CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 115.654 du 11 février 2003

A.126.582/XIII-2761

En cause :

1. **l'Association sans but lucratif ASSOCIATION DES RIVERAINS ET HABITANTS DES COMMUNES PROCHES DE L'AEROPORT DE CHARLEROI-GOSSELIES,** en abrégé **"A.R.A.CH."**,
2. **NIVAL** Ghislain,

ayant tous deux élu domicile chez
Me Alain LEBRUN, avocat,
rue du Ruisseau 55
4000 Liège,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,

ayant élu domicile chez
Me Francis HAUMONT, avocat,
rue du Stocquoy 1-3
1300 Wavre.

LE PRESIDENT DE LA XIIIe CHAMBRE DES REFERES,

Vu la demande introduite le 10 septembre 2002 par l'association sans but lucratif ASSOCIATION DES RIVERAINS ET HABITANTS DES COMMUNES PROCHES DE L'AEROPORT DE CHARLEROI-GOSSELIES, en abrégé "A.R.A.CH." et Ghislain NIVAL, tendant à la suspension de l'exécution de l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 juin 2002 relatif au quota de bruit global à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud pendant les plages horaires 22 heures - 23 heures et 6 heures - 7 heures;

Vu la requête introduite le même jour par les mêmes requérants qui demandent l'annulation de la même décision;

Vu la note d'observations et le dossier administratif de la partie adverse;

Vu le rapport de M. KOVALOVSZKY, premier auditeur au Conseil d'Etat;

Vu l'ordonnance du 4 décembre 2002 fixant l'affaire à l'audience du 16 décembre 2002 à 14.30 heures;

Vu la notification de l'ordonnance de fixation et du rapport aux parties;

Entendu, en son rapport, M. HANOTIAU, président de chambre;

Entendu, en leurs observations, Me D. BRUSSELMANS, loco Me A. LEBRUN, avocat, comparaissant pour les requérants, et Me Fr. ALEN, loco Me P. VAN OMMESLAGHE, ainsi que Mes F. HAUMONT et A. TOSSENS, avocats, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis conforme, M. KOVALOVSZKY, premier auditeur;

Vu le titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que les faits utiles à l'examen de la demande de suspension se présentent comme suit :

1. A la suite du transfert aux régions, en 1988, des compétences relatives à l'équipement et l'exploitation des aéroports et aérodromes publics à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National, la Région wallonne décide d'assurer le développement des infrastructures aéroportuaires établies sur son territoire. En 1991 est constituée la société anonyme BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT.

Le 30 avril 1998, la Région wallonne adopte un "programme-cadre visant à accompagner le développement des activités aéroportuaires en Région wallonne".

Trois types de mesures figurent dans ce programme :

- connaissance du bruit généré par l'activité aéroportuaire;
- contrôle du bruit dans les zones du plan d'exposition au bruit;
- maîtrise de l'impact du bruit dans les différentes zones du plan d'exposition au bruit.

Différentes actions sont proposées, selon les zones d'exposition au bruit, déterminées par rapport à un indicateur de bruit - en l'espèce le Ldn ou DNL -. Pour la zone la plus exposée au bruit, c'est-à-dire la zone A, pour laquelle le Ldn dépasse 70 dB(A), il est prévu d'interdire toute nouvelle construction. Les propriétaires d'habitations ou de terrains à bâtir bénéficieraient d'une promesse unilatérale d'achat et les locataires se verraient proposer une prime de déménagement. Pour les autres zones, prévues au nombre de trois, à savoir les zones B, C et D, diverses mesures seront prises, relatives, notamment, à l'isolation des habitations.

2. Le 16 juillet 1998, le Gouvernement wallon adopte :

- un arrêté fixant les mesures d'accompagnement relatives à la première zone du plan d'exposition au bruit (zone A) des aéroports relevant de la Région wallonne;
- un arrêté délimitant la première zone du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Bierset (zone A).

Ces arrêtés n'ont pas été publiés au Moniteur belge.

En revanche ont été publiés, en date du 24 septembre 1998 :

- un arrêté du Gouvernement wallon du 10 septembre 1998 fixant les mesures d'accompagnement relatives à la première zone du plan d'exposition au bruit (zone A) des aéroports relevant de la Région wallonne;

- un arrêté du Gouvernement wallon du 10 septembre 1998 délimitant la première zone du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Bierset (zone A).

Le premier arrêté, qui n'est pas absolument identique à celui qui avait été pris le 16 juillet 1998, énonce notamment les règles relatives au rachat, par la Région wallonne, des immeubles de la zone A.

Le second arrêté tend notamment à délimiter la zone A du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Liège-Bierset.

L'arrêté du 10 septembre 1998 fixant les mesures d'accompagnement relatives à la première zone du plan d'exposition au bruit (zone A) des aéroports relevant de la Région wallonne est annulé par l'arrêt n° 85.625, du 24 février 1999, pour violation des articles 3, § 1er, et 84, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation n'ayant pas été consultée.

L'arrêté du 10 septembre 1998 délimitant la première zone du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Bierset fait l'objet d'un recours en annulation, assorti d'une demande de suspension, introduit par Christine HANON, propriétaire d'une maison proche de l'aéroport de Bierset, mais non reprise dans le périmètre de la zone A (affaire A. 81.215/XIII-898). L'arrêt n° 78.314, du 25 janvier 1999, suspend l'exécution dudit arrêté, considérant que les mesures contenues dans les deux arrêtés du 10 septembre 1998 ne relèvent pas de celles qui sont visées à l'alinéa 1er de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit et que, dès lors, ceux-ci sont dépourvus de base juridique. La requérante se désistera toutefois de son recours, à la suite d'un accord avec la Région wallonne.

3. Le 1er avril 1999, le Conseil régional wallon adopte un décret qui, modifiant la loi du 18 juillet 1973, insère dans cette dernière un article 1er bis dont l'objectif est d'habiliter le Gouvernement à prendre des mesures correspondant à celles faisant l'objet des deux arrêtés du 10 septembre 1998 (Moniteur belge, 28 avril 1999).

En particulier, ce décret énonce que "le Gouvernement wallon peut arrêter, de manière décroissante, des catégories de zones d'exposition au bruit" et que ces zones "sont déterminées en fonction de l'indicateur de bruit Ldn", selon une formule de calcul qu'il explicite, le périmètre des zones ainsi obtenu étant "pondéré sur la base des caractéristiques d'implantation des constructions, de leur équipement et de leur destination" (article 1er bis, §2). La même disposition précise que la zone la plus exposée au bruit, dénommée "zone A" est "celle pour laquelle l'indicateur de bruit Ldn donne une exposition au bruit égale ou supérieure à 70 dB(A)". Dans les zones ainsi délimitées, l'article 1er bis, § 3, habilite le Gouvernement à prendre certaines mesures, parmi lesquelles figurent notamment l'acquisition de tout immeuble bâti ou non bâti, ainsi que l'octroi de subsides ou de primes en vue de l'isolation des immeubles concernés.

Le Gouvernement adopte les arrêtés suivants :

- l'arrêté du Gouvernement wallon du 26 novembre 1998 fixant les mesures d'accompagnement relatives aux locataires de la première zone d'exposition au bruit

(zone A) des aéroports relevant de la Région wallonne (Moniteur belge, 16 décembre 1998), modifié par l'arrêté du 27 mai 1999 (Moniteur belge, 10 juillet 1999);

- l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 1999 fixant les mesures d'accompagnement relatives à l'indemnisation du chef de trouble commercial ou professionnel dans la première zone du plan d'exposition au bruit (zone A) des aéroports relevant de la Région wallonne (Moniteur belge, 10 juillet 1999).

4. Le 20 juillet 2000, le Gouvernement wallon adopte un "accord-cadre" portant sur les conditions de développement des aéroports régionaux, lequel prévoit notamment :

- des restrictions de décollage et d'atterrissage; à cette fin est adopté l'arrêté du Gouvernement wallon du 8 novembre 2000 fixant les restrictions de décollage et d'atterrissage sur les aéroports relevant de la Région wallonne (Moniteur belge, 24 novembre 2000);

- la redéfinition des quatre zones du plan d'exposition au bruit.

5. Le Gouvernement concrétisera le deuxième aspect de cet accord, d'une part en délimitant à nouveau les zones d'exposition au bruit pour des aéroports de la Région wallonne et d'autre part en déterminant les "mesures d'accompagnement" afférentes à chacune des zones.

En ce qui concerne l'aéroport de Liège-Bierset, les deux premières zones sont délimitées, respectivement par l'arrêté du Gouvernement wallon du 19 octobre 2000 délimitant la première zone du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Liège-Bierset (zone A) (Moniteur belge 28 octobre 2000) et par l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 décembre 2000 déterminant la deuxième zone du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Liège-Bierset (zone B) (Moniteur belge, 16 janvier 2001).

L'arrêt n° 98.248, du 10 août 2001 suspend l'exécution de ces deux arrêtés, qui sont ensuite annulés par l'arrêt n° 112.501, du 12 novembre 2002.

6. Les "mesures d'accompagnement", qui sont, quant à elles, communes à l'ensemble des aéroports, concernent, jusqu'à présent, essentiellement les zones A et B.

Parmi les arrêtés qui ont été édictés à cette fin, il convient de mentionner tout spécialement l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 décembre 2000 fixant les

mesures d'accompagnement applicables aux titulaires de droits réels immobiliers situés dans la première zone du plan d'exposition au bruit (zone A) des aéroports relevant de la Région wallonne (Moniteur belge, 8 février 2001).

Pour l'essentiel, ces mesures consistent, comme précédemment, dans un mécanisme d'acquisition, par la Région wallonne, des immeubles bâtis et non bâtis situés dans le périmètre concerné.

Schématiquement, l'on distingue trois phases.

Une déclaration d'intention d'acquisition est adressée dans le mois de l'entrée en vigueur de l'arrêté du 20 décembre 2000 aux propriétaires concernés lesquels disposent d'un délai de trente mois pour marquer leur accord.

Suit alors l'estimation de la valeur des biens, selon une procédure prévoyant l'intervention de deux notaires, l'un désigné par le propriétaire, l'autre par le Gouvernement et, éventuellement, en cas de désaccord, d'un troisième notaire désigné par le président de la Chambre des notaires.

Enfin, une promesse unilatérale est adressée aux intéressés valable pour une durée de cinq ans.

Cet arrêté est annulé par l'arrêt n° 111.888, du 24 octobre 2002, pour le motif, soulevé d'office, qu'il est dépourvu de base légale.

Toujours en ce qui concerne les mesures d'accompagnement, sont également adoptés :

- l'arrêté du Gouvernement wallon du 8 février 2001 fixant les mesures d'accompagnement relatives aux locataires de la première zone du plan d'exposition au bruit (zone A) des aéroports relevant de la Région wallonne (Moniteur belge, 7 mars 2001), modifié par l'arrêté du 20 décembre 2001 (Moniteur belge, 24 janvier 2002);

- l'arrêté du Gouvernement wallon du 8 février 2001 fixant les mesures d'accompagnement relatives à l'indemnité du chef de trouble commercial ou professionnel dans la première zone du plan d'exposition au bruit (zone A) des aéroports relevant de la Région wallonne (Moniteur belge, 7 mars 2001), lui-même

abrogé et remplacé par l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 juin 2002 (Moniteur belge, 16 juillet 2002);

- l'arrêté du Gouvernement wallon du 31 mai 2001 fixant les mesures d'accompagnement relatives aux immeubles d'habitation situés dans la deuxième zone (zone B) du plan d'exposition au bruit des aéroports relevant de la Région wallonne (Moniteur belge, 29 juin 2001).

Ce dernier arrêté fait l'objet de deux recours en annulation auprès du Conseil d'Etat, lesquels sont toujours pendants (affaires A. 109.532/XIII-2362 et 109.613/XIII-2372).

7. L'article 1er bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, y inséré par le décret du Conseil régional wallon du 1er avril 1999, est lui-même modifié à deux reprises.

7-1. Une première série de modifications est apportée par un décret du 8 juin 2001 (Moniteur belge, 16 juin 2001) .

L'objet de ce décret est double.

D'une part, il précise les seuils de bruit exprimés en L_{DN} pour les deuxième, troisième et quatrième zones du plan d'exposition au bruit, c'est-à-dire les zones B, C et D, (article 1er bis, § 2, alinéas 5 à 7). Jusqu'alors, seule la zone A voyait son seuil de bruit déterminé par le décret.

D'autre part, le décret du 8 juin 2001 introduit la notion de seuil de bruit maximum engendré au sol par les aéronefs, exprimé en Lmax, dont il précise d'ailleurs la formule de calcul. Des dispositions particulières concernent les zones d'exposition au bruit. S'agissant de l'aéroport de Liège-Bierset, le seuil de bruit maximum engendré au sol est de 87 dB(A) en zone B, de 82 dB(A) en zone C et de 77 dB(A) en zone D (article 1er bis, § 4). La fixation de ces seuils de bruit permet au législateur décrétal de fixer, pour les travaux d'isolation, des objectifs en termes de réduction de bruit. Ainsi, entre 22 heures et 7 heures, le seuil de bruit maximum ne peut dépasser, après l'exécution de ces travaux, 45 dB(A) dans les pièces de nuit des habitations comprises dans les zones B, C et D de l'aéroport de Bierset. Pour la période de 7 heures à 22 heures, le Gouvernement est chargé d'arrêter le seuil de bruit maximum, celui-ci étant toutefois au maximum de 93 dB(A) pour les zones B (article 1er bis, § 6).

Le décret du 8 juin 2001 fait l'objet de deux recours en annulation, actuellement pendants, auprès de la Cour d'arbitrage.

7-2. L'article 1er bis de la loi du 18 juillet 1973 est modifié, une nouvelle fois, par un décret du 25 octobre 2001 (Moniteur belge, 31 octobre 2001).

Les modifications portent d'abord sur l'alinéa 4 du paragraphe 2, qui reçoit une nouvelle rédaction et dispose désormais comme suit :

" Le périmètre des zones d'exposition au bruit ainsi obtenu peut être adapté par le Gouvernement sur la base notamment des caractéristiques d'implantation des constructions, de leur équipement et de leur destination".

Ensuite, le décret répute compris dans une des quatre zones tout immeuble bâti ou non bâti exposé à une nuisance sonore pour laquelle l'indicateur L_{DN} correspond à celui caractérisant cette zone (article 1er bis, § 3, alinéa 2). Il énonce les règles permettant de déterminer, pour chacun des immeubles concernés, le niveau sonore induit par le trafic aérien (article 1er bis, § 3).

Contre ce décret sont introduits deux recours en annulation auprès de la Cour d'arbitrage.

8. Le 8 juin 2001 sont adoptés deux autres décrets.

8-1. Le décret du 8 juin 2001 instituant une autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (Moniteur belge, 16 juin 2001).

L'article 2 du décret charge ladite autorité des missions suivantes :

" 1° formuler des avis ou recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit aux abords des aéroports et à la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires et de leur impact sur l'environnement. Elle dispose également d'un pouvoir de recommandation sur la nécessité de réviser les plans d'exposition au bruit;

2° alerter les autorités compétentes lorsqu'elle a connaissance de manquements aux règles fixées pour la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires;

3° dénoncer tout manquement aux restrictions imposées en ce qui concerne l'usage de certains types d'aéronefs ou certaines activités;

4° réaliser ou faire réaliser des expertises en matière de mesure de bruit aux abords des aéroports;

5° à la demande du Gouvernement, émettre un avis sur tout projet de texte réglementaire relatif aux nuisances sonores aéroportuaires, sur les plans d'exposition au bruit, ainsi que sur toute autre question lui soumise;

6° donner son avis sur toute question relative aux nuisances sonores aéroportuaires que lui soumet tout citoyen;

7° jouer un rôle de médiation en cas de différend relatif aux nuisances sonores aéroportuaires".

8-2. Le décret du 8 juin 2001 modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne (Moniteur belge, 16 juin 2001).

Ce texte a deux objets.

a) Il insère dans le décret du 23 juin 1994 précité un article 1er bis, rédigé comme suit :

" Art. 1erbis. L'aéroport de Liège-Bierset est un aéroport dont l'exploitation est autorisée 24 heures sur 24 heures.

L'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud est un ae´roport dont l'exploitation est autorisée exclusivement entre 7 heures et 22 heures. Toutefois, à titre exceptionnel, le Gouvernement peut y autoriser, dans le cadre d'un quota de bruit global maximum qu'il fixe annuellement, l'un ou l'autre mouvement d'avion entre 6 heures et 7 heures et entre 22 heures et 23 heures.

Le quota de bruit global maximum est exprimé en nombre de mouvements annuels d'avions ne dépassant pas une quantité de bruit par mouvement et ne s'applique pas pour :

- les décollages et atterrissages des avions transportant des membres de la Famille royale belge, du Gouvernement fédéral, des Gouvernements régionaux et communautaires et des Familles royales étrangères, des Chefs d'Etats ou des Chefs de Gouvernements étrangers, le président et les commissaires de l'Union européenne, en mission officielle;

- les décollages et atterrissages en rapport avec des missions humanitaires;

- les décollages et atterrissages en rapport avec des missions militaires;

- les décollages et atterrissages s'effectuant dans des circonstances exceptionnelles, telles que lors de vols pour lesquels il y a un danger immédiat pour la vie ou la santé, tant des hommes que des animaux, lorsque des vols sont déviés vers un aéroport pour des raisons météorologiques;

- les décollages et atterrissages s'effectuant avec un retard par rapport à l'horaire initialement prévu, pour autant que celui-ci ne soit pas imputable aux compagnies aériennes, pour autant que ceux-ci ne dépassent pas 15 % du quota global maximum".

b) D’autre part, le même décret insère dans le décret du 23 juin 1994 un article 6 instaurant des sanctions administratives qui peuvent être prononcées en cas de violation de certaines règles, notamment celles relatives aux valeurs maximales de bruit.

9. Le 18 avril 2002, est adopté l’arrêté du Gouvernement wallon délimitant la première zone du plan d’exposition au bruit de l’aéroport de Charleroi- Bruxelles Sud (Moniteur belge, 8 mai 2002, 2ème édition). L’A.S.B.L. ASSOCIATION DES RIVERAINS ET HABITANTS DES COMMUNES PROCHES DE L'AEROPORT DE CHARLEROI-GOSSELIES (A.R.A.CH.), Bernard PAGE et Daniel DUBUS ont introduit, contre cet arrêté, un recours en annulation et une demande de suspension (affaire A. 123.322/XIII-2675).

10. Le 20 juin 2002, le Gouvernement wallon adopte l’arrêté relatif au quota de bruit global à l’aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud pendant les plages horaires 22 heures - 23 heures et 6 heures - 7 heures (Moniteur belge, 16 juillet 2002; erratum, Moniteur belge, 10 septembre 2002).

Cet arrêté, qui constitue l’acte attaqué par le présent recours, est rédigé comme suit :

" Vu la convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale;

Vu le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aérodromes et des aéroports relevant de la Région wallonne, modifié le 8 juin 2001;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 8 novembre 2000 fixant les restrictions de décollage et d'atterrissage sur les aéroports relevant de la Région wallonne et plus particulièrement son article 1er bis, 2e alinéa;

Vu l'avis du Conseil d'Etat donné le 18 février 2002 en application de l'article 84, alinéa 1er , des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, modifié par les lois du 4 août 1996, du 8 septembre 1997 et du 25 mai 1999;

Considérant que le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, modifié le 8 juin 2001, prévoit en son article 1er bis que l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud est un aéroport dont l'exploitation est autorisée exclusivement entre 7 heures et 22 heures;

Considérant que ce même décret prévoit qu'à titre exceptionnel le Gouvernement peut y autoriser, dans le cadre d'un quota de bruit global maximum qu'il fixe annuellement, l'un ou l'autre mouvement d'avion entre 6 heures et 7 heures et entre 22 heures et 23 heures;

Considérant que de la sorte, le législateur wallon a confié au Gouvernement la charge de déterminer sur base d'un quota global annuel la mesure du principe d'exception;

Sur la proposition du Ministre de l'Economie, des P.M.E., de la recherche et des Technologies nouvelles,

Arrête :

CHAPITRE 1er. - Définitions

Article 1er . Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1) Ministre : le Ministre qui a la gestion aéroportuaire dans ses attributions;

2) annexe 16 de l'OACI : le volume I, partie 2, de l'annexe 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944;

3) aéroport : l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, code OACI EBCI;

4) exploitant: un exploitant d'aéronefs effectuant des vols à l'arrivée et au départ de l'aéroport;

5) atterrissage : le moment où l'atterrissage se produit effectivement;

6) décollage : le moment où un avion décolle effectivement;

7) mouvement : un atterrissage ou un décollage;

8) mouvement exonéré : mouvement qui n'entre pas en ligne de compte pour le calcul du quota de bruit, conformément à l'article 1er bis du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne;

9) EPNdB : unité de mesure de niveau effectif de bruit perçu;

10) quota de bruit global (QC) : la quantité maximale de bruit autorisée de nuit à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud pour un ensemble de mouvements donnés à l'exception des mouvements exonérés, exprimés comme une fonction des niveaux de bruit effectivement perçus (EPNL);

11) quota de bruit par mouvement: la quantité maximale de bruit autorisée de nuit à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud pour un mouvement.

CHAPITRE II. - Détermination de la quantité de bruit

Art. 2. § 1er. Pour les mouvements d'avions certifiés selon les normes des chapitres 2, 3 ou 5 de l'annexe 16 de l'OACI, la quantité de bruit par mouvement (QM) est calculée comme suit à deux décimales près :

$QM = 10^{[(B-85)/10]}$

où la variable B représente :

- pour tout atterrissage : le niveau sonore certifié en EPNdB d'un avion à sa masse d'atterrissage maximale mesurée sur le point de mesure d'approche, diminué de 9 EPNdB;

- pour tout décollage : la moitié de la somme des niveaux sonores certifiés d'un avion en EPNdB sur le point de mesure latéral et sur le point de mesure au-dessus duquel on vole lors du décollage, mesuré à sa masse de décollage maximale, conformément aux prescriptions de l'annexe 16 de l'OACI.

§ 2. Pour les mouvements d'avions ayant une masse maximale au décollage ne dépassant pas 8.618 kg ou de tout autre avion certifié selon les normes d'un des chapitres de la partie 2 de l'annexe 16 de l'OACI, à l'exclusion des chapitres 2, 3 ou 5, la quantité de bruit par mouvement est fixée forfaitairement à 1.

Art. 3. Pour l'application du présent arrêté, la quantité de bruit produite par un ensemble de mouvements donné est la somme des quantités de bruit produites par chacun de ces mouvements pris individuellement.

Art. 4. § 1er. Le quota de bruit maximum autorisé par mouvement est fixé à 12.

§ 2. Le quota de bruit global maximum est fixé à :

- 6 500 points pour 2002;
- 6 000 points pour 2003.

CHAPITRE IV - Informations à fournir

Art. 5. Préalablement à tout mouvement opéré pendant les périodes au cours desquelles des quotas de bruit sont instaurés, la Direction aéroportuaire devra disposer des informations suivantes :

* le type d'aéronef;
* son immatriculation;
* la masse maximale au décollage;
* la masse maximale à l'atterrissage; les certificats acoustiques comprenant notamment les niveaux de bruit exprimés en EPNdB :
  - à l'atterrissage,
  - à l'approche,
  - latéraux.

CHAPITRE V. - Infractions

Art. 6. § 1er. Les infractions au présent arrêté font l'objet de sanctions administratives telles que visées à l'article 6 du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aérodromes et des aéroports relevant de la Région wallonne.

§ 2. Les mouvements exonérés ne sont pas assujettis à des sanctions.

CHAPITRE VI. - Disposition finale

Art. 7. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge";

Considérant que les parties requérantes exposent comme suit le risque de préjudice, qui, selon elles, découlerait de l'exécution immédiate de l'acte attaqué :

" L'acte attaqué légalise les vols entre 6h et 7h du matin et entre 22h et 23h (moyennant un quota si élevé qu'il est assimilable à une clause de style).

Il risque d'entraîner une perte sérieuse de qualité de vie de l'ensemble des riverains de l'aéroport, ce qui constitue un risque de préjudice à l'intérêt collectif dont la première demanderesse est garante.

En ce qui concerne le second demandeur, celui-ci est situé en bordure extérieure de la zone A, querellée devant Votre juridiction dans le cadre d'un autre recours par la première demanderesse.

L'on sait que la zone A a été, en principe, calculée sur base du dépassement du seuil de 70 dB(A). Il est logique de considérer qu'à la limite de la zone A, où le seuil de bruit calculé en LDN est égal à 70 dB(A), les riverains seront durant une période quasiment nocturne soumis à une nuisance sonore proche de 70 dB(A).

Or, le rapport du professeur BRADLEY, commandité par la Région wallonne, et daté du 23 avril 2002, indique clairement, que de 55 à 70 dB(A) des problèmes graves existent pour les riverains d'un aéroport :

« La première étude, sur laquelle se base la figure 1, semblait indiquer que le seuil d'apparition de troubles d'ordre médical se situe dans la plage d'un LDN de 55 à 62 dB(A). Cette conclusion a été largement influencée par de nombreuses études menées aux alentours de l'aéroport d'Amsterdam (...) La ligne directrice de l'O.M.S. semble indiquer que le seuil d'apparition de troubles cardio-vasculaires réellement liés au niveau sonore correspond à un niveau d'environ 66 à 71 dB(A). (...) Toutefois, une nouvelle série de nouveaux résultats inquiétants semble indiquer que le seuil réel d'apparition de troubles d'ordre médical pourrait être inférieur à celui avancé par l'O.M.S. (...) La figure semble indiquer que l'apparition de troubles du sommeil dus à une nuisance sonore correspond à des valeurs de LDN qui se situent dans la plage de 57 à 63 dB(A) ».

En page 9, le Professeur BRADLEY indique également :

« Le seuil d'apparition de troubles d'ordre médical définis dans les lignes directrices de l'O.M.S se situe à un LDN de 65-70 dB(,4), ce qui laisse à penser, que les riverains de la zone B sont sujets au développement de ce type de troubles. Il s'agit cependant d'un seuil de prudence et non une indication de possibilité réelle d'apparition de troubles graves de la santé. (...) Il existe également des théories selon lesquelles l'exposition au bruit des avions opère comme un facteur de stress contribuant à la dégradation de la santé. Il pourrait s'agir d'une réaction directe au bruit ou le résultat d'un état de forte gêne (page 10) Les résultats de la figure 2 indiquent que l'on doit s'attendre à un nombre important de riverains fortement affectés par les niveaux extérieurs du bruit des avions (18-30 % dans la zone C et 30-40 % dans la zone B). Quant à savoir si ceci constitue un trouble grave de la santé, le débat reste ouvert. Si l'on accepte une définition large de la santé dans le sens où l'entend l'O.M.S. (« un état de bien-être physique, mental et social total et non simplement l'absence de maladie ou d'infirmité »), on peut alors en conclure que la santé serait affectée car un fort pourcentage de la population est fortement gêné par le bruit produit par les aéroports. Leur qualité de vie , elle, serait sans nul doute affectée ».

Le fait de devoir se maintenir en future éventuelle zone B dans son logement occasionne au second demandeur et à sa famille un préjudice particulièrement grave puisque les nuisances sonores vespérales et matinales, le priveraient d'un cadre et d'une qualité de vie décents.

Il s'agit d'un préjudice grave difficilement réparable dans le cadre d'une procédure en annulation forcément longue.

Comme vous l'avez dit en page 27 de votre arrêt n° 98.248 du 10 août 2001 :

« Seule une suspension de l'exécution de l'acte attaqué permettra de ne pas accroître le préjudice que subissent les requérants par comparaison aux propriétés contenues dans la zone A et d'inciter l'autorité à revoir la situation en respectant le principe d'égalité. Sinon la situation et le préjudice des requérants deviendraient irréversibles pendant la procédure en annulation. L'éventuel arrêt d'annulation, perdant alors toute effectivité puisque l'arrêté attaqué et (...) l'arrêté fixant les

mesures d'accompagnement qui lui est connexe auraient sorti leurs effets quant au périmètre de la zone A. ».

Le second demandeur excipe également de l'article 23 de la Constitution. Le risque de préjudice grave doit être mesuré à cette aune : le sommeil et la facilité d'endormissement sont des critères de qualité de vie essentiels. Ils seront altérés par l'acte attaqué.

La localisation du second demandeur se trouve précisée en pièce n° 8".

Considérant que les nuisances sonores qui résulteraient de l'exécution immédiate de l'acte attaqué proviennent de quelques mouvements d'avions entre 22 et 23 heures et entre 6 et 7 heures; qu'aucun mouvement n'est en revanche autorisé entre 23 heures et 6 heures, de sorte que l'on n'aperçoit pas, en principe, la raison pour laquelle le deuxième requérant subirait des troubles du sommeil et comment il y aurait une "perte sérieuse de qualité de vie des riverains", ce qu'invoque la première partie requérante;

Considérant qu'à défaut d'éléments concrets relatifs à la situation personnelle de la seconde partie requérante, absence que ne compense pas la référence, toute théorique, à l'étude du professeur BRADLEY, il ne peut être reconnu au préjudice invoqué le caractère de gravité requis pour que puisse être ordonnée la suspension de l'exécution de l'acte attaqué; que la référence à l'arrêt n° 98.248, du 10 août 2001, est dépourvue de pertinence, puisque cet arrêt a été prononcé à propos de la zone A de l'aéroport de Liège-Bierset, lequel fonctionne 24 heures sur 24 et, en fait, surtout la nuit;

Considérant qu'une des conditions requises par l'article 17, § 2, alinéa 1er, des lois coordonnées pour que le Conseil d'Etat puisse ordonner la suspension de l'exécution de l'acte attaqué fait défaut; que la demande de suspension ne peut être accueillie,

D E C I D E :

Article 1er.

La demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué est rejetée.

Article 2.

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^{e} chambre des référés, le onze février deux mille trois par :

MM. HANOTIAU, président de chambre,
SCOHY, greffier.

Le Greffier, Le Président,

G. SCOHY. M. HANOTIAU.