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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- ce n'est que si un avion occasionne un bruit d'un niveau de 70 dB(A) Laeq, 1 sec (1er seuil – « l'événement » au sens de l'Arrêté Bruit),

- que sont analysés les autres composants de ce survol (2ème seuil), exprimés en SEL (bruit événementiel) et Laeq, T (bruit spécifique avions).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- la gêne occasionnée par un même niveau de bruit exprimé en dB(A) est distincte selon le type de transport analysé ,

- et que la gêne occasionnée pour un même niveau de bruit est le plus important lorsqu'il s'agit de bruit des avions.

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

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

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

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

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

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

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

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

M.4.1. Caractéristiques acoustiques

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

M.2.2. Possibilités techniques des compagnies aériennes

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

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

La Région précise cependant avoir dressé son arrêté en veillant à la continuité de l'exploitation de l'aéroport, situation qui est confirmée par la réalité des faits puisque que depuis l'année 2010[34] les activités de l'aéroport vont croissant– voir graphique 21, p. 33 du rapport IBGE déposé en pièce 4.1 par la Région de Bruxelles-Capitale ; voir également p. 19 et 20 du rapport 'Contours de bruit autour de l'aéroport de Brussels Airport pour l'année 2016', du 17 avril 2017, déposé par BAC en pièce 1.30[35].

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

M.2.3. Evolution technologique

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

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

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

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

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

106. Contrairement à ce qu'affirment les compagnies aériennes, les divers examens de légalité de l'Arrêté Bruit[36] n'ont pas été effectués en tenant compte de ladite tolérance mais ont été effectués au regard des normes telles que déterminées dans l'Arrêté en lui-même. Il en va de même pour l'examen de la légalité auquel il a été procédé ci-dessus.

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- l'Etat belge, en tant qu'entité compétente pour la navigation aérienne et l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, dispose notamment de la capacité de :

- fixer les routes aériennes empruntées par les avions décollant et atterrissant à l'aéroport de Bruxelles-National, ainsi que leurs conditions d'utilisation,
- fixer les quotas de bruit admissibles,
- fixer le nombre de créneaux horaires, notamment de nuit, ...

- BAC, en tant qu'exploitant de l'aéroport, peut, entre-autres :

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

- Les compagnies aériennes peuvent :

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

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

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

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

M.7. Conclusion

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

N. FORCE PROBANTE DES RAPPORTS DE L'IBGE

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

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

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

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

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

Les griefs formulés par l'Etat belge portent sur :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

N.3. Conclusions

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

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

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

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

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

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

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

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

129. Il s'en suit que :

- les dépassements des seuils bruxellois sont nécessairement en lien de causalité avec le survol de la région bruxelloise,

- tandis que le survol du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale n'engendre pas nécessairement un dépassement des seuils.

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

P. LA PROBLEMATIQUE DES NORMES DE VENT

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

- D'une part, la commune de Woluwe-Saint-Pierre conteste les normes de vent telles qu'elles sont établies par les instructions ministérielles des 15 mars 2012 et 17 juillet 2013 ; elle sollicite à cet égard que les normes de vent permettant l'utilisation de la piste 01 pour les atterrissages soient portés à 8 nœuds,

- D'autre part, les parties demanderesses, ainsi que les communes de Woluwe-Saint-Pierre, Kraainem et Wezembeek-Oppem concluent au fait que les normes de vent telles que contenues dans l'AIP applicable depuis le 3 avril 2014 sont en contradiction avec les instructions ministérielles du 17 juillet 2013 et partant celles du 15 mars 2012 ; elles sollicitent à cet égard que l'Etat belge soit condamné à assurer le respect des normes de vent, applicables aux pistes 25 R et L, telles que définies dans les instructions ministérielles des 15 mars 2012 et 17 juillet 2013.

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

P.1. La situation factuelle

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

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

« (...)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les mesures sont prises toutes les 0,5 secondes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(...)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Q. SURVOL PAR LA ROUTE DU CANAL

Q.1. La situation de la route du Canal

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

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

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

- la station Bxl-Houb (Bruxelles, rue du Houblon), légèrement excentrée, à 8,9 km, à vol d'oiseau, de la piste 25R/07L.

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

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

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

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

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

Ainsi,

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

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

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

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

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

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

Sachant que pour cette période (tableau 2) :

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

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

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

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

Nombre de dépassements enregistrés (tableau 4)

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

Sachant que pour cette période (tableau 5),

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

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

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

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

- D'une très forte intensité,

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

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

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

Pour les survols de nuit (quelle que soit la période de nuit envisagée), nous prenons en considération toutes les mesures débutant à 78 dB (A) Levt, sachant qu'elles impliquent l'atteinte du 1er seuil de 70 dB (A) Laeq, 1sec, lequel implique à son tour, sur base statistique, au vu de la mesure dans laquelle les immeubles d'habitation sont insonorisés en Région de Bruxelles-Capitale[37], si pas le réveil des personnes endormies, à tout le moins la perturbation de leur sommeil (voir surpa, recommandations OMS).

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

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

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

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

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

Q.2. Conclusion concernant la route du Canal

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Par ailleurs, en 2015[38], 14.465 décollages (jour et nuit confondus) ont eu lieu au départ de la piste 19 (pièce IV.17 de l'Etat belge). La commune est également survolée par ce virage.

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

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

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

- une augmentation certaine du pourcentage d'atterrissages de jour sur cette piste (au regard de l'ensemble des atterrissages de jour) : moyenne de 6,68% pour les années 1998 à 2003 pour ensuite passer à une moyenne de 14,26% pour les années 2004 à 2015,

- une **augmentation particulièrement conséquente** de ce pourcentage pour ce qui concerne les atterrissages de nuit : moyenne de 2,79% pour les années 1998 à 2003 et de 10,50% pour les années 2004 à 2015.

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

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

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

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

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

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

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

- Pour les survols pendant la période allant de 7h à 23h :

- A quelques rares exceptions près, le sonomètre enregistre quotidiennement des survols engendrant un bruit supérieur à 70 dB(A) Lamax (1er seuil de l'Arrêté Bruit),

- Les enregistrements disponibles à ce jour indiquent qu'à tout le moins une fois par mois, le sonomètre est, pendant une période de 3 à 5 jours, survolé de manière particulièrement intense tant en nombre de survols qu'en intensité du bruit causé par le survol,

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

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

- Parmi ces survols,
- 52 présentent une infraction à l'Arrêté Bruit, c'est-à-dire atteignent à tout le moins un SEL de 90dB(A),
- Seule une minorité des survols présente un SEL compris entre 75 à 79,9 dB(A),
- Une large majorité des survols engendrent un SEL compris entre 80 et 89,9 dB(A).

- Pour les survols pendant la période allant de 23h à 7 heures :

- Le sonomètre enregistre particulièrement peu de survols engendrant un Lamax supérieur à 70dB(A) ; les nuits sont donc calmes en termes de survols aériens,

- SAUF pour les périodes d'intense survols en journée ; pendant ces mêmes périodes, le sonomètre enregistre également un nombre significatif de survols engendrant un Lamax supérieur à 70dB(A),

Ainsi,

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

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

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

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

- Les nuisances sonores se sont effectivement déplacées, les infractions enregistrées par les deux sonomètres historiques étant, pour l'année 2016, marginales en nombres absolus,

- Le sonomètre WSP Bali révèle un survol de jour quotidien de la zone dans laquelle il est situé mais des périodes de nuit usuellement calmes en termes de nuisances aériennes,

- Le survol de jour quotidien se rapporte au survol occasionné par le virage à gauche,

- Ce survol de jour (virage à gauche) va croissant sur la période de trois mois répertoriée par le sonomètre (enregistrement, en moyenne, de quelques 7 survols par jour jusqu'à la mi-mars et de quelques 15 survols par jour de la mi-mars à fin avril),

- Ce survol de jour engendre un nombre marginal d'infractions à l'Arrêté Bruit - la majorité des survols présentent un SEL entre 80 et 84,90 dB(A),

- MAIS se transforme en un **survol de jour incessant et intensif durant des périodes de 3 à 5 jours par mois** : survol **intensif** en nombre absolu et **très important en intensité** (113 à 288 survols par jour, en journée, sur des périodes de 16h, présentant un SEL compris entre 80 et 89,90 dB(A)), certains étant par ailleurs en infraction à l'Arrêté Bruit,

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

- Ce survol intensif, de jour comme de nuit, est la conséquence des atterrissages sur la piste 01.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ainsi,

- Les cartes de bruit (émission de bruit - et non immission) dressées par l'université de Gand pour les années 2015 et 2016 (pièce I.30 déposée par BAC) indiquent que les communes de Kraainem et de Wezembeek-Oppem sont incluses dans les zones de bruit, définies tant en Lday, Levening et Lnight,

- Les résultats de l'analyse du sonomètre WSP Bali sont nécessairement transposables à Kraainem et Wezembeek-Oppem pour ce qui concerne les décollages de la piste 01 ; l'intensité du bruit doit nécessairement être plus importante sur le territoire de ces deux communes plus rapprochées de l'aéroport que Woluwe-Saint-Pierre, et dans l'axe de la piste,

- Nous ne disposons par contre pas de renseignements suffisants pour ce qui concerne une incidence du virage à gauche (voir à ce propos la large différence dans les enregistrements effectués par les 3 sonomètres placés sur le territoire de la commune de Woluwe-Saint-Pierre),

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

Conclusion

- Comme pour la commune de Woluwe-Saint-Pierre, les communes de Kraainem et Wezembeek-Oppem présentent un **survol de jour incessant et intensif durant des périodes de 3 à 5 jours par mois : survol intensif en nombre absolu et très important en intensité,**

- **Pendant ces mêmes périodes, la tranche horaire '23h-7h' et par ailleurs '23h-6h présente également un survol important en nombre absolu et très important en intensité** (16 à 31 survols par nuit),

- Ce survol intensif, de jour comme de nuit, est la conséquence des décollages au départ de la piste 01,

- Les nuisances sonores, en termes d'intensité du bruit, sont nécessairement plus importantes encore à Kraainem et Wezembeek-Oppem qu'à Woluwe-Saint-Pierre étant donné que ces deux communes sont plus proches de l'aéroport.

S. LES SURVOLS DE NUIT

S.1. Examen de la situation

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

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

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

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

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

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

- valeur QM maximale de 23h à 5h59 : 8,
- valeur QM maximale de 6h à 6h59 : 12,
- valeur QM maximale de 7h à 20h59 : 48 pour les décollages et 24 pour les atterrissages,
- valeur QM maximale de 21h à 22h59 : 24 pour les décollages et 12 pour les atterrissages,

- des quotas de bruit saisonniers (article 6) : il s'agit de la charge totale de bruit admissible au cours d'un été ou d'un hiver, les saisons étant définies par l'International Air Transport Association,

- interdiction des décollages et atterrissages de nuit pour les avions présentant une faible marge de conformité (article 7bis),

- des quotas de mouvements durant la nuit (article 7ter) : l'attribution des créneaux de décollages et d'atterrissages de nuit est limitée à 16.000 mouvements par an, dont un maximum de 5.000 décollages,

- interdiction d'attribuer des créneaux de décollages pendant les périodes suivantes (article 7quater) :

- la nuit de vendredi à samedi, entre 1h et 6h,
- la nuit de samedi à dimanche, entre 0h et 5h59,
- la nuit de dimanche à lundi, entre 0h et 5h59.

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

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

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

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

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

- Le trafic aérien total de nuit opérationnelle (tranche horaire 23h-6h) se maintient à un niveau similaire depuis l'année 2010 -page 30 ; il est par ailleurs plafonné par l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 et le permis d'environnement,

- Le trafic aérien global pour la tranche horaire 6h-7h par contre est en constante augmentation, tant en ce qui concerne les périodes d'activité les plus basses (pendant les mois d'hiver) que les périodes d'activité intense (de mai à septembre) – page 30 ; ce trafic n'est pas visé par la limite de mouvements de nuit opérationnelle mais est visé par les mesures relatives au 'petit matin'.

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

- Si le trafic aérien global pour la tranche '23h-6h' a connu une brusque diminution en 2008 et reste depuis lors à un niveau stable, le **nombre de survols de nuit '23h-6h' est**, depuis lors, **en constante augmentation** pour ce qui concerne la région bruxelloise (sans cependant atteindre les niveaux des années 2004 à 2007) – page 31,

- Le survol de la région bruxelloise durant la **période '6h-7h'** est également en constante augmentation depuis l'année 2007, **mais en une heure de temps, il y a nettement plus de trafic que pour l'ensemble de la période de nuit opérationnelle**,

- Par ailleurs, les périodes d'activité intense durant les mois d'été (mai à septembre) connaissent pour les années 2014, 2015 et 2016 des pics encore jamais atteints (sauf en 2012) – page 31, pièce 4.7[39].

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

- Pour la période '23h-6h', les infractions restent relativement ciblées, géographiquement parlant, et concernent principalement la route du Ring, la route du Canal, le virage vers le Nord et Woluwe-Saint-Pierre,

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

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

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

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

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

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

Ainsi :

- La route du Ring (NOH, LKN)

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

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

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

- La route du Canal (MSJ et BXL Houblon)

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

- Virage à gauche (EVE)

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

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

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

- Sonomètre de Haren

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

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

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

- Route Delta

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Par contre :

- Le trafic de nuit (23/6h) survolant la Région de Bruxelles-Capitale va augmentant depuis l'année 2013 (p. 31 , rapport IBGE, pièce 4.7 de la Région de Bruxelles-Capitale),

- L'activité aérienne subie par la Région bruxelloise pour la tranche horaire 6h-7h connait une très importante augmentation, tant pour les périodes d'été que pour les périodes d'hiver,

- Le trafic pour la tranche horaire 6h/7h peut atteindre le double de survols en 1h que pendant l'entièreté de la nuit opérationnelle (p. 31 , rapport IBGE, pièce 4.7 de la Région de Bruxelles-Capitale),

- La problématique du survol de nuit et de petit matin n'est pas uniforme pour la Région mais doit être examiné zone par zone.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Elles reprochent ainsi à l'Etat belge :

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

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

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

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

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

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

« *une mesure liée au bruit qui limite ou réduit l'accès des avions (...) à l'aéroport de Bruxelles-National.*
Il peut s'agir :
- *soit de restrictions d'exploitation visant à interdire l'exploitation d'aéronefs présentant une faible marge de conformité,*
- *soit de restrictions d'exploitation partielles, qui limitent l'exploitation des avions (...) civils selon la période de temps considérée* ».

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

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

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

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

« *une approche examinant les mesures applicables en vue de résoudre le problème du bruit à l'aéroport de Bruxelles-National, et plus précisément les effets prévisibles :*
- *des mesures de réduction à la source du bruit généré par les aéronefs,*
- *des procédures d'exploitation dites 'à moindre bruit',*
- *des restrictions d'exploitation,*
- *de l'incidence des mesures d'aménagement et de gestion du territoire* ».

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Elles pointent ainsi :

- la désignation d'une ou plusieurs autorités compétentes chargées de la procédure à suivre lors de l'adoption des restrictions d'exploitation (article 3 du Règlement),

- l'organisation, par les autorités compétentes, d'une évaluation régulière des nuisances sonores dans les aéroports, conformément à la Directive 2002/49/CE et à la législation applicable au sein de chaque Etat membre (article 6.1 du Règlement).

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

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

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

Le considérant 13 du Règlement précise que « *Cela ne devrait pas être compris comme une exigence imposée aux Etats membres de modifier leurs structures administratives ou leurs processus de prise de décision* ».

A ce stade, l'autorité compétente est le ministre ayant la navigation aérienne dans ses attributions (arrêté royal du 25 septembre 2003, lecture combinée des articles 3 et 1.5°).

Les parties demanderesses ne formulent pas de grief spécifique par rapport à cette situation, notamment par rapport au critère d'indépendance.

Rien n'indique qu'il y ait, pour ce qui concerne la désignation de l'autorité compétente, violation manifeste ou menace grave de violation d'une norme relative à la protection de l'environnement, au sens de l'article 1er de la loi du 12 janvier 1993.

Il n'y a dès lors pas lieu de faire droit à la demande d'établir, en coopération avec la Région de Bruxelles-Capitale, une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores causées par l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National – *demande 7*.

189. Une certaine évaluation des nuisances sonores existe à ce jour puisque tant la Région de Bruxelles-Capitale (sa pièce 6.31) que la Région flamande (pièce 24 déposée par BAC) dressent des rapports à cet égard à l'attention de la Commission européenne.

S'il semble effectivement essentiel, pour arriver à une solution équilibrée (ou la maintenir) de mettre sur pied une évaluation régulière des nuisances sonores, il n'en reste pas moins que l'Etat belge reste le seul compétent pour décider s'il y a lieu ou non de s'engager dans de nouvelles mesures de restriction d'exploitation, et dans l'affirmative pour, après examen adéquat et dans le respect du prescrit légal européen et national, décider quelle(s) mesure(s) sera/seront adoptée(s).

Il n'y a dès lors pas lieu de condamner l'Etat belge à adopter, de manière générique, une approche équilibrée dans la gestion des nuisances sonores - *demande 5bis*.

190. Il n'y a pas non plus lieu de condamner l'Etat belge à réduire le survol de l'Est de la Région au motif qu'il s'agit de zones densément peuplées, ni par ailleurs à lui imposer la manière technique d'y procéder. La demande est contraire au principe de la séparation des pouvoirs. Elle est non fondée - *demande 6*.

U. BALANCE DES INTERETS

191. Nous avons retenu les manquements suivants dans le chef de l'Etat belge, ces manquements constituant une violation manifeste ou une menace grave de violation d'une norme relative à la protection de l'environnement, avec incidences importantes sur l'environnement (article 1er loi du 12 janvier 1993) :

- Avoir pris l'instruction du 15 mars 2012, modifiée et/ou interprétée successivement par les instructions des 17 juillet 2013, 16 décembre 2013 et 10 mars 2017 sans avoir

procédé, préalablement, en exécution de la loi du 13 février 2006 à une étude des incidences, laquelle implique une phase de participation du public,

- Enfreindre l'Arrêté Bruit de 1999 pour ce qui concerne :

- l'utilisation de la route du Canal,

- l'utilisation de la route aérienne menant à la piste 01 (survol de la commune de Woluwe-Saint-Pierre) , dans le cadre des atterrissages sur cette piste,

- le survol de la région bruxelloise pendant la période de 23 h à 7h,

- sachant que les infractions visées ci-dessus ont pour caractéristique d'être nombreuses à très nombreuses (nombres absolus) tant pour ce qui concerne le nombre d'infractions commises par jour que pour ce qui concerne le caractère répétitif des infractions sur la durée (court terme et moyen terme), et de présenter une intensité importante à très importante.

192. L'Etat belge a pour mission d'assurer le meilleur équilibre possible entre les intérêts suivants qui, parfois, s'avèrent contradictoires :

- La sécurité, qui est la condition sine qua non de l'exploitation de l'aéroport,

- L'exploitation de l'aéroport, en ce qu'il engendre de la croissance économique et dès lors des emplois directs et indirects,

  L'exploitation adéquate de l'aéroport implique nécessairement qu'il participe à un réseau européen et international, ce qui engendre des obligations diverses,

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

Ces intérêts sont tous cruciaux, chacun dans son domaine.

193. Il est reproché à la Région de Bruxelles-Capitale de n'avoir mis en place aucune politique d'insonorisation des immeubles d'habitation placés sous les routes aériennes, de sorte que, tenant compte de la répartition des compétences entre entités fédérale et fédérées, cette lacune ne peut mener à une condamnation de l'Etat belge dans le cadre de la présente procédure.

Ce raisonnement ne peut être suivi.

•

Force est tout d'abord de constater que :

- l'Etat belge est seul compétent pour décider de l'organisation de la circulation aérienne, laquelle passe notamment au-dessus de la Région de Bruxelles-Capitale ;

- sur une période de quelques 15 ans, l'Etat belge a modifié à plusieurs reprises l'organisation de la circulation aérienne survolant le territoire bruxellois (suppression de la route Chabert, création de la route du Canal, modifications à répétition des normes de vent, modifications des conditions d'utilisation des routes aériennes de jour et/ou de nuit, ...) ;

- ces modifications ont, à chaque reprise, des répercussions importantes voire très importantes sur l'immission de bruit ;

- certaines de ces modifications touchent des zones qui jusque-là étaient épargnées par les nuisances sonores aériennes (voir à cet égard Rapport ULB, 'Analyse ex post des nouvelles procédures aériennes mises en service le 6 février 2014 dans la région métropolitaine bruxelloise', 7 mai 2014, p. 16 – historique partiel de l'utilisation préférentielle des pistes – pièce 5.2 de la Région de Bruxelles-Capitale ; pour la route du Canal voir rapport IBGE déposé en pièce 4.1 par la Région de Bruxelles-Capitale, p.35 et suiv. ; pour ce qui concerne les atterrissages vers la piste 01, voir les statistiques déposées en pièce IV.12 par l'Etat belge ; pour les survols de 23h à 7h, voir rapport IBGE déposé en pièce 4.1 par la Région de Bruxelles-Capitale, p. 33).

Pour ce qui concerne le processus organisationnel, il est l'évidence qu'il y a d'abord lieu de déterminer la politique de circulation aérienne pour ensuite mettre en place la politique d'insonorisation des immeubles, tenant compte des zones qui seront impactées (à déterminer notamment au vu d'une étude d'incidences).

La mise en place d'un politique d'insonorisation d'immeubles d'habitation implique nécessairement une politique de circulation aérienne stable, certainement lorsque les zones concernées présentent une densité de population importante à très importante.

•

Par ailleurs, il est incontestable que les nuisances sonores subies par les riverains et les personnes habitant sous les couloirs aériens trouvent leur origine dans l'exploitation de l'aéroport.

Cette constatation est à mettre en lien avec le fait qu'à l'heure actuelle :

- Toute exploitation commerciale d'un aéroport a nécessairement pour objectif de maximaliser la croissance de cette exploitation, tel est évidemment également le cas de l'aéroport de Bruxelles-National.

- Le secteur de l'aviation est largement promu par la Commission européenne qui développe une stratégie de l'aviation pour l'Europe (Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, 'Une stratégie de l'avion pour l'Europe', COM(2015) 598 final, 7 décembre 2015, www.europarl.europa.eu).

  La Commission relève, notamment, dans ce document que « *Le principal défi qu'il faut relever pour garantir la croissance de l'aviation européenne consiste à réduire les contraintes de capacité et d'efficacité qui, d'une part, freinent considérablement la capacité du secteur aéronautique européen de se développer durablement et d'être compétitif sur la scène internationale, et, d'autre part, causent congestion et retards et augmentent les coûts* » (Communication de la Commission, 'Une stratégie de l'avion pour l'Europe', op cit, point 2.2).

•

Cette politique de croissance du secteur aérien, doit nécessairement aller de pair avec la mise en place d'une politique environnementale, laquelle est par ailleurs également largement promue par les instances européennes eu égard à son importance dans le cadre d'un développement durable (voir notamment à cet égard les considérants introduisant le Règlement (UE) 598/2014, notamment les considérants 1 et 2[40]).

Or l'article 191.2 du Traité relatif au fonctionnement de l'Union européenne relève que « *La politique de l'Union dans le domaine de l'environnement vise un niveau de protection élevé, en tenant compte de la diversité des situations dans les différentes régions de l'Union. Elle est fondée sur les principes de précaution et d'action préventive, sur le principe de la correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement et sur le principe du pollueur-payeur.* ».

Le principe du 'pollueur-payeur' « *a partie liée avec la fonction de prévention plus qu'avec la fonction d'évaluer et de réparer le préjudice écologique pur car il aboutit à réorienter l'activité des agents économiques vers la production de biens et services dont la charge polluante est acceptable. Cette capacité préventive est évidemment fonction du taux de la taxe et de la base de taxation. Avec le pollueur-payeur s'opère un changement fondamental: l'accent est mis sur l'émetteur (...), non sur la victime ainsi que sur la compensation d'un coût social causé à la collectivité.* » X. Thunis, 'Compenser le préjudice écologique : ressources et limites de la responsabilité civile', Amén., 2013/3, p. 81 et suiv., not. p. 86).

•

La loi du 12 août 2000 (article 232) prévoit la création d'un Fonds pour l'atténuation des nuisances dans le voisinage de l'aéroport de Bruxelles-National.

La loi-programme du 4 décembre 2002 (article 504) prévoit la mise en œuvre d'un programme d'isolation acoustique des habitations aux abords de l'aéroport de Bruxelles-National.

Cependant, aucun arrêté royal d'application n'a été pris. Il est par ailleurs incontesté que, factuellement parlant, aucune redevance n'est perçue pour financer, d'une manière ou d'une autre, un plan d'isolation sonore.

Ainsi, l'Etat belge est bien conscient des obligations qui lui incombent mais reste en défaut de prendre les mesures qui s'imposent pour les mettre en œuvre.

Le défaut de mesures d'accompagnement a été stigmatisé dans le chef de l'Etat belge par l'arrêt prononcé le 31 mars 2017 par la Cour d'appel de Bruxelles (pour ce qui concerne la situation des personnes habitant sous la route aérienne menant à la piste 01, pour la période allant de février 2004 à décembre 2011, Bruxelles, 31 mars 2017, inédit, 2011/AR/1971, notamment n° 157 à 159).

---

40 «

(1) Le développement durable est un objectif fondamental de la politique commune des transports. Cela requiert une approche intégrée visant à garantir à la fois le bon fonctionnement des systèmes de transport de l'Union et la protection de l'environnement.

(2) Le développement durable du transport aérien implique l'introduction de mesures visant à réduire les répercussions des nuisances sonores causées par les aéronefs dans les aéroports de l'Union. Ces mesures devraient améliorer l'environnement sonore autour des aéroports de l'Union afin de maintenir ou d'améliorer la qualité de vie des riverains, et renforcer la compatibilité entre les activités aériennes et les zones résidentielles, notamment lorsque des vols de nuit sont concernés. ».

•

Dans le cadre du projet de loi du 5 mai 2006 relatif à la fixation des procédures de vol (auquel, finalement aucune suite n'a été réservé), le Conseil d'Etat, section législation a présenté les considérations suivantes, relatives à la répartition des compétences entre autorités fédérale et fédérées (travaux parlementaires, Chambre des représentants, Doc. 51, 2466/001, p. 49 et suiv.).

« (...) *Aux termes de l'annexe V, paragraphe 2, de la directive (2002/49 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement) :*

'[p]armi les actions que les autorités compétentes peuvent envisager dans leurs domaines de compétence respectifs figurent par exemple:

– la planification du trafic,
– l'aménagement du territoire,
– les mesures techniques au niveau des sources de bruit,
– la sélection de sources plus silencieuses,
– la réduction de la transmission des sons,
– les mesures ou incitations réglementaires ou économiques'.

32. Certaines des «actions» prévues par les plans d'action relèvent de la compétence régionale; d'autres, qui résultent de l'adoption de procédures de vol et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National ou encore de normes de produit, relèvent de l'autorité fédérale. En effet, « pour déterminer quelle est l'autorité compétente pour imposer l'obligation d'effectuer une évaluation des incidences sur l'environnement dans le cadre d'une procédure de planification, il ne faut pas considérer l'objectif de l'évaluation des incidences sur l'environnement, à savoir la protection de l'environnement, mais bien la nature de la matière pour laquelle la planification est imposée. Cette règle s'applique également mutatis mutandis à l'organisation de la participation du public dans le cours de cette procédure de planification ».

La planification relève donc, elle aussi, même en ce qui concerne l'environnement, des autorités responsables pour la matière à l'égard de laquelle cette planification est requise.

33. Certains de ces plans d'action, lorsqu'ils concernent exclusivement des activités relevant d'un niveau de pouvoir, ne peuvent être établis qu'à ce niveau.

En revanche, lorsque ces plans concernent des activités relevant à la fois de plusieurs niveaux de pouvoir sous des aspects différents, les autorités compétentes ne peuvent agir que de concert, compte tenu de la nature intégrée de ces plans; il en va ainsi, a fortiori, lorsqu'il est requis, par exemple par une directive européenne, que soit désignée une «autorité compétente» pour leur mise en œuvre. Cette intervention concertée ne peut prendre que la forme d'un accord de coopération conclu sur la base de l'article 92bis de la loi spéciale précitée du 8 août 1980.

34. En l'espèce, les plans d'action requis par la directive 2002/49/CE précitée pour les «grands aéroports» qu'elle vise et pour les agglomérations concernées par la présence de pareils «grands aéroports», ne peuvent être adoptés que par la voie d'un accord de coopération, compte tenu de l'imbrication des compétences régionales en matière de communication, de transport et de bruit, d'une part, et, d'autre part, des compétences fédérales en matière de police générale et de réglementation relative aux communications et aux transports, de sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics, et, plus largement, en matière de sécurité publique, ainsi qu'en matière de normes de produit. ».

Cette analyse relative aux plans d'action exigés par la directive 2002/49 confirme le fait que l'Etat belge ne peut se retrancher, pour ce qui concerne les plans d'isolation sonores, derrière le fait que seule la Région de Bruxelles-Capitale est compétente à cet égard.

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

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

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

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

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

Or le rapport ne dit mot de ces particularités.

Cependant,

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

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

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

V. MESURES, ASTREINTES, DELAIS D'EXECUTION

195. Tenant compte de l'ensemble des considérations qui précèdent, des mesures sont ordonnées à l'encontre de l'Etat belge.

Ces mesures sont, dans une certaine mesure assortie d'une astreinte, avec par ailleurs octroi à l'Etat belge d'un délai de mise en exécution.

196. L'astreinte a pour objectif de contraindre la partie condamnée à exécuter le jugement prononcé.

Tenant compte de l'historique présenté par le litige qui oppose les parties, il y a lieu d'assortir les condamnations d'astreintes.

Dans ce contexte, il y a lieu de veiller à ce que les circonstances dans lesquelles l'astreinte sera encourue soient définies de façon claire pour éviter, tant que faire se peut, des conflits d'exécution.

Sachant que les mesures postulées ne répondent pas nécessairement à cette caractéristique, nous estimons adéquat de fixer un premier acte d'exécution, défini le plus clairement possible, qui lui permettra l'imposition d'une astreinte.

Pour le surplus, la condamnation principale et la condamnation au paiement d'une astreinte ne doivent pas nécessairement être contenues dans une seule et même décision, l'astreinte pouvant également être ordonnée par une décision ultérieure (arrêt Cour de Justice Benelux du 17 décembre 2009, en cause A.2008/3 ; J. Van Compernolle et G. de Leval ,'Astreinte' in *Rep. Not.*, tome XIII, livre 4/6, Larcier, 2013, n° 29 ; O. Mignolet, 'L'astreinte - Chronique de jurisprudence (2007-2011), *JT*, 2012/6502, p. 853 et suiv., n° 12).

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

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

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

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

L'article 5.2.e du Règlement vise effectivement la consultation des « parties prenantes ».

198. Les mesures ordonnées respectent le principe de la séparation des pouvoirs.

Elles ne sont pas en contradiction avec le processus mis en place par le Règlement (UE) 598/2014 imposant à l'Etat belge une approche équilibrée des nuisances sonores générées par l'aéroport de Bruxelles-National.

199. Ainsi,

a)
L'Etat belge est condamné à faire cesser les violations manifestes à l'Arrêté Bruit consécutives à l'utilisation de la route du Canal en modifiant les conditions d'utilisation de la route du Canal, en ce compris pour la période allant de 23 h à 7 h – *demandes 1 et 4*.

Par contre la demande tendant à ordonner la cessation de l'utilisation de cette route – *demande 2* - est déclarée non-fondée que ce soit pour incompatibilité avec le principe de la séparation des pouvoirs, voire suite à la balance des intérêts.

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

- les mesures opérationnelles qu'il entend prendre pour atténuer dans les plus brefs délais les répercussions des nuisances sonores, sans affecter, voire sans affecter sensiblement la capacité opérationnelle de l'aéroport (à cet égard, voir considérants 15 et 20 du Règlement (UE) 598/2014),
- et les délais dans lesquels il entend qu'elles soient mises en œuvre, l'Etat belge étant tenu de prendre toutes les mesures raisonnables pour parvenir à les mettre en œuvre pour les dates annoncées.

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

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

Pour le surplus, eu égard à la nature de la mesure de cessation, il n'y a pas lieu, à ce stade, de prononcer d'autre astreinte ou une mesure d'astreinte autrement organisée.

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

c)
Il est ordonné à l'Etat belge de modifier les conditions d'utilisation de la route du Ring et de la route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01 pendant la période allant de 23 heures à 7 heures ; les *demandes 4 et 12* sont dès lors déclarées partiellement fondées.

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

- les mesures opérationnelles qu'il entend prendre pour atténuer dans les plus brefs délais les répercussions des nuisances sonores, sans affecter, voire sans affecter sensiblement la capacité opérationnelle de l'aéroport (à cet égard, voir considérants 15 et 20 du Règlement (UE) 598/2014),
- et les délais dans lesquels il entend qu'elles soient mises en œuvre, l'Etat belge étant tenu de prendre toutes les mesures raisonnables pour parvenir à les mettre en œuvre pour les dates annoncées.

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

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

Pour le surplus, eu égard à la nature de la mesure de cessation, il n'y a pas lieu, à ce stade, de prononcer d'autre astreinte, ou une mesure d'astreinte autrement organisée.

d)
Il est ordonné à l'Etat belge d'effectuer une étude d'incidences de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement, pour ce qui concerne les nuisances sonores. – *demandes 8 et 24 à 28* partiellement fondées.

Cette condamnation ne constitue pas une mesure d'expertise judiciaire.

Elle concerne le volet préventif de l'action en cessation organisée par la loi du 12 janvier 1993.

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

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

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

Il n'y a pas lieu de condamner l'Etat belge à procéder à réaliser l'étude d'incidences telle qu'organisée par la loi du 13 février 2006, ni par ailleurs à une consultation du public. Il

appartiendra à l'Etat d'entreprendre les démarches procédurales qui s'imposeront au regard des décisions qu'il prendra.

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

Il ne nous appartient pas de déterminer la procédure à suivre par l'Etat belge pour réaliser cette étude d'incidences, ni par ailleurs d'en fixer l'agenda, à chaque étape. Cette organisation appartient à l'Etat belge, sauf pour nous à devenir l'administrateur de l'Etat.

Toute autre pourrait être la situation si, confronté à une inertie de l'Etat, les tribunaux de l'ordre judiciaire devaient être saisis d'une demande tendant à faire exécuter, notamment par voie d'astreinte, la condamnation prononcée à charge de l'Etat.

Il ne nous appartient pas plus d'imposer que cette étude soit réalisée par un groupement international. Il est par contre essentiel, si l'on entend que la mesure (et le coût y lié) soit utile, qu'elle soit menée de manière indépendante et parfaitement objective.

Il appartient à l'Etat belge de déterminer le processus qui sera mis en place pour garantir le caractère indépendant et objectif de l'étude à réaliser. Il lui appartient par ailleurs de décider si, et dans quelle mesure, il entend mettre sur pied un comité de suivi et, dans l'affirmative, de qui il sera composé et son mode de fonctionnement.

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

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

L'Etat belge étant condamné à réaliser cette étude d'incidences, c'est lui qui la financera.

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

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

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

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

Cette condamnation à adresser ce courrier à la Région de Bruxelles-Capitale est assortie d'une astreinte de 100.000 EUR par semaine de retard, avec un maximum de 5.000.000 EUR. Les courriers adressés en copie aux autres parties du litige le sont à titre informatif, sans qu'il n'y ait lieu à prévoir une astreinte à cet égard.

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

Pour le surplus, eu égard à la nature de la mesure de cessation, il n'y a pas lieu, à ce stade, de prononcer d'autre astreinte, ou une mesure d'astreinte autrement organisée.

200. La demande formulée par la commune de Woluwe-Saint-Pierre de condamner l'Etat belge à se conformer au contenu de l'étude d'incidences – *demande 29* - est non fondée, l'Etat disposant du pouvoir de décider de la politique de navigation aérienne.

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

W. DEPENS

202. Les parties en intervention qui se sont limitées à soutenir les demandes et défenses ne sont pas entrées en lien d'instance dans le sens de l'article 1018 et 1022 du Code judiciaire. Aucune indemnité de procédure ne leur est due et elles n'en doivent aucune.

203. Pour le surplus, l'Etat belge, la Région de Bruxelles-Capitale et les communes de Woluwe-Saint-Pierre, Kraainem et Wezembeek-Oppem succombent toutes sur l'un ou l'autre chef de demande.

Les dépens sont dès lors compensés de manière telle que les parties ne se doivent rien à cet égard.

X. CARACTERE EXECUTOIRE DU JUGEMENT

204. En application de l'article 4 de la loi du 12 janvier 1993, le présent jugement est exécutoire par provision.

PAR CES MOTIFS,

LE TRIBUNAL,

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

Statuant comme en référé contradictoirement,

Prenons acte des interventions volontaires 1 à 27.

Constatons que les parties n'ont pu se concilier avant tout débat au fond.

Disons que le déclinatoire de juridiction est non fondé.

Déclarons irrecevable l'incident de répartition.

Recevons les demandes, et les déclarons fondées dans la mesure ci-après :

1.
Condamnons l'Etat belge à faire cesser les violations manifestes à l'Arrêté Bruit consécutives à l'utilisation de la route du Canal en modifiant les conditions d'utilisation de la route du Canal, en ce compris pour la période allant de 23h à 7h.

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

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

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

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

2.

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

3.
Condamnons l'Etat belge à faire cesser les violations manifestes à l'Arrêté Bruit consécutives à l'utilisation, pendant la période allant de 23h à 7h, de la route du Ring et de la route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01 en modifiant leurs conditions d'utilisation pendant cette période.

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

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

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

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

4.

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

Disons que l'étude d'incidences a pour objet d'objectiver, de manière scientifique, indépendante et transparente, l'activité actuelle de l'aéroport et l'application de toutes les règles et procédures aéronautiques (mesures de sécurité, mesures de restriction d'exploitation, routes aériennes et leurs conditions d'utilisation, normes de vent, ...) au regard des nuisances sonores engendrées.

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

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

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

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

- la procédure retenue pour la mise en œuvre de l'étude (ce courrier reprendra à cet égard l'ensemble des points abordés ci-dessus n° 199d),

- ainsi que l'agenda visé ci-dessus pour la phase 1 de la mise en œuvre de l'étude d'incidences.

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

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

*

Disons qu'il n'y a pas lieu à allouer une indemnité de procédure aux parties intervenantes.

Pour le surplus, compensons les dépens de manière telle que les parties ne se doivent rien à cet égard.

Déclarons le présent jugement exécutoire par provision.

Déboutons les parties du surplus de leurs demandes.

Ainsi jugé et prononcé à l'audience publique extraordinaire de la chambre des référés du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles le 19 juillet 2017,

Où étaient présents et siégeaient :

Mme A. DESSY, vice-président,
Mme M.A. ANDOLINA, greffier délégué,

ANDOLINA

DESSY