

N° 19176

La COUR D'APPEL de Bruxelles, deuxième chambre, après en avoir délibéré, prononce l'arrêt suivant :

R.G. 2005 /AR/ 20

R. n° 2005 / 4027

EN CAUSE DE :

1. La Région de Bruxelles-Capitale

représentée par son gouvernement, poursuites et diligences de Mme Evelyne Huytebroeck, ministre en charge de l'Environnement, de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur, dont le cabinet est établi à 1000 Bruxelles, rue du Marais, 49 - 53

2. L'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement en abrégé IBGE

dont les bureaux sont établis à 1200 Bruxelles, Gulledele, 100

appelants

✓ avocat : Me Dominique Lagasse et Me Pierre Moërynck, chaussée de la Hulpe, 187 à 1170 Bruxelles

CONTRE :

1. L'ETAT BELGE

représenté par le Ministre de la Mobilité et des Transports

dont le cabinet est établi à 1000 Bruxelles, rue Bréderode, 9

définitif

- 9 -06- 2005

intimé
appelant sur incident

✓ avocats : Me Jan Bouckaert et Me Stefan Jochems, rue
Henri Wafelaerts, 47-51 bte 1 à 1060 Bruxelles

**2. La S.A. de droit privé Brussels International
Airport Company en abrégé BIAC**

dont le siège social est établi à 1030 Bruxelles, rue du
Progrès 80 bte 2

RCB 499.278 et Banque carrefour n° 0233.137.322

intimée
appelante sur incident

✓ avocat : Me Mireille Salmon, 1170 Bruxelles, rue du
Bien Faire, 4

**3. L'entreprise publique autonome
BELGOCONTROL**

dont le siège social est établi à 1030 Bruxelles, rue du
Progrès, 80 bte 2

Banque Carrefour des Entreprises n° 0206048091

intimée
appelante sur incident

✓ avocats : Me Bob Martens et Me Bruno Lombaert, 1050
Bruxelles, avenue Louise, 106
où il est fait élection de domicile pour les besoins de la
présente procédure
plaideur : Me Bruno Lombaert

- 9 -06- 2005

ET EN PRESENCE DE :

L'asbl BELGIAN AIR TRANSPORT ASSOCIATION en abrégé BATA

dont le siège social est établi à 1200 Bruxelles, rue Théodore de Cuyper, 212 bte 4

partie intervenant volontairement sur requête

✓ avocat : Me Marc Godfroid, Me Philippe Malherbe, Me Tamara Leidgens et Me Arnaud Massart, 1000 Bruxelles, boulevard de l'Empereur, 3

** ** * * * * *

Vu :

- le jugement attaqué, prononcé contradictoirement le 2 novembre 2004 par le président du tribunal de première instance de Bruxelles, décision dont aucun acte de signification n'est produit ;
- la requête d'appel déposée au greffe de la cour le 5 janvier 2005 ;
- l'appel incident de l'Etat belge formé par conclusions du 22 avril 2005 ;
- l'appel incident de Belgocontrol et de BIAC formé par conclusions du 22 avril 2005 ;
- la requête en intervention volontaire de l'ASBL Belgian Air Transport Association, déposée au greffe de la cour le 11 mai 2005 ;

** ** * * * * *

- 9 -06- 2005

Circonstances de fait de la cause :

L'aéroport de Bruxelles-National comporte trois pistes de décollage - atterrissage, formant la lettre Z. Chacune de ces pistes peut être utilisée dans les deux sens, de sorte que l'aéroport dispose de six pistes :

- la piste formant la ligne supérieure de la lettre Z est appelée 25R (25 droite, dans la direction sud-ouest) et 07L (07 gauche, dans la direction nord-est) ;
- la piste formant la ligne inférieure de la lettre Z est appelée 25L (25 gauche, dans la direction sud-ouest) et 07R (07 droite, dans la direction nord-est) ;
- la piste formant la barre transversale de la lettre Z est appelée 02 (dans la direction nord) et 20 (dans la direction sud).

- 9 -06- 2005

Un premier accord gouvernemental relatif aux nuisances sonores causées par le trafic aérien est adopté le 11 février 2000, dont l'un des objectifs principaux est de réduire les nuisances pour les riverains pendant la nuit. Dans ce cadre, le gouvernement fédéral prévoyait, d'une part, de limiter au maximum les zones exposées aux nuisances et, d'autre part, de mener une politique spécifique d'aménagement de l'espace aérien, accompagnée de programmes d'isolation ou d'expropriation, entraînant notamment l'introduction de nouvelles routes de décollage et d'atterrissage.

Dans cet esprit, un accord de principe est conclu le 26 février 2002 et confirmé le 16 juillet 2002 entre le gouvernement fédéral, le gouvernement flamand et le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale prévoyant l'introduction de nouvelles routes « concentrées » pour les pistes 25 R et 25 L, choisies ultérieurement comme pistes préférentielles la nuit.

insère au Parit Blaudet du 10/6/03 !

Le 10 juillet 2003, un autre accord gouvernemental est adopté, prévoyant que l'impact du bruit serait évalué zone par zone, définie « *selon le principe de répartition équitable* », principe selon lequel les procédures de vol seraient revues en fonction des populations et/ou des zones survolées et des types d'avions en mouvement, et serait envisagée l'utilisation plus diversifiée des différentes pistes en tenant compte, notamment, de la sécurité des populations.

Cette politique était davantage inspirée par le souci de garantir l'égalité des citoyens devant les contraintes dues aux nuisances sonores.

- 9 -06- 2005

Le 3 décembre 2003, le Conseil des Ministres adopte un accord de principe sur un plan (dit « plan Anciaux ») basé sur un système d'utilisation préférentielle des pistes (« sélection volontariste »), prévoyant notamment que :

- les deux pistes 25 ne sont plus utilisées de manière préférentielle ;
- les composantes de vent ont un rôle déterminant dans le choix des pistes à utiliser ;
- pour certaines destinations et pour les décollages de nuit des avions lourds, la piste 02/20 est désignée comme piste préférentielle.

Ce plan du 3 décembre 2003 sera suspendu par l'arrêt du Conseil d'Etat du 19 décembre 2003.

Le 27 février 2004, le Directeur général du transport aérien donne instruction de réduire les composantes de vent sur les deux pistes 25 à 15 nœuds (au lieu de 25) de vent latéral et à 8 nœuds (au lieu de 10) de vent arrière, entraînant le déplacement d'une grande partie du trafic à l'atterrissage des pistes 25 vers la piste 02.

Le 28 février 2004 le « plan Anciaux bis » modifie le plan de répartition et adopte un autre système d'utilisation préférentielle des pistes et des procédures de vols modifiées. Ce plan prévoit, notamment, que trois nuits par semaine, de 3 à 6 heures du matin, et un samedi sur deux, en journée, tous les atterrissages se feront par la piste 02. En outre, le plan reprend les dernières composantes de vent décidées le 27 février comme composantes générales pour toutes les pistes.

Il est modifié une nouvelle fois le 13 avril 2004 en imposant d'utiliser la piste 02 pour les atterrissages de jour tous les samedis et, si les composantes de vent empêchaient cette utilisation préférentielle, les avions seraient dirigés vers la piste 25 R.

Le recours en suspension contre le « plan Anciaux bis » est rejeté, tandis que la procédure en annulation est toujours pendante devant le Conseil d'Etat. Le plan a été mis en application le 17 avril 2004.

19-06-2005

Sur l'insistance des pilotes qui dénonçaient les problèmes graves de sécurité sur la piste 02/20, plus courte, le Ministre de la mobilité autorise, le 18 mars 2004, des composantes spécifiques pour cette piste, étant de 15 nœuds de vent latéral et de 0 nœud de vent arrière, augmentés cependant le 17 mai suivant à 5 nœuds de vent arrière pour les atterrissages. La composante de vent arrière admissible sur les pistes 25 a également été ramenée à 5 nœuds, tant pour les décollages que pour les atterrissages.

Les directives du 13 avril 2004 sont à nouveau modifiées le 17 mai suivant pour des raisons de sécurité ; les composantes de vent sont fixées comme suit :

- pendant la nuit : 15 nœuds de vent latéral et 5 nœuds de vent arrière pour toutes les pistes, au décollage comme à l'atterrissage ;
- pendant la journée : 15 nœuds de vent latéral et 5 nœuds de vent arrière pour les pistes 25L-25R et 07L-07R (décollages et atterrissages) et la piste 02/20 (atterrissages) ; 15 nœuds de vent latéral et 0 nœud de vent arrière pour les décollages de la piste 02/20.

- 9 -06- 2005

Le 17 janvier 2005, une nouvelle directive est adoptée, augmentant les composantes de vent pour les pistes 07/25 à 20 nœuds de vent latéral et à 7 nœuds de vent arrière ; elles n'ont pas été modifiées pour la piste 02/20, celle-ci restant donc soumise à la directive du 17 mai 2004.

o o o o

Selon les appelants, les avions décollant et atterrissant à l'aéroport de Bruxelles-National conformément aux directives précitées des 28 février, 13 avril et 17 mai 2004, provoquent en Région de Bruxelles-Capitale des nuisances sonores constitutives d'infractions ou de menaces graves d'infractions à l'article 2 de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 et à l'article 20 de l'ordonnance du 17 juillet 1997.

L'article 20-4° de l'ordonnance du 17 juillet 1997 du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain prévoit une amende de 0,25 à 75 € à charge de celui qui crée directement ou indirectement, ou laisse perdurer, une gêne sonore dépassant les normes fixées par le gouvernement.

L'article 9 de cette ordonnance dispose que « le Gouvernement prend toutes mesures destinées à :

1° limiter les nuisances occasionnées par certaines sources par la définition de normes d'émission ou d'immission maximales ;

2° établir, pour les sources de bruit, des seuils acceptables en fonction de leur provenance, de leur localisation urbanistique, de leurs caractéristiques acoustiques et de la nécessité de protéger plus particulièrement les occupants d'immeubles situés dans des zones déterminées ;

3° réglementer l'utilisation d'appareils, dispositifs ou objets en fonction des circonstances où des bruits ou vibrations produits ou susceptibles d'être produits seraient particulièrement gênants ;

... »

- 9 -06- 2005

L'article 2 de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien, pris en exécution de l'article 9 de l'ordonnance précitée, fixe les valeurs limites qui seront précisées ci-après.

L'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement, en abrégé IBGE, est un établissement public ayant pour objet la protection de l'environnement. Il procède à des études systématiques de mesures de bruit des avions. Certains de ses agents sont affectés, par les fonctionnaires dirigeants, au contrôle du respect des dispositions légales et réglementaires en matière d'environnement et chargés de constater les infractions y afférentes.

Procédure :

- 9 -06- 2005

Par exploit signifié le 1^{er} juin 2004, la Région de Bruxelles-Capitale et l'IBGE ont fait citer l'Etat belge, la SA de droit privé Brussels International Airport Company, en abrégé BIAC, et la Société Nationale des Voies Aériennes - Belgocontrol devant le président du tribunal de première instance de Bruxelles statuant comme en référé, afin d'entendre :

- constater que les avions décollant et atterrissant à l'aéroport de Bruxelles-National, conformément aux décisions des 28 février et 13 avril 2004 de l'Etat belge et aux instructions de BIAC et de Belgocontrol, provoquent des nuisances sonores en la Région de Bruxelles-

Capitale constitutives d'infractions ou de menaces graves d'infractions à l'article 2 de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien et à l'article 20 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, et constitutives de violations manifestes ou de menaces graves de violations manifestes de l'article 23 de la Constitution et du principe du « stand still » ;

- constater que, indépendamment des décisions des 28 février et 13 avril 2004 de l'Etat belge, certains avions décollant et atterrissant à l'aéroport de Bruxelles-National sur les instructions de BIAC et de Belgocontrol, provoquent des nuisances sonores en la Région de Bruxelles-Capitale constitutives d'infractions ou de menaces graves d'infractions à l'article 2 de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien et à l'article 20 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, et constitutives de violations manifestes ou de menaces graves de violations manifestes de l'article 23 de la Constitution et du principe du « stand still » ;
- ordonner aux parties citées, solidairement ou l'une à défaut de l'autre, de faire cesser les infractions constatées dans les quinze jours de la signification de la décision à intervenir, sous peine d'une astreinte de 250.000 € par jour de retard et par infraction.

- 9 -06- 2005

L'Etat belge postulait reconventionnellement devant le premier juge la condamnation des demandeurs originaires à une indemnité de 1 € pour procès téméraire et vexatoire.

Le jugement attaqué a déclaré tant la demande principale que la demande reconventionnelle recevables mais non fondées.

La Région de Bruxelles-Capitale et l'IBGE relèvent appel du jugement, concluent à sa réformation et limitent comme suit l'objet de leur demande originaire :

- entendre constater que les avions décollant et atterrissant à l'aéroport de Bruxelles-National, conformément aux décisions des 28 février, 13 avril et 17 mai 2004 de l'Etat belge et aux instructions de BIAC et de Belgocontrol, provoquent des nuisances sonores en la Région de Bruxelles-Capitale constitutives d'infractions ou de menaces graves d'infractions à l'article 2 de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien et à l'article 20 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, et constitutives de violations manifestes ou de menaces graves de violations manifestes de l'article 23 de la Constitution et du principe du « stand still » ;
- entendre ordonner aux intimés, solidairement ou l'un à défaut de l'autre, de faire cesser les infractions constatées et réviser les décisions précitées en vue d'éviter la reproduction des dites infractions, et ce dans les soixante jours de

9 -06- 2005

la signification de l'arrêt à intervenir, sous peine d'une astreinte de 250.000 € par jour de retard et par infraction ;

- à titre subsidiaire, entendre désigner un expert ayant pour mission de « vérifier l'objectivité et l'exactitude factuelle des constats d'infractions à l'arrêt à intervenir, sans préjudice de tout autre mode de constat des dites infractions ».

L'Etat belge forme un appel incident tendant à entendre dire que le premier juge était incompétent pour connaître de la demande, à entendre déclarer celle-ci irrecevable à défaut d'intérêt et à entendre déclarer fondée sa demande reconventionnelle originaire pour procès téméraire et vexatoire.

BIAC et Belgocontrol forment également un appel incident, concluent à l'incompétence du premier juge et postulent leur mise hors de cause.

En degré d'appel, l'ASBL Belgian Air Transport Association, en abrégé BATA, intervient volontairement à la cause. Cette requête, tardive selon les appelants, est cependant recevable dès lors qu'elle peut être déposée jusqu'avant la clôture des débats et qu'elle ne tend pas à obtenir la condamnation d'une partie pour la première fois en degré d'appel, mais se limite à soutenir les thèses défendues par les intimés et à postuler le rejet de l'appel. Aucun autre moyen d'irrecevabilité n'est développé en conclusions à l'égard de BATA.

9-06-2005

En droit :

**A) Quant à la compétence du juge statuant
comme en référé.**

L'Etat belge, BIAC et Belgocontrol concluent à l'incompétence du premier juge.

L'Etat belge soutient qu'en introduisant une action en cessation, en vertu de la loi du 12 janvier 1993 relative à un droit d'action en matière de protection de l'environnement, la Région de Bruxelles-Capitale cherche en réalité à faire ordonner, de manière générale, la cessation de tout survol du territoire de la Région par les avions décollant et atterrissant à l'aéroport de Bruxelles-National, et empiète ainsi sur les compétences de l'Etat fédéral en matière de transport aérien.

- 9 -06- 2005

L'article 1^{er} de la loi du 12 janvier 1993 relative à un droit d'action en matière de protection de l'environnement dispose que le président du tribunal de première instance, saisi à la requête - notamment - d'une autorité administrative, peut constater l'existence d'un acte constituant une violation manifeste ou une menace grave de violation d'une ou de plusieurs dispositions des lois, décrets, ordonnances, règlements ou arrêtés relatifs à la protection de l'environnement. Il peut alors ordonner la cessation d'actes qui ont formé un commencement d'exécution ou imposer des mesures visant à prévenir l'exécution de ces actes ou à empêcher des dommages à l'environnement.

Les articles 6 § 1, II, 1° de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles et 4 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises confèrent aux régions la compétence en matière de protection de l'environnement contre la pollution ainsi que de lutte contre le bruit. Les autorités régionales sont, en outre, associées à l'élaboration de la réglementation de la navigation aérienne (art. 6 § 4, 3° de la loi spéciale du 8 août 1980).

Par contre, la compétence en matière d'équipement et d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National est restée fédérale, tout comme celle relative à la réglementation de la navigation aérienne (article 6 § 1, X, 7° ; § 3, 6° et § 4, 3° et 4° de la loi spéciale du 8 août 1980).

- 9 -06- 2005

En demandant au premier juge d'ordonner aux actuels intimés de faire cesser les infractions à l'article 2 de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien et à l'article 20 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, la Région de Bruxelles-Capitale agit dans les limites des compétences qui lui ont été dévolues par la loi spéciale du 12 janvier 1989, s'agissant du respect des normes environnementales existantes. Le choix de la méthode pour faire cesser les infractions appartient à l'Etat fédéral.

C'est à tort que l'Etat belge fait valoir que l'attitude de la Région de Bruxelles-Capitale est

inconciliable avec les termes de l'article 6, §4, 3° de la loi spéciale du 8 août 1980 ; en effet, il allègue que la Région aurait refusé tout dialogue sur la mise en œuvre d'une politique coordonnée de réduction des nuisances sonores, alors qu'un accord de principe a été conclu le 26 février 2002 entre le gouvernement fédéral, le gouvernement flamand et le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, et confirmé le 16 juillet 2002, visant à limiter au maximum les zones exposées aux nuisances sonores ; à la suite de cet accord, l'exécution de l'arrêté du 27 mai 1999 a été suspendue le 20 septembre 2002 en ce qui concerne les vols de nuit, pour être à nouveau appliqué le 24 mars 2004, après la mise en vigueur du « plan Anciaux bis ».

L'Etat belge et Belgocontrol affirment que le juge statuant comme en référé n'est pas compétent, sur la base de la loi du 12 janvier 1993, pour agir contre les actes ou les omissions des autorités publiques, en l'espèce contre les instructions des 28 février, 13 avril et 17 mai 2004.

- 9 -06- 2005

Ils se méprennent cependant sur l'objet de la demande. Celle-ci tend à la constatation et la cessation des nuisances sonores, constitutives d'infractions environnementales commises par les compagnies aériennes lors du survol du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale sur les instructions contraignantes de l'Etat belge. Les actes contraires au droit de l'environnement visés par la loi du 12 janvier 1993 ne sont pas les actes administratifs créateurs de droits, mais sont des activités matérielles, le cas échéant autorisées par un acte administratif (F. Tulkens, La loi du 12 janvier 1993 créant un droit d'action en matière de protection de l'environnement – un premier

commentaire, in *Journ. Proc.* du 16 avril 1993, n° 237, p. 10). La demande ne concerne donc pas la légalité des dites instructions, pour laquelle des procédures en suspension et/ou en annulation des actes administratifs peuvent être, et ont d'ailleurs été, engagées devant le Conseil d'Etat. Contrairement à ce qu'affirme Belgocontrol en page 21 de ses conclusions de synthèse, le demandeur en cessation ne doit pas, lorsqu'un acte administratif créateur de droits constitue le fondement d'un comportement matériel, exciper avec succès de l'illégalité de l'acte administratif pour démontrer que le comportement adopté en exécution de cet acte est contraire au droit de l'environnement.

L'Etat belge, Belgocontrol et BIAC tentent encore de déduire l'incompétence du premier juge et de la cour pour connaître de la demande, de l'illégalité de l'arrêté du gouvernement bruxellois du 27 mai 1999 et, partant, de l'absence de violations de normes environnementales légales. Cet argument constitue un moyen de défense au fond et sera examiné plus loin.

B) Quant à la recevabilité de la demande principale originaire.

L'Etat belge et BIAC soulèvent l'irrecevabilité de la demande à défaut pour la Région de Bruxelles-Capitale et l'I.B.G.E. de justifier d'un intérêt légitime.

L'article 1^{er} de la loi du 12 janvier 1993 confère expressément aux autorités administratives compétentes le droit d'action en cessation qu'elle

*Mais bien l'instruction
et que leur état permet
de justifier. Mais certainement
à laquelle l'union est soumise
le "laîner joint" que
la cessation autour de l'instruction
à empêcher.*

- 9 -05- 2005

institue. Les appelants, compétents en matière de protection de l'environnement, sont donc titulaires du droit d'agir en cessation et ont un intérêt manifeste à obtenir la cessation d'actes portant atteinte à l'environnement (l'intérêt public de la protection de l'environnement). Ils n'ont pas à justifier d'un autre intérêt que celui qu'ils puisent dans la loi précitée.

L'Etat belge et BIAC objectent que la demande des actuels appelants serait dépourvue d'intérêt légitime dès lors que l'action en cessation tend essentiellement à entendre consacrer la situation d'illégalité créée par l'arrêté du 27 mai 1999. Ce moyen touche au fond de l'affaire et sera examiné ci-après.

L'Etat belge, BIAC, Belgocontrol et BATA affirment que la demande serait devenue sans objet ou privée d'intérêt dès lors que les décisions ministérielles citées dans la demande ont entre-temps été modifiées à plusieurs reprises et qu'il y aurait lieu, à tout le moins, d'examiner les conséquences de la mise en œuvre des nouvelles routes et composantes de vent. Cependant, le plan de dispersion ou de «répartition équitable», même modifié, est actuellement toujours en vigueur et les actes matériels commis par les pilotes d'avions en exécution de ce plan sont toujours susceptibles de constituer, sinon des violations, du moins des menaces graves de violations des dispositions régionales relatives à la protection de l'environnement.

L'Etat belge et Belgocontrol soutiennent que les appelants ne seraient pas recevables à agir en cessation, sur la base de la loi du 12 janvier 1993,

- 9 -06- 2005

contre une autorité publique, mais qu'ils auraient dû diriger leur action à l'encontre des destinataires des normes de bruit violées, à savoir les compagnies aériennes, qui ne sont pas à la cause. BATA ajoute que les appelants tentent d'obtenir la constatation d'infractions commises par les compagnies aériennes sans laisser à celles-ci la possibilité de s'en défendre. D'une part, BATA est mal venue de soutenir que les droits de la défense des compagnies aériennes ont été violés dès lors qu'elle représente les intérêts des sociétés belges d'exploitation, est intervenue à la cause en degré d'appel et a pu se défendre ; d'autre part, l'Etat belge et Belgocontrol ajoutent à la loi précitée une condition qu'elle ne prévoit pas : aucune disposition n'empêche d'adresser l'ordre de cessation à destination de ceux qui sont, en droit comme en fait, les seuls en mesure de faire cesser les violations ou menaces graves de violations constatées.

Enfin, BATA allègue que la demande serait devenue sans objet en raison de la modification de l'ordonnance du 17 juillet 1997, servant de fondement à l'arrêté du 27 mai 1999, par une ordonnance du 1^{er} avril 2004. Toutefois, cette dernière ne fait que transposer dans le droit applicable à la Région de Bruxelles-Capitale, la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, qui impose l'utilisation uniforme de nouveaux indicateurs de bruit permettant de déterminer les niveaux sonores (« valeurs limites »), tout en accordant aux autorités compétentes des Etats membres la faculté d'utiliser les indicateurs de bruit existant au niveau national en attendant que l'utilisation des méthodes d'évaluation communes

- 9 -06- 2005

devienne obligatoire (art. 5 de la directive CEE). L'ordonnance du 1^{er} avril 2004 ne modifie nullement l'article 9 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 en exécution duquel l'arrêté du 27 mai 1999 a été pris.

C) Quant à la légalité de l'arrêté du 27 mai 1999.

Les appelants soutiennent que l'arrêté du 27 mai 1999 serait illégal au motif qu'il entraverait l'exercice normal des compétences de l'Etat belge à plusieurs titres.

La circonstance qu'un recours en annulation du dit arrêté est pendant devant le Conseil d'Etat ne fait pas obstacle au contrôle, par le juge judiciaire, de la légalité de l'arrêté sur la base duquel une demande est portée devant lui : en vertu de l'article 159 de la Constitution, les cours et tribunaux sont compétents pour vérifier la légalité des actes administratifs, de portée individuelle ou réglementaire, invoqués devant eux.

- 9 -06- 2005

1. Violation du principe général selon lequel aucune autorité, dans l'exercice de sa compétence, ne peut prendre des mesures qui rendent impossible ou excessivement difficile pour une autre autorité la poursuite efficace de la politique qui lui est confiée.

La Cour d'arbitrage a rappelé, notamment dans son arrêt n° 23/92, que le principe de proportionnalité devait présider à l'exercice des compétences des

autorités législatives, qu'elles soient fédérales ou régionales. Une autorité, dans l'exercice de sa compétence, ne peut, sans qu'il existe des motifs raisonnables, prendre des mesures qui rendent excessivement difficile pour une autre autorité la poursuite de manière efficace de la politique qui lui est confiée.

Il y a donc lieu, en l'espèce, de vérifier si la fixation des normes de bruit à respecter au sol (niveau d'immission du bruit) en vue de lutter contre les nuisances sonores ne limite pas de façon disproportionnée la mise en œuvre de la compétence fédérale en matière de gestion aéroportuaire.

Les appelants affirment qu'en adoptant l'arrêté du 27 mai 1999, le gouvernement régional a pris en considération le principe de proportionnalité de la manière suivante :

- il tient compte, par la définition de zones centrées sur l'aéroport, de l'activité de celui-ci en fixant des critères acoustiques de moins en moins sévères au fur et à mesure que l'on se rapproche de l'aéroport ;
- la norme est plus sévère en période de repos, la nuit ;
- le niveau acoustique exigé est basé sur les recommandations de l'O.M.S. en recourant à un indice acoustique s'appliquant particulièrement bien au bruit des avions (mesure de bruit au sol ou SEL, *sound exposure level*) et tenant compte de la situation réelle au sol ;
- une évaluation de l'application de la norme est réalisée pendant la période d'adaptation.

- 9 -06- 2005

en déclarant !

L'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien, pris en exécution de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, fixe les normes de bruit tant nocturnes que diurnes sur la base de critères géographiques, quelles que soient les conditions atmosphériques.

Pour la détermination des seuils acoustiques, la Région de Bruxelles-Capitale est divisée en trois zones. La zone 2 est située au nord-est, entre la limite du territoire régional et l'arc de cercle centré sur le milieu de l'aéroport, dans l'axe de la piste 25L/07R ; la zone 1 est également située au nord-est, entre la limite régionale, l'arc de cercle centré sur le milieu de l'aéroport et la limite de la zone 2 ; la zone 0 couvre le territoire régional non couvert par les deux autres zones.

L'article 2 de l'arrêté du 27 mai 1999 fixe comme suit le seuil maximal exprimé en décibels :

a) Niveau d'exposition sonore calculé pour un passage d'avion considéré (valeur limite L_{eqT}) :

- zone 0 : 80 dB le jour et 70 dB la nuit ;
- zone 1 : 90 dB le jour et 80 dB la nuit ;
- zone 2 : 100 dB le jour et 90 dB la nuit.

b) Niveau de pression acoustique spécifique au bruit émergent du bruit ambiant, généré par les

- 9 -06- 2005

avions pour une période donnée (valeur Lsp avion) :

- zone 0 : 55 dB le jour et 45 dB la nuit ;
- zone 1 : 60 dB le jour et 50 dB la nuit ;
- zone 2 : 65 dB le jour et 55 dB la nuit.

et un seuil de tolérance de respectivement 9 dB (le jour) et 6 dB (la nuit), avant de dresser procès-verbal.

L'O.M.S. recommande un niveau de 50 dB comme seuil de gêne en journée à l'extérieur. Les études définissent 55 dB comme seuil de gêne excessive, à partir duquel le bruit est susceptible de nuire à la santé. Un niveau de 45 dB est le maximum recommandé pour le bruit à l'extérieur des habitations pendant la nuit.

Il ne peut donc être contesté qu'en zone 0, où les avions volent à altitude élevée, l'arrêté du 27 mai 1999 respecte strictement les seuils maxima recommandés par l'O.M.S. Dans les deux autres zones, les valeurs limites imposées par l'arrêté bruxellois sont moins sévères que celles recommandées par l'O.M.S. Cette situation rencontre parfaitement la volonté d'assurer à la population un seuil de qualité acoustique tout en préservant l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National : en effet, en zone 2, survolée à une altitude relativement faible en raison de la proximité de l'aéroport, les seuils de bruit, plus souples, tiennent compte des couloirs aériens et des exigences liées à l'exploitation des installations aéroportuaires. Dans la mesure où il a tenu compte des intérêts opposés, à

- 9 -06- 2005

savoir le droit à une qualité de vie, d'une part, et les exigences de l'exploitation d'un aéroport international, d'autre part, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a appliqué le principe de proportionnalité:

L'Etat belge objecte qu'une étude du laboratoire d'acoustique et de physique thermique de la Katholieke Universiteit Leuven (K.U.L.), dont le rapport date du 31 mars 2000, relève des différences significatives entre les normes de la Région de Bruxelles-Capitale et les recommandations de l'O.M.S., et que ces normes seraient même plus sévères que celles de l'O.M.S., voire « très irréalistes ». Cette étude, en ce qu'elle fait référence à trois rapports précédents se basant sur des mesures acoustiques prises au cours de l'année 1999, est cependant contredite par un autre bureau d'expertise, le bureau d'acoustique A-Tech, dans son rapport de novembre 1999 (pièce L8 du dossier des appelants). Elle n'applique, en outre, pas la même méthodologie que celle suivie par l'arrêté du 27 mai 1999 et ne permet pas d'apprécier scientifiquement la qualité des mesures effectuées. Elle doit, enfin, être prise avec circonspection dès lors qu'elle a été réalisée à la demande de l'Etat belge.

Pour tenter de démontrer que l'application de l'arrêté du 27 mai 1999 rend impossible l'exercice de la compétence fédérale en matière de gestion aéroportuaire, l'Etat belge se base sur un rapport de la K.U.L. du 29 août 2004 (pièce 44 du dossier de l'Etat belge) relatif aux empreintes acoustiques des avions décollant et atterrissant à l'aéroport de Bruxelles-National, dans lequel sont présentées une série de

- 9 -06- 2005

simulations relatives aux nuisances sonores engendrées par une demi-douzaine d'avions choisis sur la base de la fréquence de leur utilisation ; cette étude démontrerait que pratiquement tous les avions décollant de la piste 25R sont en infraction aux normes diurnes, tous les avions décollant de l'aéroport sont en infraction aux normes nocturnes, et tous ceux atterrissant sur la piste 02 - sauf l'avion à courte distance BAE 146 - violent les normes tant diurnes que nocturnes. Cependant, le rapport de la K.U.L. tire ces conclusions sur la base d'un seul scénario (décollage de la piste 25 R et atterrissage sur la piste 02) ; elle n'envisage pas davantage que dans ses rapports précédents, d'autres scénarios d'utilisation des pistes ni d'autres plans de vol plus appropriés.

- 9 -06- 2005

En résumé, dans aucun de ces rapports déposés il n'est démontré que toutes les mesures de moindre bruit ont été prises par l'Etat belge et que l'exploitation de l'aéroport a atteint les limites techniques des mesures envisageables.

2. Violation des compétences fédérales en matière de navigation aérienne et de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National (article 6 § 1, X, 7° ; § 3, 6° et § 4, 3° et 4° de la loi spéciale du 8 août 1980).

En fixant les normes contenues dans l'arrêté du 27 mai 1999, le gouvernement bruxellois n'a pas empiété sur les compétences de l'Etat fédéral en matière de régulation du trafic aérien, ni entravé l'exploitation normale de l'aéroport.

Les normes de bruit ne visent en effet pas les décollages et atterrissages sur l'aéroport, mais, de manière générale, la protection de la population contre les nuisances dues aux vols aériens sur le territoire régional bruxellois. La circonstance que l'application de l'arrêté critiqué puisse induire un comportement plus respectueux des intérêts des tiers dans le chef des opérateurs (par exemple ne pas surcharger les avions, diminuer le bruit des aéronefs) n'implique pas que l'arrêté fixe des règles en matière de transport aérien ou d'exploitation de l'aéroport.

3. Violation des compétences fédérales en matière de normes de produits (article 6 § 1, II, al. 2, 1° de la loi spéciale du 8 août 1980).

La compétence relative à la lutte contre les nuisances sonores peut s'étendre à la détermination des normes relatives aux nuisances acoustiques résultant du trafic aérien, sans imposer pour autant des prescriptions techniques relatives aux moyens de transport (normes de produits).

Selon l'enseignement de la Cour d'arbitrage (arrêts 4/95 et 6 à 10/95), les normes de produits « fixent notamment des limites en ce qui concerne les niveaux de polluant ou de nuisance à ne pas dépasser dans la composition ou dans les émissions d'un produit et peuvent contenir des spécifications quant aux propriétés, aux méthodes d'essais, à l'emballage, au marquage et à l'étiquetage des produits »:

- 9 -06- 2005

En l'espèce, l'arrêté du 27 mai 1999 n'établit aucune norme de produit, comme la détermination des « normes d'émission » à définir en vertu de l'article 9 de l'ordonnance du 17 juillet 1997. Il ne fixe aucune norme acoustique à laquelle les avions devraient satisfaire lors de leur mise sur le marché ; il ne prévoit pas qu'un appareil ne peut émettre techniquement plus qu'une valeur maximale en décibels.

|||

Le fait que l'application de l'arrêté puisse induire le remplacement de certains types d'avions par d'autres catégories d'appareils, n'implique pas que l'arrêté fixe des règles en matière de normes de produits.

4. Violation du règlement C.E.E. n° 2408/92 du 23 juillet 1992 relatif à l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires.

- 9 -06- 2005

Ce règlement CEE reconnaît aux compagnies aériennes de l'Union européenne le libre accès sur toutes les liaisons aériennes au sein de la Communauté et aux aéroports situés sur le territoire de celle-ci.

L'Etat belge et BATA allèguent qu'en ce qu'il impose des normes de bruit sévères, l'arrêté précité rendrait impossible le survol du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, alors que les avions répondent aux normes fixées à l'annexe 16 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

Il ressort au contraire des relevés sonométriques produits par les appelants que l'essentiel du trafic

aérien décollant ou atterrissant à l'aéroport de Bruxelles-National respectait les seuils de bruit édictés par l'arrêté du 27 mai 1999, jusqu'à l'entrée en vigueur du plan de dispersion (plan Anciaux bis).

En outre, l'Etat belge et BATA admettent que le règlement C.E.E. allégué permet aux États membres d'introduire des règles complémentaires; ainsi, l'article 8.2 dispose que « *l'exercice des droits de trafic est soumis aux règles ... concernant la sécurité, la protection de l'environnement et la répartition des créneaux horaires* »; de même, l'article 9.1 précise que « *lorsqu'il existe des problèmes graves... en matière d'environnement, l'Etat membre responsable peut ... imposer des conditions, limiter ou refuser l'exercice des droits de trafic ...* ».

- 9 -06- 2005

En adoptant les mesures critiquées en vue de lutter contre les nuisances sonores résultant du trafic aérien, la Région bruxelloise a réalisé l'objectif de protection d'un environnement sain sans porter atteinte de façon disproportionnée aux objectifs de libéralisation garantie par la législation communautaire. Il n'est, en effet, pas établi qu'il aurait été possible d'atteindre le même résultat par le biais de mesures moins restrictives, telles que l'insonorisation des habitations dans une zone à forte densité de population.

5. Violation du principe général de loyauté fédérale et des principes de bonne foi et de bonne administration.

L'article 143 § 1 de la Constitution dispose que « dans l'exercice de leurs compétences respectives, l'Etat fédéral, les communautés, les régions et la Commission communautaire commune agissent dans le respect de la loyauté fédérale, en vue d'éviter des conflits d'intérêts ».

L'Etat belge estime que l'arrêté du 27 mai 1999 a été adopté, d'une part, sans attendre que soit arrivée à son terme la procédure de concertation initiée en juillet 1998 et, d'autre part, sans disposer de tous les éléments utiles pour prendre sa décision.

Les conflits d'intérêts cités à l'article 143 de la Constitution doivent être distingués des conflits de compétence : éviter les conflits d'intérêts implique qu'on accepte de se concerter et qu'on s'efforce de les aplanir ; ces conflits échappent à tout contrôle juridictionnel (M. Pâques, *Eléments de droit public, Université de Liège*, 1995-96, p. 199).

- 9 -06- 2005

En outre, dans l'exercice des compétences régionales en matière de lutte contre le bruit, il n'y a, en l'espèce, pas de mécanisme d'accord de coopération prescrit par la loi spéciale de réformes institutionnelles ni par la loi spéciale relative aux institutions bruxelloises.

Enfin, si une procédure de concertation a été entamée en vue d'aboutir à la conclusion d'un accord de coopération, c'était en vue d'adopter un cadre normatif sur l'ensemble des aspects de l'aéroport de Bruxelles-National, en ce qui concerne tant les compétences fédérales en la matière que celles de la Région de Bruxelles-Capitale. En l'absence de

poursuite de la concertation, la Région de Bruxelles-Capitale était fondée à adopter, dans sa propre sphère de compétences, les dispositions de protection environnementale qu'elle estimait devoir établir.

6. Excès de compétence razione loci.

Belgocontrol reproche à la Région de Bruxelles-Capitale d'avoir pris des mesures régissant le bruit des avions produit au sol sur le site de l'aéroport de Zaventem, en dehors du territoire régional bruxellois.

L'arrêté du 27 mai 1999 n'a pas vocation à régler le bruit généré par la circulation des avions dans l'espace aérien ni celui développé sur le site de l'aéroport, mais les nuisances sonores perçues au sol en Région de Bruxelles-Capitale.

- 9 -06- 2005

7. Atteinte à la liberté du commerce et de l'industrie (article 6 § 1, VI, al. 3 de la loi spéciale du 8 août 1980).

Il ressort notamment des arrêts n° 29/96, 40/99 et 124/99 de la Cour d'arbitrage que le législateur régional, même dans l'exercice de ses compétences en matière d'environnement, doit tenir compte notamment du principe de la liberté du commerce et de l'industrie qui doit être observé en matière économique, en vertu de l'article 6 § 1, VI, al. 3 de la loi spéciale du 8 août 1980.

Il y a lieu de vérifier si les limitations imposées en vue de lutter contre les nuisances sonores ne réduisent pas de façon disproportionnée la liberté du commerce et de l'industrie.

Il résulte des relevés de mesures de bruit produits que l'essentiel du trafic aérien décollant ou atterrissant à l'aéroport de Bruxelles-National respectait les seuils de bruit édictés par l'arrêté du 27 mai 1999, jusqu'à l'entrée en vigueur du plan de dispersion (plan Anciaux bis), le 17 avril 2004. Pour la période postérieure, seule une partie des avions était en infraction à la législation régionale : ainsi, en avril 2004, 5,9 % des vols l'ont été (607 vols sur 10.315 vols en partance de Bruxelles-National), et 2,1 % ont donné lieu à un procès-verbal de la part de l'I.B.G.E., compte tenu de l'application du seuil de tolérance précité.

- 9 -06- 2005

Aucun élément ne permet de mettre en doute la fiabilité des relevés sonométriques et l'impartialité de l'I.B.G.E. qui est une autorité publique ayant pour objet la protection de l'environnement et dont l'activité est encadrée par des dispositions légales et réglementaires strictes.

Il s'ensuit qu'une large partie des avions admis à l'aéroport de Bruxelles-National respecte les normes acoustiques régionales, et que la liberté du commerce et de l'industrie n'est pas limitée de façon disproportionnée.

8. Violation du principe de la légalité des délits et des peines.

Belgocontrol estime qu'en l'espèce, tous les éléments constitutifs de l'infraction pénale sont déterminés par le gouvernement régional, sans même qu'ils soient définis par l'ordonnance du 17 juillet 1997.

Elle en déduit que l'arrêté du 27 mai 1999 viole l'article 12 al. 2 de la Constitution, qui dispose que nul ne peut être poursuivi que dans les cas prévus par la loi et dans la forme qu'elle prescrit, ainsi que l'article 7 de la Convention européenne des droits de l'homme, qui consacre le même principe.

Belgocontrol estime qu'il y a lieu de poser à la Cour d'arbitrage une question préjudicielle ayant trait à la violation de l'article 12 alinéa 2 de la Constitution en ce que le législateur décretaal accorde au gouvernement régional une trop large délégation pour définir les éléments constitutifs de l'infraction pénale en cas de dépassement de normes de bruit relatives au trafic aérien.

La Cour d'arbitrage a cependant déjà statué sur cette question en son arrêt 114/98. Saisie de la question de savoir si les dispositions légales relatives aux substances psychotropes ne conféraient pas au Roi une délégation trop large et, de ce fait, contraire au principe de la légalité des délits et des peines, la Cour d'arbitrage a jugé que :

- une délégation conférée au Roi n'est pas contraire au principe de légalité pour autant que l'habilitation soit définie de manière

- 9 -06- 2005

suffisamment précise et porte sur l'exécution des règles dont les éléments essentiels sont fixés préalablement par le législateur ;

- les composantes essentielles de l'incrimination sont fixées par la loi dès lors qu'y sont précisés l'objectif qu'elle poursuit, les comportements qu'elle vise et les peines applicables.

En l'espèce, l'examen de l'ordonnance du 17 juillet 1997 permet de constater que les objectifs qu'elle poursuit sont précisés à suffisance aux articles 3 et 9, les comportements qu'elle vise à l'article 20,4° et les peines applicables au même article 20 de la dite ordonnance.

L'ordonnance précitée ne viole dès lors pas le principe de la légalité des peines et des incriminations.

- 9 -06- 2005

D) Quant au fondement de la demande originaire.

Dès lors que l'arrêté du gouvernement bruxellois du 27 mai 1999 n'est pas illégal, il y a lieu d'examiner les dispositions qu'il contient afin de vérifier si les valeurs limites de bruit ont été dépassées.

Il ne peut être contesté que les avions décollant et atterrissant à l'aéroport de Bruxelles-National conformément aux décisions de l'Etat belge et aux instructions de BIAC et de Belgocontrol, provoquent dans la Région de Bruxelles-Capitale des nuisances sonores constitutives d'infractions à l'article 2 de

l'arrêté précité, pris en exécution de l'article 9 de l'ordonnance du conseil régional du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain. En avril 2004, 747 infractions ont été constatées à des endroits déterminés de la Région bruxelloise, générées par 607 vols d'avions sur un total de 10.315 vols au départ de Bruxelles-National. Les pièces produites par les appelants démontrent l'aggravation importante des nuisances sonores subies en Région bruxelloise depuis l'année 2004, surtout la nuit (pièces IV.1, 3, 4, 8 et 9, V.2). Ainsi, un rapport du laboratoire de bruit de l'I.B.G.E. (mai 2004) faisant une comparaison entre les mesures de bruit des avions effectuées à un point de mesure déterminé à Woluwe-Saint-Pierre entre 2001 et 2004, conclut à une augmentation sensible des nuisances sonores en dépit d'une diminution du volume total du trafic aérien (pièce IV.9 du dossier des appelants).

Les dépassements répétés des seuils maxima de bruit sont, en outre, constitutifs de violations manifestes du droit à un environnement sain garanti par l'article 23 al. 3, 4° de la Constitution, combiné avec la réglementation environnementale bruxelloise visée ci-dessus. L'examen des mesures de bruit effectuées démontre à suffisance que la « gêne sonore » (au sens de l'article 20 de l'ordonnance du 17 juillet 1997) est avérée, que la répétition des nuisances porte atteinte à l'environnement, qu'elles sont imposées pendant les périodes de sommeil et ne se produisaient pas avec une telle intensité avant l'application du « plan Anciaux bis » (cfr. rapport du bureau A-Tech, pièce L.8 du dossier des appelants).

- 9 -06- 2005

A.Tech

La présente action en cessation n'a pas pour but de faire constater des infractions de nature pénale à charge des compagnies aériennes, contrairement à ce que prétend BATA, mais d'imposer des mesures visant à prévenir la répétition des nuisances sonores et à empêcher des dommages à l'environnement, incluant les conséquences gravement dommageables à la santé des riverains.

Les conditions de l'action en cessation sont donc réunies, et la demande originaire fondée à l'égard de l'Etat belge.

Les mesures de bruit réalisées après le mois d'avril 2004 confirment l'aggravation des nuisances, de sorte que même là où la preuve d'infractions n'est pas rapportée, la menace grave de violation des dispositions environnementales est démontrée.

Belgocontrol objecte que la preuve des infractions alléguées ne serait pas rapportée à suffisance. Elle fait valoir plusieurs objections :

- les procès-verbaux constatant les infractions ne sont pas déposés.

Les appelants ne pourraient produire ces procès-verbaux dès lors qu'ils sont transmis au Procureur du Roi et qu'une copie est transmise au seul contrevenant.

- les procès-verbaux doivent être communiqués aux contrevenants dans les dix jours de la constatation de l'infraction (article 11 de l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à la recherche, la constatation, la poursuite et la répression

- 9 -06- 2005

des infractions en matière d'environnement).

Une copie du procès-verbal a été communiquée au contrevenant, ainsi qu'il ressort de la pièce III.3 du dossier des appelants. Par ailleurs, ni l'absence de communication ni la méconnaissance du délai ne sont sanctionnées de nullité. Le non-respect des droits de la défense ne pourrait être invoqué que par le seul contrevenant.

- un rapport individuel doit être établi pour chaque infraction constatée, afin de permettre le contrôle de la conformité des mesures effectuées aux exigences légales et réglementaires.

Les conditions de mesures sont décrites dans l'annexe explicative accompagnant le rapport d'infraction (voir pièce III.2 du dossier des appelants).

- les mesures sont effectuées en l'absence du contrevenant et sans témoin.

La présence du contrevenant, qui n'est autre que le pilote de l'avion provoquant les nuisances, est évidemment impossible. La présence d'une personne tierce ne constitue pas une formalité substantielle; l'ordonnance du 25 mars 1999 prévoit d'ailleurs en son article 15 que la présence d'un témoin n'est pas requise lorsque l'agent effectuant la mesure établit de manière motivée que la situation ne permet pas la présence d'un témoin. La cour constate que les rapports d'infraction produits par les appelants et par l'Etat belge contiennent une motivation relative à l'absence de témoin.

- 9 -06- 2005

- les rapports de mesure doivent être signés par un fonctionnaire ayant la qualité d'officier de police judiciaire lui permettant de dresser des procès-verbaux ayant valeur authentique.

Par arrêté du 22 mai 2000 pris en vertu de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 mai 1999 relatif au contrôle du respect des dispositions légales et réglementaires en matière d'environnement, les signataires de la pièce III.2 ont été désignés comme contrôleurs au sens de l'article 1^{er} du dit arrêté du gouvernement (pièce III.5 du dossier des appelants).

La mise à la cause de BIAC et de Belgocontrol, chargées de l'exécution des décisions prises par l'Etat fédéral, est également justifiée. La première exploite les installations aéroportuaires et assume les opérations au sol, en ce compris la circulation sur les pistes et voies d'accès, tandis que la deuxième a pour mission d'assurer la sécurité de la navigation aérienne et, plus particulièrement, le contrôle des mouvements des avions en approche, à l'atterrissage comme au décollage. En outre, tant BIAC que Belgocontrol sont associées à la protection de l'environnement et, en particulier, à la lutte contre les nuisances sonores en participant à des groupes de travail, en réalisant des études et en donnant des avis techniques au gouvernement fédéral. Les violations dénoncées ne se seraient pas produites sans les instructions contraignantes de l'Etat fédéral, d'une part, et les directives de BIAC et de Belgocontrol, d'autre part.

Il n'y a cependant pas lieu d'ordonner à ces parties, comme il sera enjoint à l'Etat belge, de faire

- 9 -06- 2005

cesser les infractions constatées, ni de prononcer l'astreinte solidairement et indivisiblement à leur charge, dès lors qu'elles n'exercent aucun pouvoir décisionnel et se limitent à exécuter les décisions prises par le Ministre compétent, qui s'imposent à elles. L'octroi de la licence d'exploitation de l'aéroport à BIAC par un arrêté royal du 21 juin 2004 n'a pas modifié les attributions de celle-ci. La responsabilité de BIAC ou de Belgocontrol dans les infractions alléguées ne peut être retenue dès lors qu'elles ne font qu'exécuter les instructions ministérielles. Il convient de se limiter à déclarer le présent arrêt commun et opposable à BIAC et Belgocontrol.

Il n'y a pas lieu d'examiner les autres moyens développés par les appelants dès lors que la cour accueille la demande originaire sur les bases susévoquées.

Enfin, l'Etat belge et Belgocontrol demandent à la cour de pondérer les intérêts entre, d'une part, la réglementation relative à la lutte contre les nuisances générées par le trafic aérien et, d'autre part, l'intérêt économique, financier et social de l'aéroport qui serait mis en péril dès lors que la cessation des activités aéroportuaires provoquerait un préjudice hors de proportion avec l'intérêt qu'en retireraient les appelants.

Ainsi qu'il l'a été démontré plus haut, le respect de la législation environnementale n'a nullement pour effet d'entraîner la cessation des activités de l'aéroport. Il appartient à l'Etat belge de prendre les mesures adéquates en matière de régulation du trafic aérien et, particulièrement, de mettre en œuvre des

- 9 -06- 2005

Wem Jue
le CE du 12/6
IRRES PONSABILITE
CONSCIENTE ET
ORGANISÉE!

plans de vol qui respectent les normes édictées par l'arrêté du 27 mai 1999, de sorte à ce que les intérêts en présence puissent être sauvegardés.

Eu égard à la nécessité de disposer d'un délai suffisant pour se conformer à la réglementation susvisée, il y a lieu d'ordonner à l'Etat belge de faire cesser les infractions constatées dans les trois mois de la signification du présent arrêt.

L'effet dissuasif de l'astreinte sera atteint en fixant celle-ci à 25.000 € par infraction constatée.

E) Quant au fondement des appels incidents.

Les moyens tirés de l'incompétence du premier juge pour connaître de la demande et de l'irrecevabilité de celle-ci à défaut d'intérêt légitime ont été examinés plus haut.

L'Etat belge soutient, en outre, que la demande originaire est malicieuse en ce qu'elle tend, notamment, à réviser les instructions décidées par l'Etat fédéral en vue d'éviter la réitération des infractions à l'article 2 de l'arrêté du 27 mai 1999, tout en sachant qu'il est impossible de survoler le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale sans violer les dispositions de cet arrêté ; la demande tendrait donc à empêcher l'Etat fédéral d'exercer ses compétences en matière d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, et de consacrer la prééminence du pouvoir réglementaire des Régions en matière de nuisances

- 9 -06- 2005

sonores sur celui de l'Etat fédéral en matière d'exploitation de l'aéroport.

La demande originaire n'a d'autre objet que celui d'entendre constater que les avions décollant et atterrissant à l'aéroport de Bruxelles-National, conformément aux décisions des 28 février, 13 avril et 17 mai 2004 de l'Etat belge, provoquent des nuisances sonores en la Région de Bruxelles-Capitale constitutives d'infractions, et faire cesser celles-ci. Ce faisant, les appelants se bornent à agir dans les limites de leurs compétences, à savoir le respect des normes environnementales existantes.

La demande étant déclarée fondée en son principe, elle n'est ni téméraire ni vexatoire.

**Par ces motifs,
la cour,**

Statuant contradictoirement,

Vu l'article 24 de la loi du 15 juin 1935,

Reçoit les appels ;

Donne acte à l'ASBL BATA de son intervention volontaire ;

Met à néant le jugement attaqué, sauf en ce qu'il a liquidé les dépens ;

- 9 -06- 2005

Constate que les parties n'ont pu se concilier avant tout débat au fond ;

Déclare l'appel principal fondé dans la mesure ci-après ;

Constate que les avions décollant et atterrissant à l'aéroport de Bruxelles-National, conformément aux décisions des 28 février, 13 avril et 17 mai 2004 de l'Etat belge et aux directives de BIAC et de Belgocontrol, provoquent en Région de Bruxelles-Capitale des nuisances sonores constitutives d'infractions ou de menaces graves d'infractions à l'article 2 de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien et à l'article 20 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, et constitutives de violations manifestes ou de menaces graves de violations manifestes de l'article 23 de la Constitution ;

- 9 -06- 2005

Ordonne à l'Etat belge de faire cesser les infractions constatées dans les trois mois de la signification du présent arrêt, sous peine d'une astreinte de 25.000 € par infraction constatée ;

Déclare les appels incidents non fondés ;

Déclare le présent arrêt commun et opposable à BIAC et Belgocontrol ;

Condamne les appelants solidairement à la moitié des dépens des deux instances de BIAC et de

Belgocontrol ; délaisse à celles-ci l'autre moitié des mêmes dépens ;

Condamne l'Etat belge aux dépens des deux instances des appelants et lui délaisse ses dépens des deux instances ;

Liquide les dépens d'appel pour :

- la Région de Bruxelles-Capitale et l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement en abrégé IBGE à 186 € + 58,26 € + 475,96 €,
- l'Etat belge à 475,96 €,
- la S.A. de droit public Brussels International Airport Company en abrégé BIAC à 475,96 €,
- l'entreprise publique autonome Belgocontrol à 475,96 €,
- l'asbl Belgian Air Transport Association en abrégé BATA à 475,96 €,

Ainsi jugé et prononcé en audience civile publique de la deuxième chambre de la cour d'appel de Bruxelles, le

où étaient présents :

- 9 -06- 2005

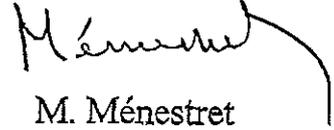
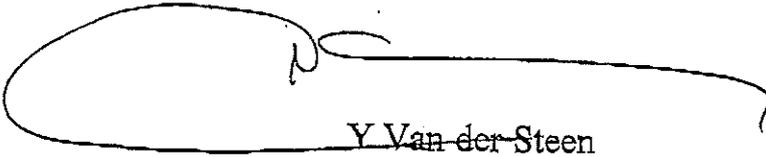
M. Ménestret
Y. Van der Steen
Ph. Erkes
N. Angel

Président
Conseiller
Conseiller suppléant
Greffier

9 -06- 2005



N. Angel


M. Ménéstret

Y. Van der Steen


Ph. Erkes