

CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 115.655 du 11 février 2003

A.123.322/XIII-2675

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. **PAGE** Bernard,
3. **DUBUS** Daniel,

ayant tous 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 XIII^e CHAMBRE DES REFERES,

Vu la demande introduite le 2 juillet 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.C.", Bernard PAGE et Daniel DUBUS, tendant à la suspension de l'exécution de l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 avril 2002 délimitant la première zone du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud (zone A);

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. KOVALOVSKY, 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. ALLEN, loco Me P. VAN OMMESELAGHE, ainsi que Mes F. HAUMONT et A. TOSENS, avocats, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis conforme, M. KOVALOVSKY, 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. Est ainsi constituée en 1991 la S.A. 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 Liège-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, § 1^{er}, 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 HANNON, 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 1^{er} 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.

3. Le 1^{er} avril 1999, le Conseil régional wallon adopte un décret qui, modifiant la loi du 18 juillet 1973, insère dans cette dernière un article 1^{er} 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 L_{DN} ", 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 1^{er} 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 L_{DN} donne une exposition au bruit égale ou supérieure à 70 dB(A)". Dans les zones ainsi délimitées, l'article 1^{er} 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.

La modification ainsi apportée à la loi du 18 juillet 1973 produit ses effets au 10 septembre 1998, c'est-à-dire à la date d'adoption de l'arrêté dont la suspension de l'exécution a été ordonnée par l'arrêt n° 78.314 du 25 janvier 1999.

A la suite de la publication du décret du 1^{er} avril 1999, la Région wallonne introduit une demande de rétractation de l'arrêt n° 78.314, du 25 janvier 1999. Une demande de mesures provisoires est introduite alors par Christine HANNON, la requérante originaire, en vue d'obtenir qu'il soit fait interdiction au Gouvernement de la Région wallonne de poursuivre les procédures de promesse de vente et de rachat. Cette

demande de mesures provisoires est déclarée irrecevable par l'arrêt n° 82.607, du 30 septembre 1999, tandis que l'arrêt n° 82.608, du 30 septembre 1999, prononcé à propos de la demande de rétractation, sursoit à statuer et pose à la Cour d'arbitrage une question préjudicielle formulée comme suit :

" Le décret du 1^{er} avril 1999 «modifiant la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit» viole-t-il les articles 10 et 11 de la Constitution combinés avec les articles 146 et 160 de la Constitution, le principe de la séparation des pouvoirs, l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales et les principes de non-rétroactivité et de sécurité juridique, s'il est interprété comme procurant à l'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)" un fondement légal rétroactif qui intervient dans le cadre d'un litige en cours devant le Conseil d'Etat en vue d'en influencer l'issue ?".

A la suite d'un accord entre la Région wallonne et Christine HANNON quant au rachat de son immeuble, celle-ci se désiste de son recours. Ce désistement est décrété par l'arrêt n° 94.454, du 30 mars 2001. Par un arrêt n° 76/2001, du 31 mai 2001, la Cour d'arbitrage constate que ce désistement met fin à la procédure devant elle. Enfin, par un arrêt n° 103.839 du 21 février 2002, le Conseil d'Etat lève la suspension ordonnée par l'arrêt n° 78.314, du 25 janvier 1999 et déclare qu'il n'y a plus lieu de statuer sur la demande de rétractation de l'arrêt n° 78.314.

Entre-temps sont adoptés 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 chacun des aéroports de la Région wallonne, 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).

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.

L'article 7 dudit arrêté permet l'extension de son champ d'application. Cette disposition est rédigée comme suit :

- " Le Ministre ayant la gestion des aéroports dans ses attributions est autorisé à étendre le champ d'application des dispositions prévues au présent arrêté, à toute personne située dans les autres zones du plan d'exposition au bruit, telles que délimitées par le Gouvernement et en dehors de la zone A, à la seule condition qu'il soit démontré qu'elle subit une nuisance sonore, exprimée en Ldn, identique à la zone A et telle que cet indicateur est défini dans l'article 1^{er}bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit.

Le Ministre ayant la gestion des aéroports dans ses attributions détermine les modalités d'application de cette disposition".

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);
- l'arrêté du Gouvernement wallon du 10 octobre 2002 fixant les mesures d'aide à l'isolation des immeubles situés dans la première zone du plan d'exposition au bruit (zone A) de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles-Sud (Moniteur belge, 20 novembre 2002, 2^{ème} édition).

7. Des recours sont introduits au Conseil d'Etat tant contre les arrêtés de délimitation que contre certains arrêtés fixant les mesures d'accompagnement.

7-1. Deux recours en annulation sont introduits contre l'arrêté du 19 octobre 2000 délimitant la zone A de l'aéroport de Liège-Bierset, respectivement par L. BECKERS, A. ROSARIO, L. GILTAY, A. LEJEUNE, R. GEERTS et A. BOURGEOIS (affaire A. 98.657/XIII-1991) et par M. MALAISE, M. BRAL, et Y. OLY (affaire A. 98.725/XIII-1989), tandis que l'arrêté du 20 décembre 2000 délimitant la zone B fait l'objet d'un recours introduit par L. BECKERS, A. ROSARIO, L. GILTAY, A. LEJEUNE, R. GEERTS, A. BOURGEOIS, Y. OLY, M. VAN SIMPSEN, P. RASQUINET et J. STARCK (affaire A. 101.873/XIII-2095). Ces recours en annulation sont tous assortis d'une demande de suspension.

L'arrêt n° 98.248, du 10 août 2001, suspend l'exécution des deux arrêtés précités et interdit "au Gouvernement de la Région wallonne de poursuivre les procédures de promesse de vente et d'achat, et ce sous peine d'une astreinte de trois millions de francs par acte translatif de propriété ayant entraîné la perception en tout ou en partie du prix d'acquisition, que ledit acte soit établi sous seing privé ou sous forme authentique".

D'une part, la société coopérative intercommunale SOCIETE DE LEASING, DE FINANCEMENT ET D'ECONOMIE D'ENERGIE (S.L.F.) introduit une demande d'annulation ou de diminution de l'astreinte. Cette requête est rejetée par un arrêt n° 101.558, du 6 décembre 2001.

D'autre part, saisi par la Région wallonne d'une requête en interprétation relative à la portée exacte des mesures provisoires ordonnées par l'arrêt n° 98.248, le Conseil d'Etat prononce, le 13 février 2002, un arrêt n° 103.527 aux termes duquel :

" L'article 3 de l'arrêt n° 98.248 du 10 août 2001 doit être interprété en ce sens que la notification dudit arrêt n'empêche en rien la Région wallonne d'exécuter les obligations de droit civil auxquelles elle s'est engagée antérieurement à cette notification, mais que cette notification interdit à la Région wallonne de faire, postérieurement à cette notification, des promesses d'achat même si la procédure administrative préalable était déjà en cours ou en voie d'achèvement au moment de la notification, ainsi que de procéder à quelque autre acte relevant de la procédure administrative préalable, et cela sous peine d'une astreinte qui serait due pour tout acte translatif de propriété établi en ayant passé outre à cette interdiction".

L'arrêt n° 112.501, du 12 novembre 2002, annule les arrêtés précités des 19 octobre 2000 et 20 décembre 2000.

7-2. S'agissant des mesures d'accompagnement, l'arrêté 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 fait l'objet de deux recours en annulation, introduits respectivement par A. PEDOUX et A. BOURGEOIS (affaire A. 103.167/XIII-2150) et par V. CRISCI et F. GAGLIANO (affaire A. 101.873/XIII-2095). L'arrêt n° 111.888, du 24 octobre 2002, annule ledit arrêté du 20 décembre 2000, pour le motif, soulevé d'office, que celui-ci est dépourvu de toute base légale.

D'autre part, l'arrêté du Gouvernement wallon du 31 mai 2001 fixant les mesures d'accompagnement relatives aux immeubles d'habitation situées dans la deuxième zone (zone B) du plan d'exposition au bruit des aéroports relevant de la Région wallonne fait l'objet de deux recours en annulation, introduits respectivement par Ch. GALANTIJ - DEVALET et A. MOERS (affaire A. 109.532/XIII-2362) et L. BECKERS, A. ROSARIO, L. GILTAY, A. LEJEUNE, A. BOURGEOIS, la S.A. GOUPIL IMMO, Y. OLY et J. STARCK (affaire A. 109.613/XIII-2372). La première de ces deux requêtes est assortie d'une demande de suspension, que rejette l'arrêt n° 102.926, du 25 janvier 2002, la condition relative au risque de préjudice grave difficilement réparable n'étant pas remplie.

8. L'article 1^{er} 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 1^{er} avril 1999, est lui-même modifié à deux reprises.

8-1. Une première série de modifications est apportée par un décret du 8 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, (art. 1^{er} bis, § 2, alinéas 5 à 7). On se rappellera en effet, que 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 L_{max} , 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

(art. 1^{er} bis, § 4). La fixation de ces seuils de bruit permet au législateur décentralisé de déterminer 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 1^{er} bis, § 6).

Le décret du 8 juin 2001 fait l'objet de deux recours en annulation auprès de la Cour d'arbitrage, introduits, d'une part, par L. BECKERS, Ph. PONCIN, L. DESNEUX, J. LE BUSSY, M. DELCOMINETTE, P. HISETTE, J.-L. TROMME et S. CERKIEWCZ, et, d'autre part, par l'A.S.B.L. "NET SKY", L. BECKERS, R. ARRIGO, L. GILTAY, A. LEJEUNE, A. BOURGEOIS, Y. OLY, et la S.A. GOUPIL IMMO.

8-2. L'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 est modifié, une nouvelle fois, par un décret du 25 octobre 2001.

Les modifications portent d'abord sur le § 2, alinéa 4, 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 (art. 1^{er} 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 1^{er} bis, § 3).

Contre ce décret sont à nouveau introduits deux recours en annulation auprès de la Cour d'arbitrage. Le premier recours est introduit par L. BECKERS, Ph. PONCIN, L. DESNEUX, J. LE BUSSY, M. DELCOMINETTE, P. HISETTE, J.-L. TROMME et S. CERKIEWCZ. Le second l'est par l'A.S.B.L. "NET SKY", L. BECKERS, R. ARRIGO, L. GILTAY, A. LEJEUNE, A. BOURGEOIS, Y. OLY, et J. STARCK.

9. A la suite des modifications qu'il a subies, l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit est rédigé comme suit :

- " § 1^{er}. Le Gouvernement wallon est habilité à prendre des mesures en vue de protéger, à proximité des aéroports et des aérodromes en Région wallonne, le voisinage exposé au bruit produit par leur exploitation.

§ 2. A cette fin, le Gouvernement wallon peut arrêter, de manière décroissante, des catégories de zones d'exposition au bruit [...]

Les zones d'exposition au bruit sont déterminées en fonction de la valeur de l'indicateur de bruit L_{DN} , sur la base notamment des données suivantes :

- 1° le nombre de mouvements des aéronefs civils de jour et de nuit;
- 2° les routes aériennes à l'atterrissage et au décollage fixées par les autorités compétentes;
- 3° les types d'aéronefs civils tels que fixés par la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

L'indicateur de bruit L_{DN} se calcule au moyen de la formule suivante :

$$L_{DN} = 10 \times \log_{10} \frac{1}{24} [15 \times 10^{L_{D/10}} + 9 \times 10^{(L_N - 10)/10}]$$

où L_D est le niveau équivalent engendré par les avions uniquement, entre 7H00 et 22H00;

L_N est le niveau équivalent engendré par les avions uniquement, entre 22H00 et 7H00;

L_D et L_N étant tous deux calculés au moyen de la formule suivante :

$$L_T = 10 \times \log_{10} \left[\frac{1}{T} \times \sum_{i=1}^n (t_i \times 10^{(L_{eqi})/10}) \right]$$

où T est égal à D ou N, soit respectivement 54.000 secondes (7-22H) ou 32.400 secondes (22-7H);

n est le nombre total d'avions sur la période T;

L_{eqi} le niveau équivalent relatif au i^{ème} avion;

t_i le temps de passage en secondes relatif au i^{ème} avion.

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.

La zone la plus exposée au bruit dénommée "Zone A", est celle pour laquelle l'indicateur de bruit L_{DN} donne une exposition au bruit égale ou supérieure à 70dB(A).

La deuxième zone du Plan d'exposition au bruit, dénommée «Zone B», est celle pour laquelle l'indicateur L_{DN} est égal ou supérieur à 65 dB(A) et inférieur à 70 dB(A).

La troisième zone du Plan d'exposition au bruit, dénommée «Zone C», est celle pour laquelle l'indicateur L_{DN} est égal ou supérieur à 60 dB(A) et inférieur à 65 dB(A).

La quatrième zone du Plan d'exposition au bruit, dénommée «Zone D», est celle pour laquelle l'indicateur L_{DN} est égal ou supérieur à 55 dB(A) et inférieur à 60 dB(A).

§ 3. Dans ces zones d'exposition au bruit le Gouvernement wallon peut notamment :

- 1° acquérir tout immeuble bâti ou non bâti;
- 2° favoriser, le cas échéant par l'octroi de subside ou de prime, le placement de dispositifs destinés à réduire le bruit ou les vibrations, à les absorber ou à remédier à leurs inconvénients;
- 3° proposer une prime de déménagement au titulaire d'un bail de résidence principale;
- 4° imposer, le cas échéant, des normes d'isolation acoustique et l'utilisation de matériaux de construction spécifiques pour l'édification et la transformation des immeubles.

Dans le cadre des mesures prises par le Gouvernement conformément à l'alinéa 1^{er} ci-dessus :

- 1° est réputé compris dans la zone A tout immeuble bâti ou non bâti exposé à une nuisance sonore pour laquelle l'indicateur L_{DN} est égal ou supérieur à 70 dB (A);
- 2° est réputé compris dans la zone B tout immeuble bâti ou non bâti exposé à une nuisance sonore pour laquelle l'indicateur L_{DN} est égal ou supérieur à 65 dB (A) et inférieur à 70 dB (A);
- 3° est réputé compris dans la zone C tout immeuble bâti ou non bâti exposé à une nuisance sonore pour laquelle l'indicateur L_{DN} est égal ou supérieur à 60 dB (A) et inférieur à 65 dB (A);
- 4° est réputé compris dans la zone D tout immeuble bâti ou non bâti exposé à une nuisance sonore pour laquelle l'indicateur L_{DN} est égal ou supérieur à 55 dB (A) et inférieur à 60 dB (A);
- 5° pour les aéroports ouverts 24 heures sur 24, les 2° à 4° ne sont applicables qu'aux immeubles bâtis ou non bâtis situés en dehors de la zone A.

En vue de l'application de l'alinéa 2 ci-dessus, le relevé des mesures des niveaux sonores induits par le trafic aérien civil et commercial en provenance ou à destination des aéroports relevant de la Région wallonne a lieu dans les conditions suivantes :

1. la chaîne de mesures sonométriques répond aux exigences fixées par les normes CEI651 et CEI804 pour les appareils de classe I;
2. la chaîne de mesure est systématiquement calibrée avant et après la mesure au moyen d'un calibre certifié, les écarts devant toujours rester inférieurs à 0,5 dB;
3. la mesure de bruit est obligatoirement effectuée à l'extérieur des bâtiments. Le microphone est obligatoirement placé sur un mât à une hauteur minimale de quatre mètres par rapport au terrain naturel et à une distance minimale de deux mètres de toute structure acoustique réfléchissante (murs, toit, cabanon, abri de jardin, etc.). Il est obligatoirement équipé de sa bonnette anti-intempéries de classe I;
4. les niveaux sonores élémentaires sont mesurés selon la méthode dite du «Leq court». Ils sont mesurés et stockés dans la mémoire de l'appareil toutes les secondes, L_{Aeq} (1s), en continu pour une période totale d'au moins quatorze jours consécutifs d'activité aéroportuaire habituelle, incluant au moins un week-end, et sous réserve de suspension en cas de conditions météorologiques

défavorables, lesquelles sont déterminées conformément à la norme ISO 1996 – 2 : 1987 et ISO 1996 - 1 : 1982;

5. les niveaux sonores mesurés sont mis en rapport avec les données des plans de vol (CR1) fournis par l'aéroport concernés en vue de leur traitement. Les événements sonores relatifs au passage des aéronefs sont identifiés à partir de l'évolution temporelle des niveaux sonores élémentaires mesurés chaque seconde L_{Aeq} (1s). Ces événements sonores sont pris en considération dès que le niveau sonore qu'ils engendrent émerge du bruit de fond ambiant et jusqu'à ce qu'il y rentre;
6. un rapport de mesures est établi selon la procédure arrêtée par le Gouvernement;
7. ce rapport est complété par un calcul intégrant l'anticipation des mouvements présumés d'avions tels que retenus pour la détermination du périmètre des zones d'exposition au bruit;
8. l'appartenance par assimilation à une zone du plan d'exposition au bruit (A, B, C ou D) s'effectue par comparaison des résultats obtenus figurant dans le rapport de mesures mentionné au point 7, avec l'indicateur L_{DN} de la zone de référence (A, B, C ou D). Dans l'hypothèse où les indicateurs L_{DN} figurant dans le rapport de mesures dépassent ou sont égaux à l'indicateur de référence (70, 65, 60 ou 55 dB (A) au moins quatre fois, l'immeuble considéré est réputé situé dans la zone de référence (A, B, C ou D);
9. dans le cas mentionné au point 8, le procès-verbal des résultats obtenus ouvre le droit au bénéfice des mesures visées à l'alinéa 1^{er}, dont la mise en œuvre a lieu dans les conditions arrêtées par le Gouvernement;
10. en se conformant aux méthodes ci-dessus, le Gouvernement fait procéder à des relevés de mesures de niveaux sonores dans divers lieux ou quartiers situés notamment à la périphérie des zones. Ces mesures préalables lui permettent d'apprécier dans quels lieux ou quartiers une prétention au bénéfice de l'alinéa 2 peut se révéler fondée. Si les mesures auxquelles le Gouvernement a procédé de la sorte indiquent que la prétention de bénéficier d'une des dispositions prévues à l'alinéa 2 du § 3 ci-dessus apparaît *prima facie* fondée, le Gouvernement procède à ses frais aux mesures individuelles nécessaires. Si l'étude des relevés de niveaux sonores auxquels le Gouvernement a procédé ne permet pas une telle conclusion, celui qui estime néanmoins pouvoir prétendre au bénéfice de l'alinéa 2 avance les frais afférents aux mesures individuelles qui le concernent et les récupère dans la mesure où sa prétention s'avère fondée.

Le Gouvernement arrête la procédure de mise en œuvre des alinéas 2 et 3 ci-dessus, ainsi que toutes mesures utiles à cet effet.

§ 4. Dans ces zones d'exposition au bruit, le Gouvernement wallon peut arrêter des seuils de bruit maximum exprimés en L_{max} à ne pas dépasser par les aéronefs qui utilisent les aéroports relevant de la Région wallonne entre 22 heures et 7 heures.

Ces seuils de bruit maximum sont déterminés en fonction de la valeur de l'indicateur L_{max} sur la base notamment des définitions suivantes :

- le niveau de pression acoustique équivalent pondéré « A »: L_{Aeq} (T)

Le niveau de pression acoustique équivalent pondéré $A(L_{Aeq})$ d'un bruit fluctuant mesuré en un lieu géographique déterminé pendant une période T est le niveau du bruit continu stable qui, au cours d'une période égale, aurait la même pression quadratique moyenne que le bruit fluctuant.

$$L_{Aeq}(T) = 10 \log_{10} \frac{1}{T} \int_0^T \frac{PA^2(t)}{P0^2} dt$$

PA (t) = pression acoustique pondérée A, fonction du temps, en Pascals

Po = pression acoustique de référence égale à 20 uPa

T = durée d'intégration du bruit fluctuant

- le niveau sonore maximum d'un aéronef, Lmax: la valeur maximale du niveau de pression acoustique LAeq (1s) mesuré lors du passage d'un aéronef et spécifiquement engendré par lui en un lieu géographique déterminé, soit { [LAeq (1s)] avion } max

Pour ce qui concerne l'aéroport de Liège-Bierset, dans la deuxième zone du Plan d'exposition au bruit, dénommée « Zone B », le seuil de bruit maximum engendré au sol est de 87 dB (A) exprimé en Lmax.

Dans la troisième zone du Plan d'exposition au bruit, dénommée «Zone C », le seuil de bruit maximum engendré au sol est de 82 dB (A) exprimé en Lmax.

Dans la quatrième zone du Plan d'exposition au bruit, dénommée «Zone D », le seuil de bruit maximum engendré au sol est de 77 dB (A) exprimé en Lmax.

Pour ce qui concerne l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, dans la deuxième zone du Plan d'exposition au bruit, dénommée « Zone B », le seuil de bruit maximum engendré au sol est de 87 dB (A) exprimé en Lmax.

Dans la troisième zone du Plan d'exposition au bruit, dénommée «Zone C », le seuil de bruit maximum engendré au sol est de 82 dB (A) exprimé en Lmax.

Dans la quatrième zone du Plan d'exposition au bruit, dénommée «Zone D », le seuil de bruit maximum engendré au sol est de 77 dB (A) exprimé en Lmax.

§ 5. En dehors des zones d'exposition au bruit que le Gouvernement peut arrêter, il est habilité à fixer des seuils de bruit maximum exprimés en Lmax à ne pas dépasser par les aéronefs qui utilisent les aéroports relevant de la Région wallonne entre 22 heures et 7 heures.

En dehors des zones d'exposition au bruit délimitées pour l'aéroport de Liège-Bierset et l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, le seuil de bruit maximum engendré au sol est inférieur à 77 dB (A) exprimé en Lmax;

§ 6. La ou les principales pièces de nuit des habitations comprises dans les zones B, C et D du Plan d'exposition au bruit de Liège-Bierset font l'objet de travaux d'isolation qui, par des techniques appropriées, assurent le respect d'un affaiblissement du bruit de - 42 dB (A) pour les habitations de zone B, de - 37 dB(A) pour les habitations de zone C, de - 32 dB (A) pour les habitations de zone D.

Les travaux s'exécutent aux frais de la Région wallonne, dans les limites d'intervention, aux conditions et selon la procédure arrêtées par le Gouvernement.

De même, l'isolation de la ou des principales pièces de jour des habitations, comprises dans les zones B, C et D de Liège-Bierset ou dans les zones A, B, C et D de Charleroi-Bruxelles Sud, s'exécute également dans le respect d'un affaiblissement du bruit, le Gouvernement étant en outre chargé d'arrêter le seuil de bruit maximum engendré au sol, entre 7 heures et 22 heures, exprimé en Lmax, étant entendu que

pour les zones B, le seuil de bruit est fixé à 93 dB(A) maximum et l'affaiblissement du bruit à 38 dB(A).

§ 7. Les sanctions visées à l'article 6 du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne sont applicables en cas de non-respect des seuils de bruit engendrés au sol, exprimés en Lmax.

§ 8. Les seuils de bruit maximum engendrés au sol, exprimés en Lmax, ne sont applicables qu'à partir du 1^{er} juillet 2002, pour les compagnies ayant exploité des aéronefs sur ces aéroports avant l'entrée en vigueur du présent décret.

§ 9. Le Gouvernement peut fixer des seuils de bruit maximum engendrés au sol, exprimés en Lmax, inférieurs aux seuils fixés dans le présent décret".

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

10-1. 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.

Ce texte a deux objets.

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

" Art. 1^{er}bis. 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 aéroport 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".

Sur la base de cette disposition, le Gouvernement wallon adopte, le 20 juin 2002, 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 fait l'objet d'un recours en annulation, assortie d'une demande de suspension, introduit par l'A.S.B.L. ASSOCIATION DES RIVERAINS ET HABITANTS DES COMMUNES PROCHES DE L'AEROPORT DE CHARLEROI-GOSSELIES (A.R.A.C.H.) et Gh. NIMAL (affaire A. 126.582/XIII-2761).

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.

10-2. 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.

L'article 2 de ce 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."

11. Le 18 avril 2002, le Gouvernement wallon adopte l'arrêté délimitant la première zone du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud (zone A).

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

" Vu la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, notamment l'article 6, paragraphe 1^{er}, II et X, modifiée par les lois spéciales du 8 août 1988 et du 16 juillet 1993;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, paragraphe 1^{er};

Vu la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, modifiée par le décret du 1^{er} avril 1999 insérant un article 1^{er} bis, lui-même modifié par les décrets du 8 juin et 25 octobre 2001;

Vu l'accord-cadre du 20 juillet 2000 portant sur les conditions du développement des aéroports relevant de la Région wallonne;

Vu la délibération du Gouvernement quant à la demande d'avis à donner par le Conseil d'Etat dans un délai ne dépassant pas un mois;

Vu l'avis du Conseil d'Etat, donné le 30 janvier 2002, en application de l'article 84, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, modifiées par les lois du 4 août 1996, 8 septembre 1997 et du 25 mai 1999;

Considérant qu'il appartient au Gouvernement de déterminer sans délai la première zone géographique du plan d'exposition au bruit, dénommée zone A;

Considérant que ladite zone doit se former par le périmètre réunissant les points où selon les procédés de mesurage par simulation établie en fonction du tracé des trajectoires, de décollage et d'atterrissage des aéronefs civils utilisant l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud, se constate une nuisance sonore continue égale ou supérieure à Ldn 70 dB(A);

Considérant que le calcul du Ldn doit prendre en compte non seulement les facteurs définis par le décret du 1^{er} avril 1999, - tels qu'ils sont fournis par la situation présente de l'exploitation mais aussi tels qu'ils résultent de l'anticipation des mêmes facteurs en considération d'un développement à moyen et long terme de l'aéroport;

Considérant que le plan d'exposition au bruit tient compte parmi les décollages et atterrissages du nombre de décollages en sens inverse;

Considérant que le plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud intègre de manière anticipée l'allongement projeté de la piste;

Considérant qu'il convient de charger le Ministre qui a l'équipement et l'exploitation des aéroports dans ses attributions d'adopter toutes mesures complémentaires nécessaires pour l'exécution du présent arrêté;

Sur proposition du Ministre de l'Economie, des PME, de la Recherche et des Technologies nouvelles,

Arrête :

Article 1^{er}. La zone A du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud est délimitée, par liseré bleu sur la carte au 1/15.000 annexée au présent arrêté. Cette carte peut être consultée auprès de l'administration communale de Charleroi et de l'organisme désigné par le Gouvernement dans le cadre de l'information aux riverains de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud.

Art.2. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

Art.3. Le Ministre qui a l'équipement et l'exploitation des aéroports dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté et, à cette fin, notamment d'adopter toutes mesures complémentaires".

L'erratum mentionne ce qui suit:

" Les deuxième et troisième alinéas du préambule de l'arrêté susmentionné, publié au Moniteur belge du 16 juillet 2002, à la page 31613, doivent se lire comme suit :

« 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, plus particulièrement l'article 1^{er} bis, 2^e alinéa;

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»";

Le même jour est adopté un nouvel arrêté délimitant la zone A de l'aéroport de Liège-Bierset (Moniteur belge, 8 mai 2002, 2^{ème} édition). Cet arrêté fait l'objet d'un recours en annulation, assorti d'une demande de suspension, introduit par L. BECKERS et consorts (affaire A. 123.660/XIII-2690)

12. Le 18 avril 2002 également est adopté un nouvel arrêté du Gouvernement wallon délimitant la deuxième zone du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Liège-Bierset (zone B) (Moniteur belge, 8 mai 2002, 2^{ème} édition), lequel fait, lui aussi, l'objet d'un recours en annulation assorti d'une demande de suspension, introduit par L. BECKERS et consorts (affaire A.123.664/XIII-2691).

13. En date du 15 novembre 2000 a été accordé un permis d'urbanisme en vue de l'allongement de la piste de l'aéroport de Charleroi-Gosselies, afin de porter sa longueur de 2500 à 3400 mètres. L'arrêt n° 101.579, du 6 décembre 2001, suspend l'exécution de ce permis;

Considérant que les requérants exposent comme suit le préjudice grave difficilement réparable que risque de leur causer l'exécution immédiate de l'acte attaqué :

" Si le premier moyen est déclaré sérieux en sa troisième branche, les deux premiers demandeurs tout spécialement devront se voir reconnaître le risque de préjudice grave difficilement réparable résultant de la violation de l'autorité de la chose jugée d'un arrêt de suspension qui lui-même leur reconnaît un risque de préjudice grave difficilement réparable dans les termes suivants :

« Considérant que l'étude d'incidences sur l'environnement analyse l'impact qu'aura vraisemblablement l'allongement de la piste, tel qu'il est autorisé par l'acte attaqué, sur les nuisances sonores causées par l'exploitation de l'aéroport; qu'elle procède, pour ce faire, à une comparaison entre ce qu'elle appelle la «situation de référence» (ambiance sonore qui existera à la date prévue pour la mise en service du projet, mais sans que celui-ci soit réalisé) et la «situation élémentaire» (ambiance sonore qui existera à la date de mise en service du projet, si celui-ci est réalisé); que, selon l'étude, «les changements les plus significatifs se remarquent à proximité de la piste de l'aéroport où l'on constate un déplacement vers l'Est de la zone d'influence de la mise en marche des moteurs (moment où les moteurs tournent à plein régime en bout de piste, juste avant de lâcher les freins) et un élargissement des contours de bruit au droit de la piste notamment sur les agglomérations de Gosselies et de Jumet»; Considérant que l'habitation du deuxième requérant est localisée précisément en ce lieu proche de l'extrémité de la piste projetée, où les nuisances vont augmenter ainsi que le confirme la carte comparative figurant en annexe 22 du volume II de l'étude d'incidences; que, selon ce document, dans l'hypothèse la plus fréquente, à savoir celle du décollage des avions vers Jumet (90 à 95 p.c. des cas), l'habitation du deuxième requérant passerait de la zone pour laquelle les nuisances sonores vont de 60 à 65 dB(A), à celle pour laquelle ces nuisances vont de 65 à 70 dB(A)».

Par répercussion, le risque de préjudice grave résulterait du fait de la création d'une situation de fait accompli provoquée par des investissements importants en termes de rachats d'immeubles.

La mise en oeuvre de l'acte attaqué entraînerait une pression budgétaire menant au risque de concrétisation du risque lui-même repris dans l'arrêt de suspension transgressé;

La violation de l'autorité de la chose jugée est en l'espèce constitutive d'un détournement de pouvoir, lequel est reconnu comme source en lui-même d'un risque de préjudice grave difficilement réparable.

o
o o

Un risque de préjudice particulier peut être subi par le troisième demandeur dans la mesure où le droit fondamental lui consacré par l'article 16 de la Constitution ne lui est pas octroyé par l'article 1^{er} bis de la loi relative à la lutte contre le bruit telle qu'applicable en Région wallonne.

Dès lors, n'étant pas certain de bénéficier d'une juste et préalable indemnité, il serait obligé soit de rester sur place dans une zone inhabitable et d'y décrépir, soit de vendre de façon faussement amiable et éventuellement léonine ... sinon lésionnaire son immeuble pour un prix qui ne lui permettrait pas nécessairement de réacquérir un immeuble idoine ultérieurement. Un risque de précarisation n'est donc pas à exclure.

o
o o

En ce qui concerne le deuxième demandeur, situé en future éventuelle zone B, mais à la limite de la zone A (voir plan), celui-ci est assurément et très logiquement soumis à une pression sonore très proche du seuil de 70 dB(A). Il est (en) effet logique de considérer que la limite de la zone A est censée représenter l'endroit où le seuil de bruit calculé en LDN est égal à 70 dB(A). Au-delà et de façon décroissante, le nombre de décibels diminue avec la distance vis-à-vis de cette frontière de l'inhabitable.

Toutefois, le rapport récent du professeur BRADLEY, commandité par la Région wallonne et daté du 23 avril 2002, dans une traduction française libre fournie par la Région wallonne elle-même (pièce n° 7) indique clairement que de 55 à 70 décibels, 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'origine médical(e) définis dans les lignes directrices de l'O.M.S. se situe à un LDN de 65- 70 dB(A), 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 zone B dans son logement occasionne au deuxième demandeur et à sa famille un préjudice particulièrement grave puisque les nuisances sonores le privent d'un cadre et d'une qualité de vie décentes.

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».

Certes, le principe d'équité a été coulé dans le décret du 25 octobre 2001 modifiant l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, mais sa mise en oeuvre peut être difficile. Celle-ci suppose que l'on constate que l'immeuble est exposé à une nuisance sonore égale ou supérieure à 70 dB(A), ce qui n'est pas nécessairement le cas et, d'autre part, elle suppose la définition des zones B, C et D... qui ne sont pas encore arrêtées par le Gouvernement. Elle implique aussi que les études visées à l'alinéa 3 du §3 de l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 permettent au Gouvernement de déclarer que *prima facie*, il y a lieu à des mesures individuelles en fonction du principe d'équité. Toutefois, si l'étude des relevés des niveaux sonores à laquelle le Gouvernement a procédé ne permet pas une telle conclusion, celui qui estime néanmoins pouvoir prétendre au bénéfice de l'alinéa 2 doit avancer les frais afférents aux mesures individuelles qui le concernent et ne les récupère que dans la mesure où sa prétention s'avère fondée.

En tout état de cause, si la personne concernée se trouve dans une zone où la pression sonore est inférieure à 70 dB(A), elle subira une importante pollution et dégradation de sa qualité de vie sans pouvoir bénéficier de la possibilité de quitter les lieux dans des conditions décentes et financièrement acceptables, son immeuble ayant perdu l'essentiel de sa valeur vénale.

Compte tenu de l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'Homme et de l'article 23 de la Constitution et de l'atteinte que l'acte attaqué risque de faire subir aux droits fondamentaux ainsi précisés des demandeurs et des intérêts collectifs de la première demanderesse, il y a donc lieu à la suspension de l'acte attaqué.

D'autres riverains sont dans une situation analogue, ce préjudice se répercute sur eux";

Considérant qu'un premier aspect invoqué au titre du risque de préjudice grave difficilement réparable résulte de la violation de l'autorité de la chose jugée de l'arrêt n° 101.579 du 6 décembre 2001, laquelle serait également constitutive d'un détournement de pouvoir; qu'à cet égard, il n'y a nullement violation de l'autorité de chose jugée et le détournement de pouvoir n'est en aucune manière établi;

Considérant que les requérants craignent en outre que, puisque l'acte attaqué tient compte de l'allongement de la piste, son exécution entraîne une pression budgétaire "menant au risque de concrétisation du risque lui-même repris dans l'arrêt de suspension"; que le risque dont il est question et dont la gravité a été reconnue par l'arrêt n° 101.579, à savoir l'augmentation des nuisances sonores, ne découle pas de l'exécution de l'acte attaqué, mais bien de celui dont la suspension a été ordonnée: que ce risque est en l'occurrence indirect et est purement éventuel;

Considérant que le troisième demandeur est établi en zone A; qu'il se prévaut d'un préjudice consistant en ce que qu'il ne bénéficiera pas des garanties inscrites dans l'article 16 de la Constitution; que dès lors qu'il ne bénéficiera pas d'une juste et préalable indemnité, il sera obligé, estime-t-il, soit de "rester sur place dans une zone inhabitable et d'y décrépir, soit de vendre de façon faussement amiable et éventuellement léonine... sinon lésionnaire son immeuble pour un prix qui ne lui

permettrait pas nécessairement de réacquérir un immeuble idoine ultérieurement"; qu'outre que le préjudice invoqué est ici de nature pécuniaire, ce préjudice résulterait, en réalité, de l'application de 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, lequel a été annulé par l'arrêt n° 111.888, du 24 octobre 2002; que s'agissant de la zone A de l'aéroport de Charleroi-Gosselies, il ressort de l'article 1^{er} bis, § 6, al. 3, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit que le législateur n'impose pas nécessairement au Gouvernement de procéder à l'achat des immeubles destinés à l'habitation et que des mesures tendant à l'isolation n'y sont nullement exclues, contrairement à ce qui est prévu à propos de la zone A de l'aéroport de Liège-Bierset;

Considérant que l'habitation du deuxième requérant n'est, quant à elle, pas reprise en zone A; que le préjudice de ce dernier réside en ce que son immeuble ne sera pas racheté et qu'il devra donc continuer à habiter à cet endroit, avec toutes les conséquences qui en découlent pour sa santé et celle de sa famille; que se référant au rapport établi par le professeur BRADLEY à la demande de la Région wallonne, lequel indiquerait qu'entre 55 et 70 décibels, des problèmes graves de santé existent pour les riverains d'un aéroport, et relevant que son habitation se situe près de la limite de la zone A, le requérant invoque l'arrêt n° 98.248, selon lequel "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; que, 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'arrêt attaqué - et donc aussi l'arrêté du 20 décembre 2000 fixant les mesures d'accompagnement qui lui est connexe, auraient sorti leurs effets quant au périmètre de la zone A";

Considérant que la solution dégagée par l'arrêt n° 98.248 ne peut être transposée en l'occurrence, laquelle présente, en substance, deux différences par rapport à celle qui a donné lieu audit arrêt;

Considérant que la première différence réside dans la circonstance que 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 a été annulé par l'arrêt n° 111.888, du 24 octobre 2002; que tant l'arrêt

n° 78.314, du 25 janvier 1999, que l'arrêt n° 98.248, du 10 août 2001, apprécie le préjudice et surtout l'intérêt à la suspension en ayant égard au lien existant nécessairement entre, d'une part, les actes attaqués, qui procèdent à la délimitation des zones et, d'autre part, les arrêtés déterminant les mesures applicables à chaque zone; qu'ainsi, l'arrêt n° 98.248 expose ce qui suit :

" Considérant que 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; que, 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 donc aussi l'arrêté du 20 décembre 2000 fixant les mesures d'accompagnement qui lui est connexe, auraient sorti leurs effets quant au périmètre de la zone A de l'aéroport de Liège-Bierset pendant la procédure en annulation";

que le même arrêt relève encore ce qui suit :

" l'acte attaqué et l'arrêté du 20 décembre 2000 sont indissociablement liés, ce dernier ne pouvant s'appliquer que si son champ d'application est déterminé, ce qui constitue précisément l'objet du premier; qu'en conséquence, la suspension de l'exécution de l'acte attaqué empêche nécessairement la poursuite de la procédure prévue par l'arrêté du 20 décembre 2000 et suspend donc aussi l'exécution de ce dernier arrêté, comme le considère d'ailleurs, de manière implicite mais certaine, l'arrêt n° 78.314, du 25 janvier 1999";

qu'en d'autres termes, selon cet arrêt, l'intérêt des requérants à la suspension de l'arrêté délimitant la zone A réside essentiellement dans la circonstance que cette mesure empêche la poursuite de la procédure d'achat prévue par l'arrêté du 20 décembre 2000, lequel produirait, sinon, tous ses effets pendant la procédure en annulation, privant une éventuelle annulation de son effectivité; que ce raisonnement ne peut plus être tenu, puisque l'arrêté du 20 décembre 2000 est à présent annulé; que certes, l'acte attaqué peut s'analyser comme étant constitutif d'un refus d'intégrer l'immeuble d'habitation du requérant dans la zone A; que, toutefois, contrairement à ce qui se passe en ce qui concerne l'aéroport de Liège-Bierset, la seule délimitation de la zone A de l'aéroport de Charleroi-Gosselies ne paraît pas de nature à lier le Gouvernement quant au choix des mesures d'accompagnement qu'il convient d'y appliquer : il résulte en particulier de l'alinéa 3 du § 6 de l'article 1^{er} bis, que le Gouvernement peut tout autant octroyer des aides à l'isolation acoustique, ainsi qu'il vient d'ailleurs de le décider, que procéder au rachat des immeubles d'habitation sis dans la zone concernée; qu'à défaut, pour le Gouvernement, d'avoir décidé de recourir à la deuxième de ces mesures, la suspension de l'exécution de l'acte attaqué n'est pas de nature à empêcher le requérant de subir le préjudice dont il se prévaut, à savoir l'impossibilité de vendre sa maison et, partant, l'impossibilité d'habiter en un autre endroit;

Considérant que la seconde différence par rapport aux circonstances propres à l'espèce ayant donné lieu à l'arrêt n° 98.248 réside dans la situation du demandeur et, partant dans la matérialité du préjudice invoqué; que dans cette dernière affaire, le préjudice qu'invoquaient les requérants résidait dans des troubles du sommeil, lesquels se répercutaient sur leur état de santé; qu'à cet effet, l'exposé se fondait sur un certain nombre d'éléments concrets permettant d'étayer le préjudice invoqué (certificats médicaux; expertise judiciaire selon laquelle les habitations en question se trouvaient dans une zone qualifiée d'"insupportable",...), de sorte qu'il était établi que l'exécution immédiate de l'acte attaqué était à l'origine d'un préjudice grave; qu'en la présente espèce, le requérant ne fournit aucune donnée relative au préjudice qu'il subit concrètement et actuellement; que sa situation à proximité de la limite de la zone A n'est pas à elle seule décisive; que, par ailleurs, le requérant ne saurait se prévaloir de troubles du sommeil, dès lors que l'aéroport de Charleroi-Gosselies n'est pas exploité durant la nuit, contrairement à celui de Liège-Bierset; qu'ainsi, en l'absence d'éléments concrets étayant la situation personnelle du deuxième requérant, absence que ne compense pas la référence, toute théorique, à l'étude de BRADLEY, la gravité du risque que causerait au deuxième requérant l'exécution immédiate de l'acte attaqué n'est pas établie;

Considérant que le préjudice qui serait subi par des tiers, généralement appelé préjudice "par répercussion", ne peut être pris en considération, dès lors que les requérants n'établissent pas que l'acte attaqué les expose directement et personnellement à un risque de préjudice grave difficilement réparable;

Considérant qu'une des conditions requises par l'article 17, § 2, alinéa 1^{er}, 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 1^{er}.

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.