

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 1^{er} 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-Oppeem).

Si les demandes formulées par les communes de Kraainem et Wezembeek-Oppeem 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 géographique 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 résultats 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 1^{er} avril 2015 au 1^{er} avril 2016

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

	Dépassements(Levt) survol de jour (7h à 23h)	Dépassements(Levt) survol de nuit Arrêté Bruit (23h à 7h)	Dépassements(Levt) survol 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 (23h à 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 1^{er} 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 (23h à 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 Lev_t (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) Lev_t, sachant qu'elles impliquent l'atteinte du 1^{er} seuil de 70 dB (A) L_{aeq}, 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-Capitale³⁷, 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 1^{er} avril 2015 au 1^{er} 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 1^{er} janvier 2016 au 1^{er} 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, survol 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 connaît, en majeure partie, un développement socio-économique le plus bas de toute la région de Bruxelles-Capitale (voir à cet égard étude ULB, p. 56 pièce 5.2 déposée par la Région de Bruxelles-Capitale), ce qui rendra nécessairement particulièrement peu aisé de remédier à la situation par

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

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

Les dépassements pour la période allant de 23h à 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 toute la commune de Woluwe-Saint-Pierre (p. 8 rapport IBGE déposé en pièce 4.1 par la Région de Bruxelles-Capitale).

Par ailleurs, en 2015³⁸, 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 (1^{er} 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 L_{max} 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 L_{max} 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 4/5^{ème} 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 1.30 déposée par BAC) indiquent que les communes de Kraainem et de Wezembeek-Oppem sont incluses dans les zones de bruit, définies tant en Lday, Lëvening 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-Oppeem présentent un **survol de jour incessant et intensif durant des périodes de 3 à 5 jours par mois : survol intensif en nombre absolu et très important en intensité,**
- **Pendant ces mêmes périodes, la tranche horaire '23h-7h' et par ailleurs '23h-6h présente également un survol important en nombre absolu et très important en intensité (16 à 31 survols par nuit),**
- Ce survol intensif, de jour comme de nuit, est la conséquence des décollages au départ de la piste 01,
- Les nuisances sonores, en termes d'intensité du bruit, sont nécessairement plus importantes encore à Kraainem et Wezembeek-Oppeem qu'à Woluwe-Saint-Pierre étant donné que ces deux communes sont plus proches de l'aéroport.

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 horaires 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

avons 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 autorisé, 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 4.7³⁹.

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 connaît une très importante augmentation, tant pour les périodes d'été que pour les périodes d'hiver,
- Le trafic pour la tranche horaire 6h/7h peut atteindre le double de survols en 1h que pendant l'entièreté de la nuit opérationnelle (p. 31, rapport IBGE, pièce 4.7 de la Région de Bruxelles-Capitale),
- La problématique du survol de nuit et de petit matin n'est pas uniforme pour la Région mais doit être examinée 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 demanderesse 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, §1^{er} 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 infra). 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, §1^{er} 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'entière 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 1^{er} 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 1^{er} 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 1^{er} 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'une 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 2⁴⁰).

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 réservée), 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 Compernelle 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 surveillée.

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 recommandations 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-Oppeem 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.

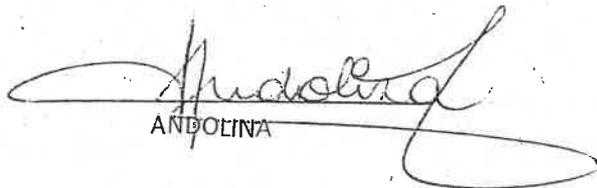
Déclarons le présent jugement exécutoire par provision.

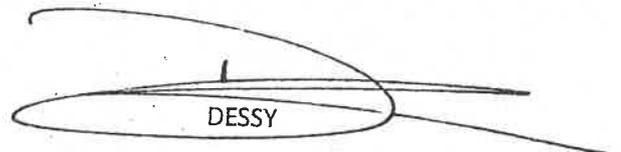
Déboutons les parties du surplus de leurs demandes.

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