose que :

« 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 ayant dans son objet social la protection de l'environnement, ayant défini dans ses statuts le territoire auquel s'étend son activité et remplissant les conditions prévues à l'article 17, alinéa 2, 1° à 4°, du Code judiciaire, 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 ».

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'environnement, « *visant toute disposition de nature à protéger les éléments constitutifs de l'environnement ou à lutter contre les nuisances affectant l'homme dans son cadre de vie* » (voy. notamment Travaux parlementaires, Sénat, 1232-1 (1990-1991), p. 4 ; B. JADOT, « Le droit d'action en matière de protection de l'environnement organisé par la loi du 12 janvier 1993 », *Amén.*, 1993, pp. 17-26, n° 3).

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 belge (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 », *J.T.*, 1993/5667, p. 613 et suiv., n° 10).

Pour constater l'existence d'une violation de dispositions légales relatives à la protection de l'environnement, au sens de l'article 1er de la loi du 12 janvier 1993, il y a lieu de (Cass., 18 décembre 2009, n° de rôle C.08.0334.F) :

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

16.

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

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 (voy. 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*) ; 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.

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.

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 Lev_t. Il s'agit d'une valeur de bruit ponctuel, par « événement », définie sur la base de l'indice acoustique SEL, (« Sound Exposure Level » ou encore, en français, « Niveau d'Exposition au Bruit »), exprimée en dB(A). La pondération (A) est établie pour tenir compte de la sensibilité moyenne, à un faible volume sonore, des personnes ayant une audition considérée comme normale, pour chaque bande de fréquences. Les niveaux « Lev_t » sont déterminés au départ des niveaux Laeq, 1sec, collectés en continu (pendant une période déterminée), seconde par seconde.

Nous précisons par ailleurs que dans ses recommandations, l'Organisation Mondiale de la Santé (ci-après « l'OMS ») fait généralement référence à l'indicateur Lamax. Il s'agit d'un indicateur qui renvoie au niveau maximal – autrement dit « le pic » - d'un événement sonore examiné en tant qu'événement ponctuel. Cet indicateur est régulièrement utilisé pour déterminer l'impact du survol de nuit, notamment sur les troubles du sommeil, voire le réveil.

Le bruit spécifique est quant à lui exprimé par l'indicateur LSp avion : il s'agit d'une valeur de bruit globale, liée à une source de bruit spécifique, en l'occurrence ici les avions. Cet indice globalise, pour une période déterminée, le bruit émergent du bruit ambiant, généré spécifiquement et exclusivement par l'ensemble des mouvements d'avions détectés durant cette période ; le bruit spécifique est basé sur un indice acoustique équivalent LAeq (« Equivalent Sound Pressure Level »). Le Laeq est une valeur moyenne de l'énergie acoustique, c'est-à-dire la « dose de bruit » sur un temps donné.

17.

Pour le surplus, et pour la compréhension du présent jugement, nous précisons avoir regroupé les demandes des parties en cinq thématiques, les discussions portant sur les questions suivantes :

- la non-conformité de l'étude d'incidences d'Envisa justifiant la nécessité d'avoir recours à une expertise judiciaire ;
- le non respect des interdictions que Nous avons prononcées et la poursuite de la violation manifeste de la législation relative à la protection de l'environnement ;
- l'impossibilité pour l'ETAT BELGE de respecter les interdictions précitées et l'imputabilité des violations précitées ;
- le caractère incohérent et biaisé des astreintes prononcées ;
- les mesures contraignantes à prononcer pour régler la situation des parties.

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

Par ailleurs, à l'exception de la REGION FLAMANDE et des communes de KRAAINEM et WEZEMBEEK-OPPEM, les parties intervenantes se rallient pour l'essentiel à la position de la REGION

DE BRUXELLES-CAPITALE. Par lisibilité, Nous les dénommerons ensemble « la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE et consorts ».

1) L'étude d'incidences d'Envisa

18.

La REGION DE BRUXELLES-CAPITALE et consorts considèrent que l'étude d'Envisa ne répond pas au dispositif de notre jugement du 1er février 2019 et sollicitent, pour ce motif, qu'un expert judiciaire soit désigné pour poursuivre la mission y reprise.

Ils exposent à l'appui de leur demande que :

- les parties, pourtant concernées par la problématique litigieuse, n'ont pas été consultées ;
- la cartographie du bruit des avions n'a pas été comparée avec les cartographies régionales existantes validées par les deux Régions ainsi qu'avec les résultats des stations de mesures ;
- aucun test, ni aucune simulation acoustique n'a été réalisé sur le terrain ;
- aucune proposition d'alternatives opérationnelles plausibles pour l'aéroport de Bruxelles National n'y est reprise ;
- aucun critère d'objectivation d'alternatives opérationnelles ou autres mesures, notamment d'aménagement du territoire (en tenant compte par exemple des paramètres/critères tels que l'emploi, les investissements, l'impact sur le trafic, l'impact sur le bruit, l'impact sur le nombre de personnes survolées, etc.) n'est exposé ;
- l'état belge n'a proposé « aucune proposition d'action concrète » et ce, malgré le délai de 18 mois fixé par notre jugement du 1er février 2019.

19.

L'ETAT BELGE le conteste arguant que l'étude d'incidences répond en tous point au dispositif concerné.

Il se rallie pour le surplus à la position d'Envisa selon laquelle il lui serait impossible d'approfondir davantage son étude d'incidences tant qu'un accord politique sur la manière d'appréhender la problématique des nuisances sonores n'aura abouti.

Il précise enfin que la crise politique et sanitaire qu'il a du gérer l'a empêché de débiter la mise en place de sa politique de gestion des nuisances sonores endéans le délai de 18 mois concerné.

20.

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

« Cette condamnation ne constitue pas une mesure d'expertise judiciaire. Elle concerne le volet préventif de l'action en cessation organisée par la loi du 12 janvier 1993. Elle est prononcée tenant compte des litiges, qui sont, ces dernières années, devenus répétitifs, portés par les autorités administratives chargées de la protection de l'environnement et diverses associations (comme en l'espèce) mais également les riverains de l'aéroport, les personnes habitant sous les routes aériennes. L'inventaire des pièces dresse par l'Etat belge fait référence à 18 décisions de justice (tribunaux de l'ordre judiciaire) prononcées entre l'année 2004 et l'année 2016, ceci sachant que cette liste ne vise pas l'ensemble des procédures dont les tribunaux néerlandophones

ont été saisis, ni l'arrêt prononcé par la Cour d'appel de Bruxelles le 31 mai 2017, ni la présente procédure.

L'ensemble de la situation nécessite qu'une étude d'incidences soit dressée, de manière à objectiver, de manière scientifique, indépendante et transparente, l'activité actuelle de l'aéroport (en sa globalité) et de l'application de toutes les règles et procédures aéronautiques (mesures de sécurité, mesures de restriction d'exploitation, routes aériennes et leurs conditions d'utilisation, normes de vent...) au regard des nuisances sonores engendrées.

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

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

Si l'Etat belge considère que l'étude d'incidences telle qu'organisée par cette loi est adéquate, il veillera à ce qu'elle englobe la mission telle que décrite ci-dessus n° 199, d, §5 et 6. Il ne nous appartient pas de déterminer la procédure à suivre par l'Etat belge pour réaliser cette étude d'incidences, ni par ailleurs d'en fixer l'agenda, à chaque étape. Cette organisation appartient à l'Etat belge, sauf pour nous à devenir l'administrateur de l'Etat. Toute autre pourrait être la situation si, confronté à une inertie de l'Etat, les tribunaux de l'ordre judiciaire devaient être saisis d'une demande tendant à faire exécuter, notamment par voie d'astreinte, la condamnation prononcée à charge de l'Etat.

Il ne nous appartient pas plus d'imposer que cette étude soit réalisée par un groupement international. Il est par contre essentiel, si l'on entend que la mesure (et le coût y lié) soit utile, qu'elle soit menée de manière indépendante et parfaitement objective. Il appartient à l'Etat belge de déterminer le processus qui sera mis en place pour garantir le caractère indépendant et objectif de l'étude à réaliser. Il lui appartient par ailleurs de décider si, et dans quelle mesure, il entend mettre sur pied un comité de suivi et, dans l'affirmative, de qui il sera composé et son mode de fonctionnement.

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

Il appartient également à l'Etat belge de dresser l'ordre de mission relatif à l'étude d'incidences, tenant compte, le cas échéant, des différentes obligations, notamment procédurales, que lui imposent les réglementations européennes et nationales.

L'Etat belge étant condamné à réaliser cette étude d'incidences, c'est lui qui la financera. L'Etat belge dressera, dès le départ, un planning relatif à l'étude d'incidence, planning qui sera communiqué aux parties au présent litige. Le planning pourra comporter deux phases : une première phase relative à la désignation de l'entité et/ou de ailes personne(s) et/ou du groupement qui sera/seront chargé(es) de l'étude et une seconde phase relative à l'étude elle-même, ce dernier planning pouvant alors être dressé en concertation avec l'auteur de l'étude à réaliser.

Il importe que les deux plannings soient et restent serrés au vu des enjeux cruciaux, tant en termes économiques qu'en termes de santé de la population survolée ».

Dix huit mois plus tard, Nous avons insisté sur l'importance de disposer d'une étude d'incidences de haute qualité, précisant ce qui suit (voy. notre jugement du 1er février 2019, n° 115, p. 62) :

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

de manière durable à l'ensemble de la problématique relative à ces nuisances sonores » raison pour laquelle *« Le tribunal marque sa préférence à un travail de haute qualité, rendu quelque peu plus tard, par rapport à un travail de moindre qualité, rendu quelque peu plus tôt, le tout en restant dans des délais rapprochés »*.

21.

Il ressort expressément de ces motivations que l'étude à réaliser n'était pas une mesure d'expertise judiciaire, ni une étude d'incidences au sens 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 des programmes relatifs à l'environnement.

L'ETAT BELGE n'était donc pas tenu de procéder en tant que tel à une consultation du public.

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

En ayant fait le choix de ne pas imposer à Envisa de consulter toutes les parties à la cause en vue de l'élaboration de l'étude d'incidences, l'ETAT BELGE ne méconnaît pas, en soi, ce que Nous avons décidé dans nos précédents jugements.

Ce grief est d'autant moins fondé en l'espèce qu'il ressort des éléments Nous soumis qu'Envisa a eu de nombreux contacts avec les personnes concernées par la problématique des nuisances sonores et partant, disposait de suffisamment d'informations pour entamer sa mission.

Sur ce point, Nous relevons notamment que :

- il n'est pas contesté que dans le cadre de ses travaux, Envisa a *« rencontré les trois Régions, mais également une dizaine d'associations de riverains de toutes les zones avoisinant l'aéroport, en ce compris les communes »* (voy. notamment page 43 de notre jugement définitif du 1er février 2019 faisant référence à la page 31 des conclusions de l'ETAT BELGE) ;
- il a été précisé lors des audiences du 28 et 29 novembre 2018 que la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE avait à cette époque rencontré à deux reprises le bureau d'étude Envisa ;
- Envisa a résumé les plaintes de *« collectivités touchées »* dont notamment celles de l'ASBL BRUXELLES AIR LIBRE et des communes de WOLUWE-SAINT-LAMBERT et WOLUWE-SAINT-PIERRE, soit parties à la cause, sans que ce résumé ne suscite en soi de contestations (voy. les pages 41 à 88 du second chapitre de l'étude d'incidences concernée);
- les mesures alternatives consistant en *« 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 »* suggérées par la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE et consorts ont été portées directement connaissance d'Envisa en cours d'étude (voy. la page 44 de notre jugement définitif du 1er février 2019) ;
- le rapport du 13 décembre 2019 rédigé par Bruxelles Environnement, à la demande de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, suite au premier chapitre de l'étude d'incidences litigieuse, a été communiqué à Envisa avant qu'il n'entame la seconde phase de sa mission ;

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

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

Faute d'autres éléments, l'argument selon lequel il serait justifié d'associer les parties à toutes les étapes de l'étude d'incidences par le recours à une expertise judiciaire est en tout état de cause non fondé.

22.

La modélisation du bruit consiste quant à elle à établir des cartes à partir de calculs de niveaux sonores.

Etablir la cartographie du bruit des aéronefs autour des aéroports est utile à la gestion des nuisances sonores dès lors qu'elle permet de tester des scénarii d'évolution du bruit en fonction de modifications apportées aux sources d'émission ou à la configuration des lieux. Il est dès lors cohérent que l'étude d'incidences contienne pareilles cartographies.

S'agissant d'une étude d'incidence *sui generis*, il n'était pas imposé à l'ETAT BELGE que les cartographies y contenues respectent les exigences et méthodes préconisées par la directive n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Il n'est cependant plus contesté qu'Envisa a, pour élaborer ses cartographies, utilisé la méthode « ECAC.CEAC Doc. 29 », soit la méthode préconisée par cette directive (voy. les conclusions additionnelles et de synthèse de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE p. 53/106, 1^{er} §).

Cette méthode consiste notamment à exprimer la valeur de bruit globale générée par le survol des avions au regard des indicateurs Lday (Ld), Levening (Le), Lnight (Ln) et Lden. Ces indicateurs mesurent des « doses de bruit » reçues pendant une période déterminée (le jour pour Ld, la nuit pour Ln et pendant une journée de 24h pour Lden). La valeur du bruit est exprimée en décibels (dB). Ces indicateurs correspondent aux paramètres Laeq retenu notamment par l'OMS dans ses recommandations - le Laeq étant une valeur moyenne de l'énergie acoustique, c'est-à-dire également une « dose de bruit » sur un temps donné (par exemple 1 seconde lorsqu'il s'agit du Laeq1sec).

Le Lden comporte une pondération (ajout de pénalités) en ce qui concerne le bruit perçu en soirée et la nuit. 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.

Cette méthode est utilisée par Bruxelles environnement lorsqu'elle réalise « le cadastre du bruit des avions » annuelle en vue d'aider la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE à évaluer les nuisances sonores subies par ses riverains. A la différence d'Envisa, les cartographies élaborées par Bruxelles environnement ont fait « l'objet d'un calage et d'une validation à partir des données acoustiques mesurées aux différents sonomètres implantés en Région bruxelloise et gérés par Bruxelles Environnement » et ce, « En vue d'augmenter la fiabilité de toutes les observations et conclusions

qui en sont déduites » (pièce 28 du dossier de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE et plus particulièrement, page 1 du rapport technique bruit 2019). Sur notre interpellation, il est confirmé que les ajustements n'apparaissent pas et sont intégrés dans les cartographies de Bruxelles Environnement sans commentaires particuliers.

Dans son rapport, Envisa explique quant à lui s'être basé sur des tracés radar d'une année entière fournis par Skeyes et ce, dans le but de tenir compte « *des trajectoires de vol réelles (...) plutôt que sur les trajectoires souhaitées* ». Il précise que « *la méthodologie de modélisation du bruit dans cette étude est entièrement indépendante, est basée sur les meilleures pratiques et ne fait pas référence ou ne tient pas compte des études d'impact sonore précédentes de l'aéroport BRU* » (voy. pages 49 et 52 du premier chapitre de l'étude d'incidences).

Il s'ensuit qu'Envisa n'a donc jamais prétendu que ses cartographies auraient été comparées avec d'autres cartes de bruit ou que ses résultats de modélisation auraient été validés sur les mesures issues des différents terminaux de surveillance du bruit.

Au contraire, il ressort de son étude qu'Envisa a émis expressément des réserves tant sur les résultats obtenus que sur la manière de les interpréter. Il y précise expressément que « *La modélisation et les calculs d'impact sonore reflétant par conséquent le climat sonore moyen ou type, sont des outils essentiels d'appui aux décisions, mais il est normal que les perceptions de la vie réelle diffèrent de l'estimation des impacts attendus* ». Il ajoute que « *Les modèles sonores de pointe (tels que INM, AEDT et IMPACT), qui respectent toutes les normes pertinentes, ne peuvent rendre compte de toutes les nuances des opérations aériennes* » ajoutant que « *La modélisation du bruit est moins précise pour l'évaluation du bruit à des densités plus basses, par exemple le bruit des opérations aériennes à une certaine distance d'un aéroport* » (voy. page 52 du premier chapitre de l'étude d'incidences).

Tenant compte de cette réserve, la seule circonstance qu'Envisa n'ait pas confronté ses données à celles enregistrées aux sonomètres n'est pas de nature à remettre en cause son indépendance ou à démontrer que sa méthode serait incohérente. Envisa fait au contraire preuve d'objectivité lorsqu'il souligne que les résultats obtenus ne constituent que des moyennes et partant, doivent être interprétés comme tels.

Les cartes litigieuses établies par modélisation et sans ajustement constituent un premier état des lieux utile à l'analyse de la problématique des nuisances sonores. Elles ne reflètent cependant pas exactement ce qui se passe sur le terrain dans la mesure où elles illustrent une situation moyenne sans que n'apparaisse, par exemple en ce qui nous concerne, les pics de bruit liés au trafic aérien sur Bruxelles.

La position de l'ETAT BELGE et consorts selon laquelle il serait préférable de disposer également de mesures de bruit qui permettront de fournir des informations plus fiables et plus proches de la réalité des nuisances perçues par la population est cohérente.

Elle est du reste parfaitement conforme à la position d'Envisa, ce dernier mettant en exergue, en ce qui concerne la section « *Evaluation indépendante de l'impact sonore* » et plus particulièrement, celle relative aux cartographies, que « *Les résultats et l'analyse présentés dans la présente section doivent être considérés pour l'instant comme une ébauche. Les parties prenantes sont invitées à vérifier les informations fournies. Tout commentaire ou suggestion sera pris en compte et, le cas échéant, intégré dans la version définitive du rapport* » (voy. page 52 du premier chapitre de l'étude d'incidences).

Ce faisant, Envisa précise expressément qu'à ce stade, les cartographies concernées doivent être considérées comme une « *ébauche* ». Il souligne l'importance de confronter ses résultats avec les observations des autorités avant de leur donner un caractère définitif.

N'étant pas finalisé, du moins en ce qu'il porte sur la section relative à l'évaluation de l'impact sonore, le premier chapitre de l'étude ne permet pas à ce stade « *d'objectiver, de manière scientifique, indépendante et transparente, l'activité actuelle de l'aéroport (...) au regard des nuisances sonores engendrées* » comme Nous l'avions demandé.

En revanche, vu les réserves d'Envisa, ses demandes d'informations complémentaires et son expertise non contestée dans les aspects environnementaux et durables de l'aviation, l'absence de comparaison dénoncée par la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE et consorts ne justifie pas, en soi, le recours à un expert judiciaire.

23.

En outre, prévoir 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* » n'implique pas en soi que l'ETAT BELGE produise une analyse exhaustive et approfondie de toutes les solutions techniquement possibles.

Nous savons que l'étude doit être effectuée de manière indépendante et objective pour répondre à la condamnation prononcée par nos jugements. Il appartient donc à Envisa de traiter l'ensemble des informations qui lui ont été communiquées en toute indépendance et objectivité ainsi que de réaliser, de la même manière, une étude d'incidence avec examen des solutions alternatives qui lui semblent techniquement possibles, adéquates et pertinentes.

Ceci implique qu'Envisa est parfaitement libre de (i) ne pas aborder les alternatives proposées par les parties s'il les considère irréalisables ou contraires aux exigences de sécurité notamment, (ii) mettre en balance le critère relatif à la densité de la population - lequel est aussi un critère à prendre en compte et à analyser - avec d'autres critères qu'il estime pertinents, (iii) faire le choix de sa méthode de travail, (iv) ne pas réaliser certains tests et simulations acoustiques suggérés par les parties ou ne pas suivre leur position.

La finalité de l'étude concernée n'est pas d'aboutir à une solution permettant « *d'atténuer complètement le bruit des avions pour toutes les personnes autour de BRU* », ce que comme l'a relevé Envisa est en l'état actuel impossible, à moins d'envisager la fermeture complète de l'aéroport (voy. pages 20 et 148 du second chapitre de l'étude d'incidences).

Il ne s'agit pas non plus de trouver « LA » solution alternative qui pourrait faire l'objet d'un consensus politique ou serait susceptible d'être approuvée par toutes les autorités publiques. La mission d'Envisa est purement scientifique, ce qui implique de sa part de faire abstraction des enjeux politiques. En cas de pluralité de solutions, il n'appartient pas davantage à Envisa de prendre position quant à la solution alternative à *in fine* adopter, ce qui revient aux autorités compétentes de faire.

La mission d'Envisa consiste à retenir des solutions alternatives pertinentes permettant l'atténuation des nuisances sonores et d'en évaluer les incidences positives et négatives sur la capacité d'exploitation de l'aéroport. Cette évaluation doit être réalisée « *de manière scientifique,*

indépendante et transparente » dans le but de permettre à l'ETAT BELGE de prendre position sur la manière d'appréhender la problématique des nuisances sonores en connaissance de cause et d'amorcer le dialogue avec les autorités compétentes.

C'est d'ailleurs en ce sens que l'ETAT BELGE avait perçu la finalité poursuivie puisque le cahier des charges qu'il a fait rédiger par des avocats spécialisés en la matière décrit le second volet de l'étude d'incidences de la manière suivante (pièces 2 et 6 du dossier de l'ETAT BELGE) :

« Le second chapitre consistera en l'inclusion dans cette étude d'incidences d'un examen de solutions alternatives permettant l'atténuation des nuisances sonores, tenant compte de la condition essentielle relative à la sécurité, et comprenant l'évaluation des incidences de ces alternatives sur la capacité d'exploitation de l'aéroport telle que garantie par l'article 24 du troisième contrat de gestion entre l'Etat et Belgocontrol, approuvé par arrêté royal du 25 avril 2014. Les solutions envisagées dans le cadre de ce second chapitre devront par ailleurs être conçues, proposées, décrites et analysées par l'adjudicataire au regard notamment du rapport entre le bénéfice ou le désavantage escompté en termes de nuisances sonores et les impacts d'ordre pratique, économique, directs et indirects pour les différents intervenants et les parties intéressées ».

24.

Or, à la lecture de son étude, il apparaît qu'en l'état actuel, Envisa expose des alternatives choisies par des pays tiers et relate certaines des incidences y observées sans en tirer de conclusions concrètes quant à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National (voy. pages 141 à 15 du second chapitre de l'étude d'incidences).

Envisa cite par ailleurs *« quelques exemples d'options opérationnelles à long terme »*, en précisant expressément que ceci doit *« être considérée comme une liste limitée de solutions illustratives »*. Les 27 options citées - lesquelles vont de *« Ne rien faire »* à *« Fermer BRU »* - ne sont pas commentées. Elles ne comportent aucune évaluation d'incidences tant en ce qui concerne les nuisances sonores que la capacité d'exploitation de l'aéroport (voy. pages 174 et 175 de l'étude d'incidences).

Sont enfin proposés, *« à titre d'illustration seulement »* et sans être *« approuvées par les auteurs »*, quatre modèles opérationnels alternatifs, à savoir : (i) la construction d'une voie de circulation parallèle sur toute la longueur pour la RWY 07R/25L ou sa prolongation, (ii) l'utilisation de circuits d'attente de manière à séquencer les aéronefs, (iii) l'élaboration d'une trajectoire finale courbe pour éviter des zones densément peuplées, (iv) la conception de multiples routes de bruit minimal.

Ces modèles sont, à ce stade, exposés de manière succincte. Ils ne sont pas accompagnés d'une analyse scientifique, si ce n'est de quelques schémas et cartes non commentés. Outre que l'on ignore la plus-value d'y avoir recours en termes de nuisances, la manière dont ces modèles sont présentés ne permet pas à l'ETAT BELGE d'être informé de leurs incidences sur la capacité d'exploitation de l'aéroport.

Vu le caractère complexe de la mission, il paraissait opportun d'exposer ces illustrations et de s'inspirer de solutions pratiquées à l'étranger.

Il appartient désormais à Envisa de poursuivre sa mission et d'analyser de manière scientifique les solutions alternatives qu'il estime pertinentes en décrivant d'une part, *« l'atténuation des nuisances sonores »* et d'autre part, *« les incidences sur la capacité d'exploitation »*.

En d'autres termes, l'étude d'incidences, telle qu'elle est rédigée à l'heure actuelle, est insuffisante dès lors qu'elle ne contient que des exemples « *illustratifs* » dont les incidences sur l'exploitation ne sont, au demeurant, pas analysées de manière scientifique.

Nous ne sommes pas suffisamment éclairés.

25.

Ceci étant, vu la complexité et le caractère délicat de la mission confiée, il apparaît, à l'heure actuelle, que le délai d'un an prévu initialement s'est avéré insuffisant pour permettre à Envisa d'appréhender les contours de sa mission et de finaliser son étude.

La circonstance que son étude soit incomplète ne justifie pas, en soi, la désignation d'un expert judiciaire, ce qui du reste aurait pour conséquence de retarder plus encore la finalisation de l'étude.

Faute d'autres éléments, la demande d'expertise formulée par la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE et consorts est non fondée et ils en seront déboutés.

2) La violation manifeste de la législation relative à la protection de l'environnement

26.

Les jugements des 31 juillet 2014, 19 juillet 2017 et 1er février 2019 ont d'ores et déjà constaté que la gestion 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.

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.

27.

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

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

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 :

« C/... Pour ce qui concerne l'analyse spécifique du survol de nuit
(...)»

1. *La situation actualisée peut être synthétisée comme suit :*

Route du Canal – sonomètre MSJ Vdbq – zone 0

2. *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
<i>Survol en journée (7h à 23h)</i>	xxx	xxx				
2015			542	262	24	828
2016			511	306	59	876
2017			666	364	69	1.099
<i>Survol nuit arrêté bruit (23h à 7h)</i>						
2015	39	750	180	2		969
2016	40	750	181	1	xxx	972
2017	46	870	127	1		1.044
<i>Survol De 6h à 7h</i>						
2015	16	541	96	1		658
2016	17	677	114	1	xxx	810
2017	26	638	120	xxx		768
<i>Par déduction, survols nuit d'exploitation (23h à 6 h)</i>						
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.

3. 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

4. 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_{max} allant de 90 à 85 dB(A) et de 85 à 80 dB(A) et où un nombre conséquent de survols génère des L_{max} 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).

5. 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-Oppeem 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

6. La problématique concerne les vols de nuit.

7. 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
<i>NOH zone1</i>	<i>Xxx</i>					
<i>23h à 7h</i>						
<i>2015</i>		<i>1.676</i>	<i>1.089</i>	<i>20</i>	<i>1</i>	<i>2.786</i>
<i>2016</i>		<i>1.616</i>	<i>1.248</i>	<i>15</i>	<i>2</i>	<i>2.880</i>
<i>2017</i>		<i>1.598</i>	<i>972</i>	<i>14</i>	<i>3</i>	<i>2.587</i>
<i>6h à 7h</i>						
<i>Information non disponible</i>						
<i>LKN zone 0</i>						
<i>23h à 7h</i>						
<i>2015</i>	<i>88</i>	<i>293</i>	<i>33</i>	<i>xxx</i>		<i>414</i>
<i>2016</i>	<i>124</i>	<i>330</i>	<i>4</i>	<i>1</i>	<i>Xxx</i>	<i>583</i>
<i>2017</i>	<i>107</i>	<i>292</i>	<i>29</i>	<i>1</i>		<i>429</i>
<i>6h à 7h</i>						<i>271</i>
<i>2015</i>	<i>27</i>	<i>222</i>	<i>22</i>			<i>227</i>
<i>2016</i>	<i>18</i>	<i>204</i>	<i>5</i>	<i>xxx</i>	<i>xxx</i>	<i>201</i>
<i>2017</i>	<i>27</i>	<i>163</i>	<i>11</i>			

8. 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) ».

28.

A ce stade, les parties ne produisent pas le relevé des sonomètres « NOH_Nosp » (route du Ring), « MSJ_Vdbg » (route du Canal) et « WSP_Corn et WSP_Bali » (route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01). Nous ne disposons d'aucune carte de bruit établies au regard des mesures prises par l'ensemble des sonomètres sur la base des indicateurs exprimés en Lden, Ld, Le, Ln.

Par ailleurs, depuis notre précédent jugement, la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE ne dépose aucune note actualisée classant par degrés d'intensité les infractions commises sur son territoire par route. Aucune carte ou tout autre document permettant d'avoir une vue globale des nuisances sonores litigieuses au regard des indicateurs exprimés en Lmax n'est davantage produite.

Ces relevés, cartes et notes Nous auraient pourtant permis d'analyser exactement le nombre d'infractions enregistrées depuis notre jugement du 1er février 2019 et partant, l'ampleur des nuisances subies par les habitants de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE et consorts.

Sur ce point, Nous relevons que la cartographie du bruit des avions relative à l'année 2019 rédigée par Bruxelles Environnement ne permet pas de nous éclairer adéquatement dès lors que cette cartographie concerne toutes les routes impactant la région bruxelloise sans distinction et qu'elle reprend uniquement la moyenne des différences de trafic constatés entre les années 2016 et 2019 dans leur globalité.

Il Nous est donc impossible d'actualiser précisément les constats d'infractions repris dans notre jugement du 1er février 2019.

29.

Il est cependant incontesté que depuis notre jugement du 1er février 2019, l'ETAT BELGE n'a pris aucune mesure pour gérer la problématique des nuisances sonores, ce dernier justifiant d'ailleurs son inaction par l'impossibilité d'agir en raison de la crise politique et sanitaire en cours.

L'ETAT BELGE reconnaît par ailleurs avoir méconnu les interdictions que Nous avons prononcées dans ce jugement dès lors que celui-ci a payé sans réserve les astreintes réclamées pour ce motif.

Ces astreintes s'élèvent à (3.000.000 € + 370.000 € + 2.740.000 €) 6.110.000 € ventilées comme suit (voy. pièce 29 du dossier de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE et page 66 et 67 des conclusions additionnelles et de synthèse de l'ETAT BELGE) :

Route du Ring NOH_Nosp	Nombre d'infraction en 2017 supérieure ou égale à 5 dB(A)	Nombre d'infraction en 2019 supérieure ou égale à 5 dB(A)	Dépassement	Astreintes
Mars 2019	73	86	13	130.000
Avril	69	110	41	410.000
Mai	64	118	54	540.000
Juin	55	106	51	510.000
Juillet	67	140	73	730.000
Août	69	99	30	300.000
Septembre	69	127	38+20	380.000
Octobre	58	110	52	0
Novembre	104	107	3	0
Décembre	87	101	14	0
Janvier 2020	70	84	14	0
Février	en cours d'examen	en cours d'examen	26 en cours d'examen	
Mars	en cours d'examen	en cours d'examen	0 en cours d'examen	
Avril	en cours d'examen	en cours d'examen	21 en cours d'examen	
Mai	pas d'information	pas d'information	24 en cours d'examen	
juin	pas d'information	pas d'information	24 en cours d'examen	
juillet	pas d'information	pas d'information	0	
Total		1.188	403 ou 498	3.000.000
Route du Canal MSJ Vdbq	Nombre d'infraction en 2017 supérieure ou égale à 5 dB(A)	Nombre d'infraction en 2019 supérieure ou égale à 5 dB(A)	Dépassement	Astreintes
Mars	29	43	14	140.000
Avril	107	67	-40	0
Mai	68	91	23	230.000
Juin	90	86	-4	0
Juillet	127	78	-49	0
Août	96	66	-30	0
Septembre	116	68	-48	0
Octobre	87	60	-27	0
Novembre	69	63	-6	0
Décembre	72	49	-23	0

Janvier	64	34	-30	0
Février	en cours d'examen	en cours d'examen	0 en cours d'examen	
Mars	en cours d'examen	en cours d'examen	0 en cours d'examen	
Avril	en cours d'examen	en cours d'examen	0 en cours d'examen	
Mai	pas d'information	pas d'information	0 en cours d'examen	
juin	pas d'information	pas d'information	0 en cours d'examen	
juillet	pas d'information	pas d'information	0 en cours d'examen	
Total		705	37	370.000
Arrivées 01 WSP_Corn WSP_Bali	Nombre d'infraction en 2017 supérieure ou égale à 5 dB(A)	Nombre d'infraction en 2019 supérieure ou égale à 5 dB(A)	Dépassement	Astreintes
Mars	62	25	-37	0
Avril	39	212	173	1.730.000
Mai	205	173	-32	0
Juin	88	83	-5	0
Juillet	63	62	-1	0
Août	18	0	-18	0
Septembre	48	29	-20	0
Octobre	0	67	67	670.000
Novembre	0	18	18	180.000
Décembre	4	20	16	160.000
Janvier	pas d'information	pas d'information	0 en cours d'examen	0
Février	en cours d'examen	en cours d'examen	0 en cours d'examen	
Mars	en cours d'examen	en cours d'examen	2 en cours d'examen	
Avril	en cours d'examen	en cours d'examen	32 en cours d'examen	
Mai	pas d'information	pas d'information	0 en cours d'examen	
juin	pas d'information	pas d'information	0 en cours d'examen	
juillet	pas d'information	pas d'information	30 en cours d'examen	
Total		689	274 ou 338	2.740.000

30.

Il est donc établi qu'entre le 1er mars 2019 et 1er février 2020, l'ETAT BELGE a, dans le cadre de l'exploitation de la route aérienne du Canal, du ring et de celle utilisée pour les atterrissages sur la piste 01, commis *a minima* :

- (1.188 + 705 + 689) 2.582 infractions supérieures ou égale à 5dB(A) par rapport aux limites exprimées en SEL dans l'arrêté bruit bruxellois, durant la nuit et le petit matin (23h à 7h) ;
- (403 + 37 + 274) 714 infractions supplémentaires supérieures ou égale à 5dB(A) par rapport aux limites exprimées en SEL dans l'arrêté bruit bruxellois, durant la nuit et le petit matin (23h à 7h), par rapport à celles constatées, le même mois, durant l'année 2017.

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

Nous soulignons en outre que l'ETAT BELGE est en train de vérifier les données relatives au nombre d'infractions supérieures ou égale à 5 dB(A) commises entre le 1er février 2020 et le 1er mai 2020 transmises par la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE. Les données concernant la période postérieure au 1er mai 2020 n'ont pas, à ce stade, été communiquées à l'ETAT BELGE. Il n'est donc pas contesté que les infractions reprises au tableau sont uniquement celles qui, à ce stade, ont pu être communiquées et validées par l'ETAT BELGE. Ce tableau ne reflète donc que partiellement la situation infractionnelle du survol de Bruxelles.

Même si elles sont parcellaires, ces informations confirment que le nombre d'infractions importantes relevées par le sonomètre situé à NOH - du moins entre le 1er mars 2019 et le 1er

février 2020 est très élevé, ce que Nous avons déjà constaté dans notre jugement du 1er février 2019.

Par ailleurs, même si l'exploitation globale de la route du Canal semble s'être peu aggravée en comparaison avec 2017, le nombre d'infractions importantes relevé pour la période de mars 2019 à janvier 2020 est de 705, ce qui reste, en soi, un chiffre élevé. Il en est de même pour la route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01 où ce nombre passe à 689 pour la période de mars 2019 à décembre 2020, enregistrant cette fois 274 infractions supplémentaires par rapport à 2017.

Ces chiffres sont d'autant plus préoccupants qu'ils ne tiennent pas compte des éventuelles infractions inférieures à 5 dB(A) par rapport aux limites exprimées en SEL dans l'Arrêté Bruit bruxellois, lesquelles étaient également interdites par notre jugement du 1er février 2019.

Ceci démontre que la manière dont l'ETAT BELGE exploite les trois routes litigieuses depuis notre jugement du 1er février 2019 est toujours constitutif d'une violation manifeste de la législation relative à la protection de l'environnement, dont fait partie l'arrêté bruit.

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

Ces infractions ont par ailleurs un impact sur un nombre important de riverains (voy. notre jugement du 1er février 2019), ce qui n'est d'ailleurs en tant que tel pas contesté.

Ainsi, l'étude établie par l'ULB en 2017 précise que la route du Canal « *survole les quartiers parmi les plus denses de Bruxelles* » (pièce 11 du dossier de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE et plus particulièrement, page 3 du rapport de l'ULB).

Envisa souligne d'ailleurs lui-même expressément que « *la plupart des zones survolées peuvent désormais être considérées comme ayant des populations importantes vivant sous toutes les routes de vol* » (voy. page 237 du chapitre 2 de l'étude d'incidences).

La persistance de l'existence de nuisances sonores consécutives d'infractions manifestes à l'article 2 de l'arrêté Bruit depuis le 1er février 2019 est donc établie à suffisance.

3) L'impossibilité d'exécuter les interdictions principales et l'imputabilité des violations précitées

31.

La REGION DE BRUXELLES-CAPITALE et consorts Nous demandent de prolonger la durée des mesures d'aménagements de la situation d'attente prévues par notre jugement du 1er février 2019 tant que la situation infractionnelle litigieuse n'aura pas pris fin.

Ils sollicitent donc le maintien de l'interdiction pour 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* ».

L'interdiction dont la prolongation est sollicitée porte donc uniquement sur 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.

32.

L'ÉTAT BELGE et la REGION FLAMANDE sollicitent la suppression de cette interdiction au motif qu'elle serait impossible à respecter.

Dans ce contexte, l'ÉTAT BELGE exige en outre la suppression des astreintes afférentes à cette interdiction au motif qu'il serait dans l'impossibilité d'exécuter la condamnation principale au sens de l'article 1385quinquies du Code judiciaire.

Ils soutiennent, pour justifier cette impossibilité, que :

- le choix des routes ne dépend pas de la seule volonté de l'ÉTAT BELGE, mais d'une série de critères dont les conditions météorologiques de vent constituent le plus important ;
- les avions les plus silencieux existant sur le marché ne seraient pas en mesure de respecter les normes de bruit fixées par la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE et ce, même sur la route du Ring ;
- la seule possibilité pour l'ÉTAT BELGE de pouvoir respecter l'interdiction concernée consiste à fermer l'aéroport ou, à tout le moins, à restreindre drastiquement sa capacité opérationnelle.

33.

L'astreinte est « un moyen de contrainte réservé au juge pour faire respecter par le destinataire l'ordre qui lui est adressé ». (O. MIGNOLET, « L'astreinte – chronique de jurisprudence (2007-2011) », *J.T.*, 2012, p. 853).

Elle est régie par les articles 1385 *bis* à 1385 *octies* du Code judiciaire.

L'article 1385 *quinquies* du Code judiciaire permet de revoir l'astreinte en cas d'impossibilité de satisfaire à la condamnation principale.

Cet article dispose que :

« Le juge qui a ordonné l'astreinte peut en prononcer la suppression, en suspendre le cours durant le délai qu'il indique ou la réduire, à la demande du condamné, si celui-ci est dans l'impossibilité définitive ou temporaire, totale ou partielle de satisfaire à la condamnation principale. Dans la mesure où l'astreinte était acquise avant que l'impossibilité se fût produite, le juge ne peut la supprimer ni la réduire ».

L'impossibilité justifiant une révision de l'astreinte peut, le cas échéant, être tant définitive ou temporaire que totale ou partielle.

Quant à la notion d'impossibilité, Nous nous rallions à la jurisprudence selon laquelle « Il est question d'une impossibilité au sens de cette disposition s'il se produit une situation dans laquelle l'astreinte, en tant que moyen de coercition, c'est-à-dire en tant qu'incitation financière afin de garantir autant que possible le respect de la condamnation, perd sa raison d'être. Tel est le cas lorsqu'il est déraisonnable d'exiger du condamné plus d'efforts et de diligence qu'il n'a montrés. L'impossibilité visée à l'article 1385quinquies, alinéa 1er, du Code judiciaire n'est pas une

impossibilité absolue, mais bien une impossibilité relative qu'il faut mesurer sur l'échelle de l'impossibilité raisonnable » (Cass., 12 juin 2018, *R.D.J.P.*, 2018, p. 159).

34.

Il appartient au juge du fond d'apprécier souverainement l'existence, la nature et les conséquences d'une impossibilité pour le condamné de satisfaire à la condamnation principale.

L'impossibilité d'exécution visée à l'article 1385^{quinquies} du Code judiciaire doit être appréciée *in concreto* et vérifiée dans les faits : le juge ne peut supprimer l'astreinte qu'il a prononcée que si la condamnation principale paraît irréalisable compte tenu de la diligence raisonnablement attendue dans le chef de la partie condamnée (Civ. Bruxelles, (75^{ème} ch.), 13 octobre 2011, *R.C.D.I.*, 2012, pp. 34-35).

La charge de la preuve de l'impossibilité d'exécution de la condamnation principale incombe à celui qui s'en prévaut.

35.

L'ÉTAT BELGE et la REGION FLAMANDE reprochent à l'Arrêté Bruit d'avoir établi des normes tellement strictes que même les avions les plus modernes sont pris en situation d'infraction. Ils déposent, à l'appui de leurs prétentions, un tableau reprenant les *quotas count* des avions en infraction (pièce 10 du dossier de l'ÉTAT BELGE).

Cet argument a d'ores et déjà été développé par des compagnies aériennes devant le Conseil d'Etat sans qu'il n'ait été retenu. L'Arrêté Bruit prend par contre en considération les caractéristiques générales du bruit généré par le survol des avions, ayant préalablement fait effectuer des études concrètes des nuisances sonores aériennes (CE, 9 mai 2006, n° 158.548 prononcé en assemblée générale et notamment les pages 21 et 24) et intégrant dans l'Arrêté une norme spécifique relative au bruit généré par les avions (Lsp).

Le tableau déposé n'est par ailleurs pas daté et ne précise ni son auteur, ni ses sources (en ce compris la date des chiffres sur lesquels elle se fonde). Il s'ensuit nécessairement que ce tableau ne répond pas aux critères fondamentaux pour se voir reconnaître une valeur probante suffisante pour en induire une impossibilité de se conformer aux limites prévues par l'arrêté-bruit.

Envisa n'a du reste nullement intégré ledit tableau dans son étude, ce que les parties ne soutiennent d'ailleurs pas.

En d'autres termes, l'ÉTAT BELGE et la REGION FLAMANDE ne déposent aucune pièce objective et probante de la situation qu'ils dénoncent et leur seules allégations ne suffisent pas à l'étayer.

36.

L'interdiction prévue dans notre jugement du 1er février 2019 n'a pas non plus les mêmes effets qu'une interdiction (totale ou partielle) d'accès à l'aéroport de Bruxelles-National.

L'interdiction litigieuse ne porte en effet que sur certaines routes et uniquement pour le créneau horaire de 23h à 7h. Elle n'implique aucune restriction d'exploitation de l'aéroport pour le surplus.

La REGION DE BRUXELLES CAPITALE propose par ailleurs des solutions en vue de diminuer les nuisances sonores litigieuses, à savoir « *types d'avions, transferts d'avions entre routes, autre PRS la nuit et entre 6h-7h dans le strict respect des impératifs de sécurité que personne ne conteste, nuit*

de 8 heures et non 7 heures, etc. » (voy. page 99 des dernières conclusions additionnelles et de synthèse après fixation).

Rien n'indique que ces solutions compromettraient l'exploitation de l'aéroport de la manière décrite par l'ETAT BELGE.

Elle dépose également un rapport de l'ULB du 11 juin 2018 reprenant diverses solutions pour faire cesser les violations à l'Arrêté-Bruit sur les trois routes litigieuses (pièce 11 du dossier de la REGION DE BRUXELLES CAPITALE).

Même s'il n'est pas établi à ce stade que ces solutions sont réalisables, force est de constater que ni l'ETAT BELGE, ni la REGION FLAMANDE ne dépose une analyse concrète de l'incapacité d'exploitation qu'ils dénoncent et ce, alors que la charge de la preuve de cette incapacité leur incombe et qu'ils ont eu connaissance des propositions et du rapport de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE.

37.

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

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

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

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

Par ailleurs et contrairement à ce qu'il prétend, les instructions de l'ETAT BELGE à Skeyes ne sont pas de simples « *lignes de conduite* » ou « *directives* » mais ont un caractère impératif (en ce sens CE, 7 février 2008, n° 179.385, p. 20 et CE 17 novembre 2008, n° 187.998, p. 53).

Les infractions constatées sont la conséquence directe et immédiate des instructions de l'ETAT BELGE à Skeyes quant à la détermination des conditions d'utilisation des trois routes aérienne litigieuses.

Il appartient donc à l'ETAT BELGE de répondre de l'éventuel impact de ses instructions, notamment celles concernant les limites de vent.

La circonstance que Skeyes et le pilote disposent d'une marge opérationnelle pour des raisons évidentes de sécurité n'énerve en rien cette analyse dès lors qu'elle n'explique pas le nombre important d'infractions liés à l'exploitation des routes litigieuses et les seules allégations de l'ETAT BELGE en ce sens ne suffisent pas à l'établir.

38.

Il n'est pas davantage démontré qu'il serait, *in concreto*, déraisonnable d'exiger de l'ETAT BELGE plus d'efforts et de diligence qu'il n'a montrés jusqu'à présent.

En effet, même si l'on peut admettre que la crise politique et sanitaire a rendu la situation de l'ETAT BELGE compliquée, il n'en demeure pas moins que celui-ci n'a pris aucune mesure concrète en vue de progresser dans la gestion de la problématique des nuisances sonores et ce, alors que les interdictions prononcées à son encontre en raison de ces nuisances remonte à 2017.

Rien n'indique par ailleurs que l'ETAT BELGE aurait poursuivi ses démarches auprès d'Envisa afin qu'il complète son rapport alors que celui-ci était insuffisant et que la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE lui en avait fait formellement le grief.

Enfin, il est incontesté que l'accord de gouvernement négocié en vue de la formation du gouvernement actuel n'aborde la problématique des nuisances sonores que de manière très succincte et abstraite. Il n'est pas démontré que l'ETAT BELGE serait à même de présenter des perspectives concrètes à court ou moyen terme.

Faute d'autres éléments, les moyens invoqués par l'ETAT BELGE et la REGION FLAMANDE liés à l'impossibilité d'exécuter la condamnation principale que Nous avons prononcée ne sont pas fondés.

La circonstance que l'ETAT BELGE ait payé les astreintes dues en vertu de notre jugement du 1er février 2019 n'ébranle pas ce constat : ces astreintes avaient pour but de forcer l'ETAT BELGE à respecter notre décision et à l'inciter à ne pas commettre les interdictions auxquelles elles s'attachent. En d'autres termes, le paiement des astreintes n'ouvrait aucun droit à commettre les interdictions concernées et ne dispense pas l'ETAT BELGE d'agir.

4) Le caractère incohérent et biaisé des astreintes

39.

La mesure d'interdiction que Nous avons prononcée dans notre jugement du 1er février 2019 est assortie d'une astreinte de 10.000 € « *par infraction supérieure ou égale à 5dB(A) par rapport aux limites exprimées en SEL dans l'Arrêté Bruit bruxellois, par rapport au nombre d'infractions supérieures ou égales à 5dB(A) enregistrées le mois correspondant de l'année civile 2017, le tout au regard des mesures effectuées par les sonomètres de Bruxelles-Environnement placés sous les trois routes aériennes concernées* ».

La méthode préconisée consiste donc à comparer chaque mois de l'année 2017 avec le mois correspondant de l'année 2019 ou 2020 et ce, au regard des trois routes litigieuses.

40.

L'ETAT BELGE estime que le système prévu serait en tout état de cause « *incohérent et biaisé* » arguant que :

- Il n'y aurait aucune logique à comparer le même mois de deux années différentes dans la mesure où ces mois seraient marqués par des impondérables non maîtrisés que sont les conditions météorologiques, les indisponibilités des pistes, l'ampleur du trafic notamment ;
- ce système ne tiendrait pas compte d'une situation globale alors que les trois routes litigieuses sont « *des vases communicants* » ;
- l'amélioration de la situation par rapport au nombre de vols effectués ne serait pas valorisée.

L'ETAT BELGE exige pour ces raisons que le calcul de l'astreinte se fasse en tenant compte de (i) l'année complète, une fois écoulée, (ii) d'années similaires en termes de conditions météorologiques, (iii) des mois d'indisponibilité des pistes justifiés par des travaux notamment (iv) des pourcentages d'infractions au regard du nombre total d'avions ayant survolé le territoire ainsi que (v) des performances positives de l'aéroport par rapport à l'année ayant servi de comparaison.

41.

La REGION DE BRUXELLES-CAPITALE et consorts sollicitent le maintien de l'astreinte litigieuse mais moyennant suppression de la « tolérance » de 5dB(A) par rapport aux limites exprimées en SEL dans l'Arrêté Bruit ainsi que du plafond de 3.000.000 €.

Elle soutient que :

- d'une part, l'astreinte n'aurait pas atteint le but poursuivi dans la mesure où l'ETAT BELGE n'a pris aucune mesure pour faire cesser les violations à l'Arrêté Bruit depuis trois ans ;
- d'autre part, la tolérance de 5 dB(A) représenterait, en termes d'intensité du bruit, une différence très importante.

42.

Par son arrêt du 17 mai 2018, la Cour constitutionnelle a 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 ».

Elle précise par ailleurs que « dès lors que le constat de la lacune qui a été fait en 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 » (C. Const., arrêt n° 60/2018 du 17 mai 2018, J.L.M.B., 2018/28, p.1312, avec observations de F. GEORGES).

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 2012 dans le cadre du contentieux administratif, porté devant le Conseil d'Etat (C. Const., arrêt n° 122/2012 du 18 octobre 2012).

43.

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 ».

44.

En l'espèce, force est de constater que ni le schéma organisationnel, 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.

L'interdiction de voir augmenter les 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 n'est toujours pas respectée depuis le 1er février 2019.

L'ETAT BELGE ne peut justifier cette inexécution par le fait que le système mis en place serait incohérent ou biaisé.

Il est avéré que dès le début de ce contentieux, l'ETAT BELGE a adopté la position de principe de refuser de prendre des mesures opérationnelles pour atténuer adéquatement les nuisances sonores causées par l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-national tant qu'un accord politique n'aura abouti sur la manière d'appréhender la problématique de ces nuisances sonores.

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 1er février 2019), dans l'attente des décisions qui seront prises par les autorités compétentes au regard des résultats de l'étude d'incidences.

45.

Le non-respect des délais faisant partie intégrante de la décision du 1er février 2019, à laquelle l'ETAT a pourtant acquiescé, est effectif, et non pas hypothétique.

Or, malgré qu'il ait été condamné à s'exécuter sous peine d'astreinte, l'ETAT BELGE est resté en défaut de respecter les interdictions que Nous avons prononcées.

L'argument de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE selon lequel il est à craindre que l'ETAT BELGE n'exécute pas nos interdictions ou, à tout le moins, pas dans un délai suffisamment rapide pour préserver ses droits essentiels est fondé.

En revanche, Nous relevons que la tolérance de 5 d(B) prévue prenait déjà en considération le fait qu'une augmentation de 3 dB correspond à un doublement de l'intensité du bruit (voir à cet égard notre jugement du 1er février 2019, n° 25).

Cette tolérance se justifiait néanmoins en raison de certaines imperfections de mesures.

Rien n'indique que ces deux considérations auraient été erronées et/ou ne seraient plus d'actualité.

46.

En outre, le mécanisme de comparaison préconisé par notre jugement du 1er février 2019 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.

Il s'agit d'une méthode qui permet d'objectiver dans une mesure suffisante les fluctuations des vols dès lors qu'il se base sur des éléments objectifs et récurrents.

Outre que sa proposition serait difficile, voire impossible, à mettre en œuvre, l'ETAT BELGE ne dépose aucune pièce probante de nature à établir concrètement que les modalités litigieuses prévues ont abouti au paiement d'astreintes injustes.

Il apparaît au contraire que durant onze mois, l'ETAT BELGE a payé la quasi-totalité des astreintes réclamées sans réserve (voy. page 68 des conclusions additionnelles et de synthèse de l'ETAT BELGE faisant état que seuls deux dépassements auraient, à ce stade, été contestés).

Ce dernier a par ailleurs acquiescé à notre jugement prévoyant le mécanisme qu'il critique et ce, depuis plusieurs mois déjà.

47.

Enfin, il est légitime que le système mis en place ne crédite pas les éventuelles améliorations constatées lors de l'exploitation de certaines routes à certaines périodes « *dans le calcul global des astreintes à payer* ».

Le respect des normes de bruit - avec, de surcroît, une tolérance de 5dB - ne constitue pas un motif justifiant la réduction des astreintes dues mais constitue une obligation légale à laquelle l'ETAT BELGE est tenu de se conformer.

Il ressort des considérations qui précèdent que les seules allégations de l'ETAT BELGE – formulées pour la première fois en cours de procédure – ne suffisent pas à remettre en cause le mécanisme d'astreinte que Nous avons mis en place.

48.

Faute d'autres éléments, les moyens invoqués par les parties liés au caractère injuste, biaisé et/ou incohérent du mécanisme d'astreinte que Nous avons prévu sont non fondés.

Il y a par ailleurs lieu de conclure de toutes les considérations exposées *supra* que :

- d'une part, les astreintes liées aux interdictions prononcées pour la période de 18 mois – laquelle a depuis lors pris fin, seront maintenues conformément à ce qui était prévu par notre jugement du 1er février 2019 ;
- d'autre part, les motifs invoqués par l'ETAT BELGE pour justifier qu'il persiste à ne pas respecter ces interdictions sont non fondés. Vu les circonstances de la cause, la REGION DE BRUXELLES CAPITALE justifie donc à suffisance pouvoir obtenir, le cas échéant, le bénéfice de nouvelles astreintes en vue d'inciter davantage une exécution volontaire.

Le montant de ces dernières astreintes seront fixées *infra*, concomitamment aux mesures contraignantes y afférentes.

5) Les mesures contraignantes et les astreintes *in fine* adoptées

49.

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

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

Ainsi, il peut, dans le cadre de son appréciation de la cause, lorsqu'il y a lieu à procéder à une balance des intérêts en présence, moduler l'ordre de cessation, voire le refuser, lorsqu'il constate un déséquilibre manifeste entre lesdits intérêts, le tout sachant que la mesure adéquate tend à protéger l'environnement et est adaptée aux besoins de la cause (B. JADOT, « Le droit d'action en matière de protection de l'environnement organisé par la loi du 12 janvier 1993 », *Amén.*, 1993, n° spécial, p. 17 et suiv., n° 8).

50.

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.

51.

Nous prenons, dans ce contexte, l'ensemble des éléments déjà exposés dans nos jugements du 19 juillet 2017 et 1er février 2019, et notamment ceux exposés sous la balance des intérêts effectuée à ce moment.

Il y est expressément référé.

52.

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 fondamental des riverains et personnes habitant sous les routes aériennes à un environnement sain.

Ces intérêts sont tous cruciaux, chacun dans leur domaine.

53.

Nous pointions déjà, dans nos jugements du 19 juillet 2017 et 1er février 2019, que 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.

Notre constat selon lequel cette situation indique qu'il y a là une problématique à gérer et à encadrer par l'ETAT BELGE est toujours d'actualité, les parties faisant état de procédures toujours en cours en lien direct avec cette problématique.

54.

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 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 et notre jugement du 1er février 2019, 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.

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 de nos jugements du 19 juillet 2017 et du 1er février 2019.

Même si elles sont parcellaires, les informations dont Nous disposons sont suffisantes pour confirmer que le nombre d'infractions commises durant ce créneau horaire par l'ETAT BELGE lors de l'exploitation des trois routes aériennes litigieuses est toujours aussi préoccupant.

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

Nous prononcerons dès lors les mesures contraignantes suivantes :

- L'étude d'incidences

55.

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

L'étude d'incidences à réaliser selon les modalités prévues constitue toujours 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 la version définitive de cette étude soit mise à disposition dans un délai relativement rapproché, pour permettre l'enclenchement des prochaines phases de la gestion du dossier relatif à ces nuisances sonores.

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

56.

Même s'il est important de disposer, dans un délai rapproché, de cette étude d'incidence, les difficultés rencontrées par Envisa pour appréhender et exécuter sa mission justifie de postposer la date butoir du 9 juin 2019 initialement prévue.

Il s'agit d'éléments factuels de la cause qui ont évolué depuis notre jugement du 1er février 2019 et sur lesquels Nous n'avions pas de prise au moment de notre prise de délibéré.

Notre décision de postposer la date butoir en tenant compte du particulièrement haut degré de complexité du travail qui doit être effectué et des difficultés d'Envisa n'est pas incohérente par rapport à ce que Nous avons précédemment décidé.

57.

L'ETAT BELGE est ainsi condamné à communiquer la version définitive et complète de l'étude d'incidences, en ses deux volets, à chacune des parties au présent litige, **pour le 1er juin 2022** au plus tard.

Pour contraindre le respect de ce délai, Nous l'assortissons d'une astreinte, due à la seule REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, de 10.000 € par jour 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 1er février 2021 ;
- l'étude d'incidences, en ses deux volets, doit ainsi parvenir entre les mains de toutes les parties au litige au plus tard le 1er juin 2022 ;
- l'astreinte est uniquement due à la REGION 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 REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, il l'enverra, de manière concomitante aux autres parties du litige, sans qu'une astreinte ne soit nécessaire ;
- l'astreinte est limitée à un montant maximal de 1.800.000 €, le tribunal prenant ainsi en considération le retard maximal que, selon toute vraisemblance, prendrait la finalisation de la rédaction de l'étude.

58.

Les parties sont quant à elle invitées à communiquer à Envisa pour le 15 février 2021 au plus tard leurs observations uniquement en ce qu'elles portent sur la section « *Evaluation indépendante de l'impact sonore* » et plus particulièrement, celle relative aux cartographies.

Il appartiendra à Envisa de traiter, de manière indépendante et objective, l'ensemble des informations communiquées et de décider, le cas échéant, s'il y a lieu ou non de les intégrer dans son rapport.

- Aménagement d'une situation d'attente

59.

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, ces demandes, à l'exception de celle tranchées *supra*.

60.

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.

La nécessité d'aménager la situation d'attente durant ce délai raisonnable s'impose cependant dès lors qu'il est établi 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) ;
- 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, en tous les cas pour la période de 23h à 7h ;
- il persiste à adopter 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 et par l'absence de consensus politique ;
- la problématique des nuisances sonores engendrée par l'exploitation de nuit de l'aéroport concerne une question qui touche à la santé publique et qui nécessite une attention toute particulière.

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

61.

Tenant compte de l'ensemble des considérations développées dans le présent jugement, nous maintenons l'interdiction 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.

Comme dans notre jugement du 1er février 2019, 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.

Nous ne ferons pas droit à la suggestion de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE de comparer les nouvelles infractions à la moyenne des infractions commises durant le même mois de ces 4 années dans le but d'atténuer le caractère prétendument aléatoire des infractions supérieures ou égales à 5dB(A) enregistrées en 2017.

En effet, et suite à nos interpellations, les parties Nous ont confirmé que l'année 2017 est la dernière année civile complète pour laquelle Nous disposons des données chiffrées faisant l'objet d'un consensus entre parties. Par ailleurs, il Nous a été précisé que le sonomètre WSP_Bali - soit l'un de ceux situés sur la route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01 – n'était pas encore placé en 2016 de sorte qu'une comparaison complète pour cette année est impossible.

Il s'ensuit que la proposition de la REGION DE BRUXELLES-CAPITALE de tenir compte des années 2016 à 2019 est, en l'état actuel, impossible à exécuter ou à tout le moins, présente un risque trop élevé de contestations sans fin en cours d'exécution qu'il y a lieu d'éviter.

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.

62.

La présente interdiction est prononcée pour une durée de 24 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 notamment en considération le 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.

63.

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 notre jugement du 1er février 2019, 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 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 aux jugements du 19 juillet 2017 et 1er février 2019 qui se fondent notamment sur les mesures effectuées par ces sonomètres.

Ainsi, la mesure d'interdiction organisée précitée est assortie d'une astreinte de 10.000 € par infraction supérieure ou égale à 5dB(A) par rapport aux limites exprimées en SEL dans l'Arrêté Bruit bruxellois, par rapport au nombre moyen 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 décembre, l'astreinte ne commencera à courir que le 1^{er} février ;
- l'astreinte est uniquement due à la REGION 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,

Quant au montant de l'astreinte, et jusqu'à peu, l'ETAT BELGE a, dans les dossiers relatifs aux nuisances sonores, respecté les condamnations prononcées à son encontre sous peine d'astreinte. Il est cependant incontesté que le plafond de 3.000.000 € a été atteint pour la Route du Ring et celle de l'atterrissage sur la piste 01 respectivement en septembre 2019 et avril 2020, soit avant l'expiration du délai de 18 mois accordé à l'ETAT BELGE.

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

Ceci étant, même si elles ne sont pas en mesure de légitimer l'inertie dont il a fait preuve, l'on ne peut cependant nier les difficultés auxquelles l'ETAT BELGE a dû faire face ces derniers mois en raison de la crise politique et sanitaire. Si ce dernier doit toujours gérer les conséquences liées à la propagation du Covid 19, celui-ci admet toutefois que la crise politique dont il se prévalait pour justifier son inaction a récemment pris fin.

L'astreinte sera fixée à un maximum de 5.000.000 €, pour chacune des trois routes concernées, et ce pour la période de protection de 24 mois mise en place par le présent jugement.

Il n'y a pas lieu de fixer des astreintes plus élevées que celles reprises *infra*, celles-ci paraissant, au vu des circonstances et en l'état actuel, suffisantes à inciter l'ETAT BELGE à respecter les interdictions prononcées.

64.

Tenant compte des incertitudes jurisprudentielles et doctrinales à propos de la portée à donner au prescrit de l'article 1050, alinéa 2 nouveau du Code judiciaire, 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.

Pour le surplus, la cause est renvoyée au rôle général.

E. EXECUTION PROVISOIRE

65.

S'agissant d'un 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.

F. DEPENS

66.

Ne vidant pas notre saisine, les dépens seront réservés.

** ** *

PAR CES MOTIFS,

Nous, Mme D. Grisard, juge désigné pour remplacer la présidente du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles ;

Assisté de Mme R. Fadli, greffier délégué ;

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

Statuant contradictoirement, comme en référé :

1.

Constatons que les parties n'ont pu se concilier.

2.

Postposons la date butoir du 3 juin 2019 fixée pour que l'ETAT BELGE communique à chacune des parties l'étude d'incidences, en ses deux volets, réalisée en exécution des jugements prononcés les 19 juillet 2017 et 1er février 2019,

Condamnons l'ETAT BELGE à communiquer à chacune des parties au présent litige, pour le **1er juin 2022** au plus tard, la version définitive et complète de l'étude d'incidences, en ses deux volets, réalisée selon les modalités prévues par nos jugements prononcés les 19 juillet 2017 et 1er février 2019,

ce sous peine d'une astreinte, due à la seule Région de Bruxelles-Capitale, de 10.000 € par jour 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 1er février 2021,
- l'étude d'incidences, en ses deux volets, doit ainsi parvenir entre les mains de toutes les parties au litige au plus tard le 1er juin 2022,
- l'astreinte est uniquement due à la Région de Bruxelles-Capitale,
- l'astreinte est limitée à un montant maximal de 1.800.000 €.

Invitons les parties à communiquer à Envisa pour **le 15 février 2021** au plus tard leurs observations uniquement en ce qu'elles portent sur la section « *Evaluation indépendante de l'impact sonore* » et plus particulièrement, celle relative aux cartographies.

3.

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 24 mois à dater de la signification du présent jugement,

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

ceci, tenant compte des considérations suivantes :

- la mesure d'astreinte commence à courir le 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

général, 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 5.000.000 €, pour chacune des trois routes concernées, ce pour la période de protection de 24 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.

4.

Disons que le présent jugement est exécutoire par provision.

5.

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

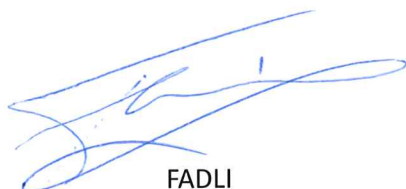
Disons qu'il appartiendra à toute partie qui entendrait réactiver la cause, d'adresser un courrier en ce sens au service du greffe.

Ainsi jugé et prononcé à l'audience publique de la chambre des référés du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles le 9 décembre 2020,

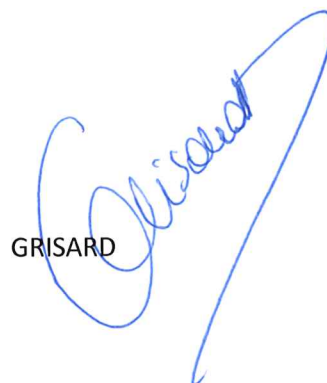
Où étaient présentes et siégeaient :

Mme D. Grisard, Juge

Mme R. Fadli, Greffier délégué



FADLI



GRISARD