

CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 126.669 du 19 décembre 2003

A.145.203/XIII-3201

En cause :

1. **la Commune de Woluwé-Saint-Pierre,**
2. **CORTOIS** Peggy,
3. **de BRUYN** Eric,
4. **Madame EVRARD-DECOSTER,**
5. **HENROT** Cathy,
6. **KURGAN** Daniel
7. **LOUIS** Fabienne,
8. **MAGREZ-SONG** Georgette,
9. **PETIT** Frédéric,
10. **PIETERS** Josette
11. **PONTEVILLE** Jacques,
12. **VAN BOECKEL** François,
13. **WALEFFE** Armand,

ayant tous élu domicile chez
Me Dominique LAGASSE, avocat,
chaussée de la Hulpe 187
1170 Bruxelles,

contre :

l'Etat belge,
représenté par le Premier Ministre,
ayant élu domicile chez
Me Jan BOUCKAERT, avocat,
rue Henri Wafelaerts 47-51/1
1060 Bruxelles.

LE CONSEIL D'ETAT, XIII^e CHAMBRE DES REFERES,

Vu la demande introduite le 12 décembre 2003 par la commune de Woluwé-Saint-Pierre, Peggy CORTOIS, Eric de BRUYN, Madame EVRARD-DECOSTER,

Cathy HENROT, Daniel KURGAN, Fabienne LOUIS, Georgette MAGREZ-SONG, Frédéric PETIT, Josette PIETERS, Jacques PONTEVILLE, François VAN BOECKEL et Armand WALEFFE, tendant à la suspension, selon la procédure d'extrême urgence, de l'exécution de "la décision du 3 décembre 2003 du Conseil des ministres fédéral d'adopter le rapport du ministre de la Mobilité et des Transports «sur une politique cohérente en matière de bruit au sujet des vols de jour et de nuit pour l'aéroport de Bruxelles-National»";

Vu l'ordonnance du 13 décembre 2003, notifiée aux parties par télécopie, convoquant celles-ci à comparaître le 16 décembre 2003 à 9.30 heures;

Vu l'ordonnance du 15 décembre 2003 décidant qu'il y a lieu de renvoyer l'affaire devant une chambre de trois membres;

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

Entendu, en son rapport, M. DAOUT, conseiller d'Etat;

Entendu, en leurs observations, D. KURGAN, sixième requérant, Me D. LAGASSE, avocat, comparaisant pour les requérants, Mes J. BOUCKAERT, P. DE BROUX et Ph. DE KEYZER, avocats, et L. GILLAIN, conseiller juridique, comparaisant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis contraire, M. THIBAUT, auditeur au Conseil d'Etat;

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 peuvent être résumés comme suit :

1. Les parties requérantes exposent que depuis son inauguration en 1958 sur le territoire de Zaventem, l'aéroport de Bruxelles-National présente une configuration de pistes pratiquement inchangée : il dispose de trois pistes d'atterrissage ou de décollage, utilisables dans les deux sens, qui forment un "Z" s'articulant autour d'importants hangars et bâtiments.

2. Selon les parties requérantes, le schéma d'utilisation de ces pistes est le suivant :

- la piste 25R-droite (orientée à 250° dans le sens vers Bruxelles) ou en sens inverse 07L-gauche (orientée à 70° vers Louvain); sa longueur est de 3.638 mètres; cette piste est parallèle à la chaussée de Haacht et est principalement utilisée dans le sens Est-Ouest (25R) pour les décollages; elle est également utilisée pour les atterrissages; elle forme la barre supérieure du "Z";
- la piste 25L-gauche ou en sens inverse 07R-droite, parallèle à la première mais distante de celle-ci de plus ou moins deux kilomètres; sa longueur est de 3.211 mètres; elle part de Kortenberg vers Zaventem-centre en passant au-dessus de la chaussée de Waterloo; pratiquement, elle n'est utilisée que pour des atterrissages depuis l'Est vers l'Ouest (25L) pour les avions en provenance de Louvain et Erps-Kwerps; elle forme la barre inférieure du "Z";
- la piste 02 (orientée à 20° du Sud vers le Nord) ou en sens inverse 20 (orientée à 200° dans le sens Nord-Sud); sa longueur est de 2.984 mètres; elle est dès lors nettement plus courte que les deux autres pistes précitées; cette piste est en pente; elle forme la diagonale du "Z" et part de Melsbroek vers Sterrebeek ou vice et versa.

3. Les instructions aux pilotes, contenues dans les "Aeronautical Information Publication" publiées par BELGOCONTROL, stipulent en page AD 2.EBBR 16 le système d'utilisation préférentielle des pistes au point 7.2. "Preferential runway system"; ce point précise que par temps sec pour autant que les composantes de vent soient inférieures à certaines valeurs limites, on utilisera toujours la piste 25R pour les décollages et la piste 25L pour les atterrissages, la piste 25R pouvant aussi être utilisée pour les atterrissages, à discrétion de la tour de contrôle pendant que des approches parallèles sont en progression.

4. Quand les composantes de vent excèdent la valeur maximale, une piste mieux orientée dans le sens du vent est désignée. Ainsi la piste 02(20) est régulièrement utilisée pour les atterrissages et décollages par fort vent du nord ou d'est, plus rarement par vent du sud.

5. Selon les parties requérantes, pour atterrir sur cette piste, les avions sont obligés de survoler à très basse altitude les communes d'Auderghem(carrefour Léonard), de Woluwé-Saint-Pierre (quartier Sainte-Alix, Corniche Verte, Stockel), de Kraainem, de Wezembeek-Oppeem, de Sterrebeek et de Zaventem, zones à très forte densité de population. Cette piste étant très courte, les avions qui l'utilisent au décollage sont obligés d'adopter des régimes de puissance plus grands et mettent nettement plus de temps à monter, ce qui augmente le niveau des nuisances sonores qu'ils produisent ainsi

que le champ de réception de ces nuisances. Au contraire, à l'atterrissage, l'utilisation des pistes 25R et 25L engendre nettement moins de nuisances et de danger, vu que les avions y atterrissent en survolant des quartiers fort peu peuplés du nord du Brabant. L'utilisation de la piste 02(20) provoque en conséquence des nuisances sonores, des pollutions et des risques pour la sécurité beaucoup plus importants que ceux produits par l'utilisation des pistes 25R et 25L.

6. La piste 02(20) est donc, soutiennent les requérants, mise en service uniquement pour des raisons impérieuses de sécurité aérienne lorsque le vent dépasse les limites fixées internationalement. Statistiquement, plus de 90 % de l'année, les avions décollent face au vent, c'est-à-dire vers l'ouest depuis la piste principale de décollage 25R. Les avions atterrissent, dans plus de 80 % des cas, d'est en ouest, en se dirigeant vers les deux pistes parallèles 25 (25R et 25L).

7. Il ressort de la note d'observations déposée par la partie adverse ce qui suit :

- " 1. Un accord a été conclu au sein du Gouvernement fédéral le 11 février 2000, relatif au développement ultérieur de l'aéroport de Bruxelles National.

L'un des objectifs fondamentaux de cet accord était de réduire les nuisances sonores pour les riverains pendant la nuit.

Dans ce cadre, le Gouvernement fédéral appliquait une double approche : d'une part, il entendait limiter le plus possible les zones exposées aux nuisances sonores; d'autre part, il voulait que soit menée, dans les zones confrontées aux nuisances sonores, une politique particulière en matière d'aménagement du territoire et de programmes d'isolation.

A cet effet, les lignes directrices d'un ensemble de mesures destinées à réaliser ces objectifs ont été fixées dans l'accord précité. Ces mesures sont les suivantes :

- mesures visant à s'attaquer à la source des nuisances: il s'agit des mesures qui limitent la production de bruits à la source, comme la fixation de quotas en matière de nuisances sonores, l'interdiction de certains types d'avions, ...;
- des mesures technico-opérationnelles, telles que l'adaptation des procédures aéroportuaires et l'utilisation de l'aéroport, ainsi qu'une infrastructure limitant le bruit;
- des mesures d'aménagement, c'est-à-dire une politique d'aménagement de l'espace cohérente et consistante, accompagnée d'une politique d'isolation ou d'expropriation pour les personnes les plus fortement exposées aux nuisances sonores.

2. Cet accord fédéral a été évalué pour la première fois et actualisé dans le cadre d'un accord conclu au sein du Conseil des Ministres le 9 février 2001.

3. Un «accord de principe conclu entre le Gouvernement fédéral, le Gouvernement flamand et le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à une politique cohérente en matière de nuisances sonores nocturnes concernant l'aéroport de Bruxelles National» a été conclu le 26 février 2002, et a été confirmé et étendu le 16 juillet 2002.

Cet accord porte sur les points suivants :

- l'introduction de nouvelles routes de vol et du «Stable Runway Concentrated Concept» (dit modèle «stable concentré») pour l'utilisation des pistes lors des décollages de nuit : les Gouvernements ont déclaré être d'accord pour une introduction par phasage de ces procédures à partir du 31 octobre 2002 et du 26 décembre 2002;
- la détermination des zones d'isolation et du programme d'isolation;
- l'accord des Gouvernements flamand et bruxellois pour adapter leur réglementation d'émissions sonores aux mesures mises en oeuvre par l'accord fédéral conclu le 11 février 2000.

A cet égard, un point important concernait la recherche d'une définition uniforme de la «nuit». Pour les normes d'émissions sonores, la période de nuit a été fixée entre 23 heures et 5 heures 59; pour le programme d'isolation entre 23 heures et 6 heures 59;

- le maintien (ou standstill) du nombre de vols de nuit par rapport à l'année 1999 (25.000), qui a été fixé dans le permis d'environnement délivré par la Région flamande le 29 septembre 2000.

Il a été convenu qu'une éventuelle augmentation dépendait d'une diminution réelle des nuisances sonores sur le terrain, de la réalisation progressive du programme d'isolation et de l'évaluation des nuisances sonores sur la base de la position acceptée de l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé) concernant la perturbation du sommeil;

- l'élaboration par les Gouvernements bruxellois et flamand d'une proposition concernant une zone résidentielle non aedificandi à proximité de l'aéroport.

Ceux-ci s'engageaient également à insérer des normes d'isolation dans la réglementation en vigueur en matière de construction;

- la création d'un forum de concertation afin d'assurer une transparence de la politique en la matière.

4. Ces accords ont donné lieu à des concertations politiques en vue d'en réaliser la transposition, de sorte que les objectifs soient atteints.

Le 20 septembre 2002, le Comité de concertation "Gouvernement fédéral-Gouvernement des Communautés et des Régions" a approuvé la proposition suivante du groupe de travail créé par lui le 19 juillet 2002 :

- « En exécution du point 4.1 de l'accord de principe, les Gouvernements concernés, après avoir pris connaissance de l'étude d'incidences, marquent leur accord sur l'introduction de la route de décollage nocturne optimisée pour la piste 25R en date du 31 octobre 2002 et pour les pistes 07R, 02 et 20 en date du 26 décembre 2002. La condition suspensive est supprimée.

En exécution du point 4.2 de l'accord de principe, les Gouvernements concernés, après avoir pris connaissance de l'étude d'incidences, marquent leur accord sur l'introduction du modèle dit "Stable Runway Concentrated Concept" pour les décollages en date du 26 décembre 2002. Pour ce qui est des atterrissages, l'introduction du modèle "Stable Runway Concentrated Concept" ne peut s'effectuer qu'après avoir isolé les (chambres à coucher des) maisons des riverains exposés aux nuisances sonores suite à l'introduction du modèle ainsi que des riverains actuellement exposés et qui subiront une augmentation de la nuisance sonore de 3 dB(A) au maximum»;

Après la mise en vigueur des nouvelles procédures de décollage de la piste 25R le 1^{er} novembre 2002, l'impact réel des nouvelles procédures a été examiné à la lumière des pronostics.

5. Lors du Comité de concertation du 29 novembre 2002, les Gouvernements concernés ont reconnu, à la suite de l'examen de l'impact réel, l'émergence de problèmes concernant la transposition de certains aspects des accords précités.

Il a ainsi été constaté que la mise en oeuvre de la procédure, optimisée depuis le 1^{er} novembre 2002, créait néanmoins des nuisances additionnelles dans certaines zones. Pour remédier au problème, la Commission d'avis constituée par l'article 7.1 de l'accord du 22 février 2002 était chargée d'élaborer aussi vite que possible, en ce qui concerne la périphérie Nord de Bruxelles, des propositions en vue d'une réduction additionnelle des nuisances sonores.

Il a également été convenu que l'optimisation définitive des procédures de vol et le changement au niveau de l'utilisation des pistes («Stable Runway Concentrated Concept») seraient mis en oeuvre après avoir établi notamment qu'ils n'exposaient pas d'autres riverains aux nuisances sonores et qu'ils n'imposaient pas aux riverains actuellement exposés des contraintes sonores plus importantes que celles supportées antérieurement.

6. Le procès-verbal du Comité de concertation du 24 janvier 2003 a précisé :

« - Le point 5° de la notification du Comité de concertation du 29 novembre 2002 est libellé comme suit : "l'optimisation définitive des procédures de vol et le changement au niveau de l'utilisation des pistes (stable runway concentrated model) seront instaurés après qu'il ait été établi que ceux-ci satisfont aux conditions mentionnées à l'article 4.2 (pas de nouveaux riverains exposés et pas de nuisances sonores supplémentaires pour les personnes exposées aujourd'hui par rapport aux concours réels 2001) et à l'article 4.3 de l'accord conclu le 16 juillet 2002". L'accord ne spécifie pas davantage les critères permettant d'établir les nuisances mais il a été décidé au sein du groupe de travail d'effectuer le calcul en Laeq 55 dB(A).

- Les Gouvernements concernés reconnaissent cependant que le critère utilisé ne tient pas suffisamment compte de la fréquence des survols et que, par conséquent, le stable runway concentrated model ne peut être mis en oeuvre dans sa forme prévue.

- Le problème des nuisances excessives dans le nord de la périphérie bruxelloise semble précisément se situer au niveau de la fréquence de ces survols.

- Une certaine dispersion des vols doit être prévue pour résoudre le problème avéré de la fréquence.

- La destination des vols est choisie à titre de critère logique de dispersion.

(...) En fonction des destinations, on utilisera l'affectation des routes suivantes :

- les appareils ayant pour destination HUL présentant un QC<4 empruntent la 20 et survolent l'est de la périphérie bruxelloise; on continuera à optimiser la procédure existante;
- les appareils ayant pour destination CIV présentant un QC<4 volent via la 25R en prolongement de la piste (central);
- les appareils ayant pour destination HUL et CIV et présentant un QC>4 volent, via la 25R, en suivant une nouvelle procédure de dispersion, optimisée entre CIV C6 et CIV C7 et définie par des way points;
- les appareils ayant pour destination NICKY, COX volent via la 25R, virage vers la droite (nord de la périphérie bruxelloise)».

Le 14 février 2003, le Comité de concertation a conclu que l'accord du 24 janvier 2003 serait intégralement exécuté.

Ces deux décisions ont fait l'objet d'un recours en suspension (et en annulation), rejeté par (l')arrêt n° 125.026 du 4 novembre 2003.

7. Suite à cet accord du Comité de concertation, une dispersion des départs de nuit au-dessus du Noordrand a été mise en application le 15 mai 2003. Des procédures séparées ont été créées pour les départs en direction de la balise de NIK (tous les avions), de la balise COA (tous les avions), de la balise HUL (pour les avions dont le quota de bruit est supérieur à 4) et de la balise CIV (pour les avions dont le quota de bruit est supérieur à 4). Une procédure de nuit de traversée de Bruxelles pour les avions en direction de la balise de CIV (pour les avions dont le quota de bruit est inférieur à 4) a été mise en service le 12 juin 2003.
8. Le 10 juin 2003, la Cour d'appel de Bruxelles, sur une action intentée par 47 habitants de la périphérie Nord de Bruxelles, statuant en référé, décide d'interdire aux intimés (BIAC, Belgocontrol et l'Etat belge) de permettre des départs de jour et de nuit au-dessus et aux alentours du territoire géographique défini par le terme «Noordrand», ou de laisser passer ceux qui causent un trouble sonore dépassant la moyenne atteinte quand sont utilisées toutes les pistes disponibles de l'aéroport, ainsi que toutes les routes de vols au-dessus de n'importe quelle zone du territoire avec des tracés de vols dispersés. Les pics de bruit ne peuvent dépasser les normes de l'O.M.S. L'interdiction vaut à partir du 61^{ème} jour à dater de la signification de l'arrêt.

Ce faisant, la Cour prescrit aux autorités compétentes une politique de répartition équitable des nuisances sonores en utilisant toutes les pistes disponibles et toutes les procédures de vol possibles.

Un pourvoi en cassation a été introduit contre cet arrêt, qui invoque l'ingérence de l'arrêt de la Cour d'appel dans l'exercice de compétences exclusivement réservées à l'Etat fédéral (méconnaissance du principe de la séparation des pouvoirs).

9. L'Etat s'est néanmoins vu forcé d'exécuter l'arrêt de la Cour d'appel, et l'accord de Gouvernement signé le 10 juillet 2003 reflète cette obligation.

«Pour les nuisances causées par le trafic aérien, plus particulièrement les vols de nuit, le gouvernement, partant de l'accord du 24 janvier 2003, fera procéder

à une évaluation précise des zones survolées, commune par commune et/ou quartier de commune par quartier de commune, afin de mesurer l'impact sonore subi par les populations et afin d'alléger, dans le sens d'une répartition plus équitable, les nuisances ressenties. L'impact du bruit subi sera évalué zone par zone, définies de manière objective, et selon le principe de répartition équitable. Par répartition plus équitable, on entend notamment une révision des procédures de vol en fonction des populations et/ou des zones survolées et du type d'avions en mouvement, ainsi qu'une utilisation plus diversifiée des différentes pistes de décollage et d'atterrissage envisageables, en tenant compte de la sécurité des populations, du trafic aérien et de la gestion de l'aéroport.

Le programme d'isolation sera revu en fonction des solutions choisies ainsi que de la distance des zones survolées par rapport à l'aéroport, et dans le cadre financier fixé.

En attendant cette évaluation et une solution globale et plus équitable, les avions en direction de Huldenberg avec un QC>4 prendront temporairement les routes par l'est de Bruxelles, en utilisant les procédures existantes. La route CIV-H [CIV-M] suivra le trajet le plus proche du Ring.

Pour les vols de jour, le Gouvernement décide d'une répartition plus équitable des nuisances en respectant les principes suivants: (1) évaluation précise de la situation actuelle conformément à la démarche prévue pour les vols de nuit (cadastre bruit, impact de bruit zone par zone et répartition équitable) et (2) augmentation des taxes de décollage pour les avions bruyants décollant entre 21h et 23h et entre 6h et 8h, et ayant un QC supérieur ou égal à 12.

En outre, de manière générale pour ce qui concerne la piste 25 droite, les procédures de vol seront optimisées par le recul de 300 mètres du seuil de décollage.

Le gouvernement renforcera les procédures de "Noise Abatements" et veillera à leur respect».

Cet accord a donné lieu à diverses mesures transitoires d'exécution. Par décision du 22 juillet 2003, les vols de nuit des avions lourds (QC entre 4 et 12) en direction de Huldenberg empruntent désormais la piste 20, au lieu de la 25R, lorsque les critères de sécurité le permettent. Par décision du 25 juillet 2003, le seuil de décollage de la piste 25R a été reculé de 300 mètres pour les vols de nuit.

Depuis le 2 octobre 2003, la route modifiée Chièvres-heavy (CIV3M) est d'application (voy. pièce 4 du dossier des requérants).

10. Entre-temps, toujours aux fins d'exécuter au mieux l'arrêt précité, un groupe de travail est mis en place le 25 juillet 2003, sous le nom de BRUNORR (Brussels Airport Noise Reduction and Redistribution). Ce groupe de travail est constitué des représentants de la BIAC, de Belgocontrol et de la Direction Générale des Transports Aériens (DGTA).

Dix réunions ont permis d'aboutir, le 26 septembre 2003, à un «Plan d'action pour la dispersion des vols de nuit et de jour de l'aéroport de Bruxelles-National», dont l'objectif est de présenter les actions nécessaires pour, d'une part, exécuter l'accord gouvernemental du 10 juillet 2003 et, d'autre part, se conformer à l'arrêt du 10 juin précité. Ce plan d'action est validé par l'organisme international indépendant Eurocontrol le 30 septembre 2003.

Après une présentation à la presse par le Ministre de la Mobilité, le 30 septembre 2003, le plan d'action a été débattu au sein des commissions compétentes du Sénat et de la Chambre des Représentants et a fait l'objet de plusieurs réunions intercabinets, durant desquelles les différents aspects du plan, notamment le cadastre de bruit, les propositions d'utilisation des pistes et la proposition des nouvelles routes (cf. infra) ont été discutées.

Les actions proposées dans ce plan sont regroupées en trois «étapes» :

- 1^o dispersion par l'utilisation des pistes;
- 2^o dispersion par l'utilisation des routes;
- 3^o investissements en infrastructure.

Ces étapes sont précédées de la présentation d'une méthodologie d'évaluation des nuisances sonores subies par les riverains (le «cadastre de bruit»).

8. La partie adverse développe ainsi qu'il suit la "méthodologie d'évaluation des nuisances sonores" et la première étape du plan :

" La méthodologie d'évaluation des nuisances sonores débute par le calcul des «contours de bruit» en utilisant l'indicateur LDEN

(Cet indicateur exprime le niveau de bruit moyen, tenant compte toutefois du moment de la journée. L'indicateur LDEN pèse en effet les niveaux de bruit selon le moment du jour par l'application des coefficients suivants :

- jour (7h-19h) : 1
- soir (19h-23h) : 3,16
- nuit (23h-7h) : 10.

L'utilisation de cet indicateur est imposée par la Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002.)

selon le modèle INM, internationalement reconnu et testé. Ces contours de bruit LDEN sont complétés par la rédaction des «contours de fréquences» qui mesurent le nombre de dépassements d'une limite sonore et une comparaison des contours calculés avec les mesures réelles effectuées par BIAC, l'Institut Bruxellois de Gestion l'Environnement (IBGE) et l'administration de la Région Flamande (AMINAL).

La proposition de réaliser un cadastre de bruit selon cette méthodologie a été approuvée par le cabinet restreint le 26 novembre 2003. Dès le 28 novembre, ce cadastre de bruit de la situation actuelle et de l'année 2002 a été présenté.

La première «étape» des actions proposées dans le plan vise à réaliser une dispersion des vols par une utilisation plus diversifiée des différentes pistes de décollage et d'atterrissage existantes. Cette répartition a été analysée par le groupe de travail BRUNORR sur la base d'une mesure de dispersion qui calcule le nombre de décollages et d'atterrissages au dessus des six zones, situées dans le prolongement immédiat des pistes :

- Zone 1, dans le prolongement de 25R : Diegem/Haren
- Zone 2, dans le prolongement de 07R : Zaventem
- Zone 3, dans le prolongement de (20) : Wezembeek-Oppem
- Zone 4, dans le prolongement de 25L : Erps-Kwerps
- Zone 5, dans le prolongement de 07L : Steenokkerzeel
- Zone 6, dans le prolongement de 02 : Perk

Le nombre de vols est pondéré en fonction du type de mouvement (décollage vs. atterrissage), du type d'avion et du moment de la journée.

Ensuite, les différents scénarios possibles d'utilisation simultanée des pistes ont été inventoriés, tenant compte des restrictions qui découlent des circonstances météorologiques, des règles techniques du transport aérien (entre autres facilités techniques dont les pistes doivent être munies), et de la capacité. Du point de vue de la sécurité, huit scénarios ont été retenus, qui diffèrent sur le plan de (la) capacité. D'autres scénarios ont été abandonnés pour diverses raisons météorologiques ou procédurales (incompatibilité avec les routes existantes ou envisagées).

Sur la base de ces scénarios, une vingtaine de scénarios concrets d'utilisation des pistes par semaine ont été examinés, dont un seul a été finalement retenu (le scénario A13). Ce scénario permet une dispersion maximale, tenant compte des restrictions de sécurité et de capacité. Les autres ont été rejetés pour des raisons diverses.

Ce scénario a été discuté notamment lors des réunions du groupe de travail intercabinets des 26 et 27 novembre 2003, qui ont conduit à une adaptation du scénario A13, devenu «A31». Le cabinet restreint a approuvé ce scénario adapté le 28 novembre 2003 (cf. pièce n° 9). Il convient de souligner que ce scénario A31 est directement issu des scénarios d'utilisation simultanée des pistes retenus dans le plan de dispersion et entièrement validés par Eurocontrol, notamment du point de vue de la sécurité, qui ne le remet absolument pas en cause (cf. ci-dessus)".

9. La partie adverse expose enfin ce qui suit :

- " 1. Dans son arrêt du 10 juin 2003, la Cour d'appel ne s'est pas prononcée sur la demande d'astreinte formée par les appelants: elle a renvoyé cette partie de la demande au rôle particulier, annonçant qu'elle jugerait de la demande en cas de non exécution de l'arrêt.

Malgré les efforts manifestes de l'Etat belge, les appelants ont réclamé l'application des astreintes. Par arrêt du 18 novembre 2003, la Cour a condamné l'Etat belge à une astreinte de 50.000 EUR par jour, aussi longtemps qu'il n'aurait pas pris les décisions appropriées, et aussi longtemps que l'exécution de ces décisions par ses services, BIAC et Belgocontrol, ne serait pas assurée.

2. Pour éviter l'application de cette lourde astreinte, la partie adverse a donc dû adopter une décision de principe en Conseil des Ministres du 3 décembre 2003. Cette décision prévoit que :

« Accord de principe sur une politique cohérente en matière de bruit au sujet des vols de jour et de nuit pour l'Aéroport de Bruxelles-National.

Le Conseil marque son accord sur le rapport ci-annexé, étant entendu que le régime y approuvé et auquel sera immédiatement donné exécution, est à considérer comme un régime provisoire qui sera réexaminé après évaluation complète et validation du cadastre du bruit sur une période suffisamment longue».

Le rapport annexé à cet accord de principe est notamment relatif:

1° au cadastre de bruit: les principes méthodologiques sont acceptés, sous réserve de validation du modèle par des mesures «sur le terrain»;

2° à l'utilisation des pistes: le scénario A31 est accepté, tel que modifié suite aux remarques de BIAC et Belgocontrol et après une modification additionnelle afin d'alléger la situation pour la zone 3 (Wezembeek-Oppem);

3° aux routes des vols: certaines procédures de décollage existantes pour la piste 25R sont modifiées de la manière suivante :

1° vers le nord et l'est (balises de Helen, Denut, NIK): l'effet de concentration découlant de l'obligation d'utiliser des «way point» (tourner au dessus d'un point déterminé) est supprimée; dorénavant le virage peut être effectué après avoir atteint une certaine altitude (700 ft).

2° vers le sud : pour les départs le jour pendant le week-end, la route «Chabert» est réintroduite. Cette route consiste en un décollage vers le Sud en ligne étroite au dessus de Bruxelles.

De plus, le rapport prévoit encore une interdiction de vols des avions les plus bruyants (QC > 24) (lire : 4)) entre 6h et 7h du matin. Finalement, le rapport donne un aperçu de l'état de la question relatif à l'élaboration d'autres mesures contenues dans le plan de dispersion (noise abatment procédures, harmonisation des normes sonores, contrôle de la soumission aux procédures et investissements à long terme)".

10. Il s'agit de l'acte dont la suspension de l'exécution est demandée.

11. La partie adverse a déposé à l'audience le tableau suivant, qui constitue l'annexe relative à l'utilisation des pistes :

Huidig schema					Schema A13				Voorstel			
DAG		NACHT			DAG		NACHT		DAG		NACHT	
Departure	Arrival	Departure	Arrival		Departure	Arrival	Departure	Arrival	Departure	Arrival	Departure	Arrival
Maandag	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L	25R	25R/25L	20(<3:00)	20(<3:00)	25R	25R/25L	20(<3:00)	25L/25R(<3:00)
							02(>3:00)	02(>3:00)			07R/07L/02(>3:00)	02(>3:00)
Dinsdag	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L
Woensdag	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L	25R*	25R/25L	25R(<3:00)	25R/25L(<3:00)
											02/07 (>03:00)	02 (>03:00)
Donderdag	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L
Vrijdag	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L	25R	25R/25L	20(<3:00)	20(<3:00)	25R*	25R/25L	20(<3:00)	25L/25R(<3:00)
							02(>3:00)	02(>3:00)			07R/07L/02(>3:00)	02(>3:00)
Zaterdag	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L	07R/07L/02	02	25L	25R	07R/07L/02 (1)	02	25L	25R
									25R (2)	25R/25L		
Zondag	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L	20	20/25R	25R/20	25R/25L	20 (<17.00)	25R/25L	25R/20	25R/25L
									25R (>17.00)			

Considérant que la partie adverse fait valoir que c'est à tort que les requérants introduisent leur demande sous le bénéfice de la procédure d'extrême

urgence; qu'elle expose que "pour introduire la présente procédure en suspension en extrême urgence, les requérants ont attendu jusqu'au 12 décembre 2003, à savoir 9 jours après que la «décision» attaquée ait été rendue publique, le 3 décembre 2003" et que "la présente requête en suspension ne peut dès lors être considérée comme extrêmement urgente, vu le délai qui s'est déjà écoulé entre la date à laquelle les requérants avaient connaissance de la «décision» attaquée et la date de l'introduction de ce recours en suspension en extrême urgence"; qu'elle soutient qu'il a déjà été jugé que la simple durée d'une procédure en suspension ordinaire ne peut justifier en soi l'introduction d'un recours en suspension en extrême urgence, et, qu'en l'espèce, les requérants ne fondent l'extrême urgence que sur le fait qu'une procédure en suspension ordinaire prendrait trop de temps; que, pour la partie adverse, "à défaut d'autres raisons valables, l'extrême urgence ne peut être acceptée"; qu'elle affirme, enfin, que "la «décision» attaquée n'est pas un acte administratif faisant grief", qu'"il peut tout au plus être considéré comme un acte préparatoire, qui nécessite encore une prise de décision ultérieure", que "la mise à exécution de la «décision» attaquée prendra encore des mois, vu les diverses instances impliquées dans le processus décisionnel et les procédures à suivre avant d'aboutir à une mesure d'exécution"; qu'elle en conclut qu'"il ne peut donc pas être soutenu qu'un recours en suspension ordinaire ne pourrait pas empêcher la mise à exécution intégrale de la «décision» attaquée";

Considérant que les requérants font valoir, après avoir exposé le risque de préjudice grave difficilement réparable auquel ils seraient confrontés en cas d'exécution immédiate de la décision dont ils demandent la suspension de l'exécution, que "eu égard à la durée normale d'une procédure en suspension ordinaire, celle-ci ne permettrait pas d'éviter aux requérants que la décision attaquée soit mise à exécution, avec toutes les nuisances et tous les dangers évoqués ci-avant, d'autant moins que la partie adverse a expressément indiqué dans la décision attaquée qu'il lui «sera immédiatement donné exécution»";

Considérant que, en ce qu'elle se base sur l'analyse de la nature de l'acte dont la suspension de l'exécution est demandée, la contestation du recours à la procédure d'extrême urgence est liée à l'examen de l'exception d'irrecevabilité y relative soulevée par la partie adverse;

Considérant que le recours à la procédure d'extrême urgence, qui réduit à un strict minimum l'exercice des droits de la défense et l'instruction de la cause, doit rester exceptionnel et ne peut être admis qu'en cas d'imminence du péril que la procédure de suspension a pour objet de prévenir, et à la condition que la partie requérante ait fait

toutes diligences pour prévenir le dommage et saisir le Conseil d'Etat dès que possible; que l'extrême urgence doit être appréciée non seulement en fonction de l'imminence de l'exécution effective de l'acte dont la suspension est demandée, mais aussi de la date de la notification ou, le cas échéant, de la prise de connaissance de cet acte, de son caractère exécutoire et de l'attitude de la partie requérante;

Considérant qu'en l'espèce, la demande a été introduite le 12 décembre 2003; que la diligence avec laquelle les requérants ont agi ne peut faire l'objet de critique; qu'il doit être admis qu'un délai de neuf jours, après qu'une décision est prise en Conseil des Ministres, soit normal pour en obtenir une connaissance effective et suffisante pour introduire une demande de suspension, d'autant qu'il ressort du dossier de la partie adverse que c'est le vendredi 5 décembre 2003 que son conseil a adressé copie de l'acte aux conseils de certaines parties requérantes, correspondance qui n'a pas pu, selon toute vraisemblance, être reçue avant le lundi 8 décembre; que le recours à la procédure d'extrême urgence n'a pas empêché la partie adverse de faire valoir ses observations, de constituer et de déposer un dossier administratif dont elle n'a pas allégué qu'il devrait être complété;

Considérant qu'il ressort des pièces déposées par la partie adverse que, dès le lendemain du Conseil des Ministres du 3 décembre 2003, le Ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale, d'une part, et le Vice- premier Ministre, Ministre du Budget et des Entreprises publiques, d'autre part, notifiaient respectivement aux entreprises publiques autonomes BELGOCONTROL et S.A. BRUSSELS INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY (BIAC) les décisions et leurs annexes en leur demandant une prompte exécution; qu'à l'audience, le conseil des parties requérantes a fait valoir que des instructions auraient été données afin d'assurer la mise en pratique des nouvelles dispositions pour le 22 janvier 2004, ce qui n'a pas fait l'objet de démenti par la partie adverse; que le recours à la procédure ordinaire ne pourrait dès lors permettre aux requérants d'obtenir une décision en temps utile;

Considérant qu'en faisant référence expresse aux éléments préalablement exposés dans leur demande quant au risque de préjudice grave que leur occasionnerait l'exécution immédiate de l'acte critiqué et à l'impossibilité de recourir à la procédure ordinaire, les parties requérantes justifient à suffisance l'introduction de leur demande sous le bénéfice de l'extrême urgence;

Considérant que la partie adverse soulève une exception d'irrecevabilité tirée du défaut d'intérêt des parties requérantes, au motif que, d'une part, leur intérêt ne se distingue pas de l'intérêt général et que, d'autre part, leur intérêt serait illégitime;

Considérant que la partie adverse expose que l'intérêt des parties requérantes serait illégitime, en raison du fait que "la décision dont la suspension de l'exécution est demandée vise à exécuter les arrêts de la Cour d'appel de Bruxelles des 10 juin et 18 novembre 2003, ce que les requérants admettent expressément", et que "prétendre à la suspension et à l'annulation de cette décision, qui exécute directement lesdits arrêts, mène forcément à une situation considérée comme illégale par ces arrêts"; qu'elle en conclut qu'"une telle prétention n'est pas légitime"; que, selon la partie adverse "il ressort en effet de l'ensemble de la requête que le principe attaqué par les requérants est celui de la dispersion des vols sur l'ensemble des pistes disponibles" et que "ce principe de dispersion, outre le fait qu'il est consacré depuis le 24 janvier 2003, est expressément imposé par les arrêts précités de la Cour d'appel"; qu'elle prétend qu'"il n'est donc pas possible, pour les requérants, de demander la suspension d'une décision que la partie adverse est forcée d'adopter en exécution d'une décision judiciaire";

Considérant qu'il n'est nullement contradictoire, dans le chef des requérants, d'admettre que la partie adverse doit exécuter les arrêts prononcés par la Cour d'appel les 10 juin et 18 novembre 2003 et de faire valoir, notamment dans le cadre d'une procédure en suspension ou en annulation devant le Conseil d'Etat, que les décisions choisies en vue d'assurer l'exécution desdits arrêts ne sont pas conformes à la légalité; qu'une telle prétention est légitime;

Considérant que l'intérêt qu'invoque la première requérante, la commune de Woluwé-Saint-Pierre, tient au risque d'accident résultant de la mise en oeuvre de l'acte critiqué et à l'exode d'habitants qui s'ensuivrait; qu'un tel intérêt ne se distingue pas de l'intérêt général et ne s'identifie pas avec l'intérêt communal; que cet intérêt n'est pas spécifique et que l'exception est fondée à l'égard de la première requérante;

Considérant qu'en ce qui concerne les autres requérants qui sont domiciliés ou résident dans l'axe de la piste 02(20), leur intérêt personnel et direct est établi, étant immédiatement concernés par la mise en oeuvre de la décision critiquée; qu'à leur égard l'exception ne peut être accueillie;

Considérant que la partie adverse soulève une exception d'irrecevabilité en raison de la nature de la "décision" dont la suspension de l'exécution est demandée;

qu'elle expose que la décision adoptée par le Conseil des Ministres ne constitue pas un acte administratif susceptible d'être attaqué devant le Conseil d'Etat, au motif qu'elle ne constitue pas un acte susceptible de produire par lui-même des effets juridiques; qu'elle soutient que "cette décision doit nécessairement être suivie d'actes juridiques modifiant les règles d'utilisation des pistes et les trajectoires suivies par les avions, actes devant être adoptés par l'autorité administrative compétente, en l'occurrence selon les cas le Ministre de la Mobilité et des Transports et/ou Belgocontrol"; qu'elle fait référence à l'article 2, § 2, de l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air et soutient que "tout au plus la décision attaquée pourrait-elle être considérée comme un acte préparatoire aux décisions ultérieures de mise en oeuvre par le Ministre compétent et Belgocontrol"; qu'elle rappelle qu'un acte préparatoire ne cause pas davantage grief et ne peut faire l'objet d'un recours en suspension et en annulation devant le Conseil d'Etat; que, pour la partie adverse, "en l'espèce, la décision attaquée est le fruit d'une discussion politique entre les membres du Conseil des Ministres, qui conviennent d'une «politique cohérente en matière de bruit au sujet des vols de jour et de nuit pour l'Aéroport de Bruxelles-National», et marquent leur «accord de principe» sur un «régime provisoire qui sera réexaminé après évaluation complète et validation du cadastre du bruit sur une période suffisamment longue» et qu'"il ne se déduit nullement des termes de cette décision, ni de ses annexes, qu'elle pourrait produire des effets de droit contraignants qui feraient immédiatement grief aux requérants";

Considérant que l'article 2, § 2, de l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air dispose comme suit :

- " Les délimitations de la région d'information de vol de Bruxelles ainsi que celles des régions de contrôle, des zones de contrôle, des routes à service consultatif, des routes ATS, des zones de circulation d'aérodrome, des zones de contrôle et des classes d'espaces aériens ATS comprises dans l'espace aérien défini au § 1er sont fixées par décision du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du directeur général de l'Administration de l'Aéronautique";

Considérant qu'il résulte de cette disposition que si les délimitations, notamment, des routes "ATS" ("Air Traffic Services") sont fixées par décision du Ministre chargé de l'Administration de l'aéronautique ou du directeur général de l'Administration de l'aéronautique, rien n'est expressément prévu quant aux règles déterminant l'utilisation des pistes, celles-ci étant pourtant définies en tant que telles à l'article 1^{er} dudit arrêté; que, de la sorte, un tableau tel que celui qui a été adopté par le Conseil des Ministres le 3 décembre 2003, notifié le 4 décembre 2003 à la BIAC et à BELGOCONTROL et qui s'impose notamment à ce dernier organisme afin d'établir et de publier les mesures d'exécution technique "Airport Information Publication" (A.I.P.)

est un acte qui produit directement des effets juridiques, susceptible dès lors d'être attaqué devant le Conseil d'Etat; que l'exception ne peut être accueillie;

Considérant qu'en vertu de l'article 17, § 2, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, "la suspension de l'exécution ne peut être ordonnée que si des moyens sérieux susceptibles de justifier l'annulation de l'acte ou du règlement attaqué sont invoqués et à condition que l'exécution immédiate de l'acte ou du règlement risque de causer un préjudice grave difficilement réparable";

Considérant que les requérants prennent un moyen, le quatrième de la requête, de la violation du principe général de droit administratif selon lequel tout acte administratif doit reposer sur des motifs matériellement exacts, pertinents et légalement admissibles et de la violation du principe de proportionnalité; qu'en la seconde branche de ce moyen, les requérants exposent que l'acte critiqué décide une utilisation nettement plus intense de la piste 02(20), alors que, jusqu'à présent, pour des raisons de sécurité (du fait qu'il s'agit de la piste la plus courte de l'aéroport de Bruxelles-National, qu'elle est en pente, qu'elle est orientée Nord-Sud et qu'elle ne peut pas être utilisée lorsque le plafond de visibilité pour les pilotes d'avions est inférieur à 500 mètres -au lieu de 150 mètres pour les autres pistes), cette piste n'a pas été utilisée de manière habituelle mais de manière occasionnelle lorsque son utilisation s'impose pour des raisons liées soit aux conditions climatiques (vents dominants venant du Nord ou du Nord-Est) soit à l'indisponibilité pour cause de travaux des autres pistes; qu'ils en déduisent que la décision d'utiliser plus intensivement la piste 02(20) ne pouvait donc pas être prise sans d'impérieuses raisons qui font défaut en l'espèce;

Considérant que les requérants prennent un cinquième moyen de la violation de l'article 23, alinéa 3, 2^o, de la Constitution combiné avec l'article 8.1. de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales et le principe général de "standstill", en ce que l'acte critiqué décide une utilisation nettement plus intense de la piste 02(20) alors que les dispositions et principes visés au moyen interdisent à une autorité administrative de prendre une décision ayant pour effet d'accroître les nuisances environnementales subies par les citoyens et les atteintes à leur vie privée et familiale; que les requérants soutiennent que l'accroissement desdites nuisances et atteintes résultera non seulement de l'utilisation plus fréquente de la piste 02(20) mais aussi du fait que, compte tenu des caractéristiques propres de cette piste, son utilisation est nettement plus bruyante et dangereuse spécialement en cas de vent arrière ou latéral au décollage;

Considérant que la partie adverse répond, en ce qui concerne la deuxième branche du quatrième moyen, que la décision critiquée n'est pas relative "aux règles d'utilisation des pistes mais bien à l'utilisation préférentielle des pistes"; que cette décision n'implique en aucun cas qu'une situation plus dangereuse soit créée et respecte les règles de sécurité imposées en la matière; qu'en ce qui concerne le cinquième moyen, elle répond, d'une part, que "l'article 23 de la Constitution, en ce qu'il prévoit un droit à la santé et à un environnement sain, ne constitue pas une disposition directement applicable", qu'il soit "combiné ou non avec l'article 8 CEDH" et, d'autre part, qu'"à supposer même qu'il faille reconnaître, en l'espèce, un effet direct au droit à un environnement sain et une obligation de standstill" dans son chef, l'existence de raisons contraignantes ou impérieuses peut justifier une diminution des droits garantis; qu'elle prétend que la politique menée visant à répartir dans la mesure du possible la charge de la nuisance sonore est bien une "raison impérieuse qui permettrait, si nécessaire, d'opérer une certaine régression toute relative en l'espèce et proportionnellement admissible au regard de l'objectif poursuivi, des droits consacrés par l'article 23 de la Constitution, dont le droit à un environnement sain";

Considérant que les requérants, à l'appui de la deuxième branche du quatrième moyen et du cinquième moyen, et en annexes à leur demande, produisent des pièces émanant de la Direction générale Transport Aérien (lettre du 13 septembre 2002 au 6^{ème} requérant), du service de médiation pour l'aéroport de Bruxelles-National (procédures de décollage et d'atterrissage), de la Vice-Première Ministre, Ministre de la Mobilité et des Transports (lettre du 23 décembre 2002 au même 6^{ème} requérant) qui font toutes état du fait que l'utilisation de la piste 02(20) est réservée à des circonstances bien précises, à défaut de pouvoir utiliser les autres; que, dans un courrier électronique du 17 novembre 2003 adressé au même requérant (et à plusieurs autres destinataires dont M. Jean-Claude TINTIN, administrateur délégué de BELGOCONTROL), le directeur du service de médiation pour l'aéroport de Bruxelles national, de son adresse "mobilit.fgov.be", écrivait notamment ce qui suit :

- " Selon la réglementation aéronautique en vigueur à l'aéroport de Bruxelles-national, la piste 02 ne peut être mise en service que dans des circonstances exceptionnelles liées soit aux conditions climatiques soit à l'indisponibilité pour cause de travaux des autres pistes.

(...)

La piste diagonale 02/20 a la particularité que son utilisation en atterrissage 02 ou en décollage 20 survole sans cesse toujours des zones à très forte densité de population. Cette piste est bruyante et dérangeante, car c'est une des seules procédures qui survole à très basse altitude les quartiers résidentiels des communes de Woluwe Saint-Pierre, Wezembeek-Oppem, Crainhem et Sterrebeek";

Considérant que les requérants produisent également une pièce attestant de la réaction de plusieurs compagnies aériennes (SN BRUSSELS AIRLINES, VIRGIN EXPRESS, DHL, THOMAS COOK AIRLINES et BIRDY AIRLINES) s'opposant, pour des raisons de sécurité, à la décision critiquée;

Considérant que présente un caractère sérieux au sens de l'article 17, § 2, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, le moyen qui, à première vue et dans l'état du dossier, apparaît recevable et de nature à entraîner l'annulation, sans nécessiter un examen long et méticuleux inconciliable avec la notion de référé;

Considérant, sur la deuxième branche du quatrième moyen et le cinquième moyen confondus, qu'il ressort des documents produits aux débats que, d'une part, la décision critiquée a des effets sur le droit à la santé et à un environnement sain des requérants, protégé par l'article 23 de la Constitution et l'article 8.1. de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, droit que du reste la Cour d'appel de Bruxelles, en son arrêt du 10 juin 2003, reconnaît également dans le chef des justiciables l'ayant saisie, et que, d'autre part, aucune des pièces se trouvant au dossier administratif ne permet au Conseil d'Etat de contrôler les motifs pour lesquels l'atteinte aux droits des requérants serait justifiée par une raison impérieuse et dans une mesure proportionnellement admissible au regard de l'objectif poursuivi ni les motifs pour lesquels l'utilisation de la piste 02(20) jusqu'à présent exceptionnelle pour des raisons environnementales et de sécurité perdrait ce caractère; que la deuxième branche du quatrième moyen et le cinquième moyen sont sérieux;

Considérant qu'au titre de risque de préjudice grave difficilement réparable, les requérants, à l'exception de la première requérante, exposent qu'ils sont tous riverains de la piste 02(20) ou du couloir aérien qui y mène; qu'ils font valoir que l'exécution de l'acte critiqué aboutira à une utilisation systématique de cette piste et de ce couloir aérien, ce qui entraînera une augmentation sensible de la charge des nuisances sonores qu'ils subissent; que l'accroissement de la circulation aérienne vers et à partir de cette piste, trois nuits par semaine et un samedi sur deux à l'atterrissage (à raison de 257 avions au ras de leurs maisons), ainsi que six nuits par semaine et tous les dimanches au décollage, outre l'utilisation circonstancielle de cette piste (soit 10% à l'atterrissage), générera, selon eux, une charge sonore d'autant plus importante pour les raisons suivantes :

- "cette piste étant très courte, les avions qui l'utilisent au décollage sont obligés d'adopter des régimes de puissance plus grands, ce qui augmente le niveau des nuisances sonores qu'ils produisent", ce que confirment tant un pilote d'avion chevronné que plusieurs compagnies aériennes dans une lettre ouverte adressée au ministre compétent;
- "en cas de décollage avec le vent dans le dos, un avion met nettement plus de temps à monter, ce qui augmente fortement la superficie des nuisances sonores qu'il provoque", ce que confirment les mêmes compagnies aériennes;
- "pour atterrir sur la piste 02(20), les avions sont obligés de voler assez bas et d'augmenter la puissance de leurs moteurs avant d'atterrir afin de se mettre bien dans l'axe de la piste, ce qui augmente fortement les nuisances sonores pour les riverains de cette piste et du couloir aérien qui y mène";
- "l'utilisation de la piste 02(20) et du couloir aérien qui y mène provoque un effet Vortex (c'est-à-dire une dépression de vents liée à un déplacement de masse dans l'air) qui entraîne un sifflement qui s'ajoute aux autres nuisances sonores causées par les avions qui empruntent cette piste et ce couloir aérien";

qu'ils affirment que ces nuisances sonores additionnelles porteront gravement atteinte à la qualité de leur vie et à celle de leur sommeil, ainsi qu'au respect de leur vie privée et familiale, d'autant plus qu'elles seront concentrées sur les week-ends; qu'ils soulignent que ce préjudice est particulièrement grave parce qu'il porte atteinte à des droits fondamentaux, à savoir le droit à l'environnement sain protégé par l'article 23 de la Constitution et le droit au respect de la vie privée et familiale consacré par l'article 22 de la Constitution et par l'article 8.1. de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales; qu'à leur estime, une telle atteinte est par nature difficilement réparable; qu'ils invoquent encore le danger pour la sécurité des riverains, du fait de la longueur de la piste, fort courte, ce qui augmente le risque d'accident au sol et dans les airs lors des décollages et atterrissages; qu'ils s'appuient sur le témoignage d'un pilote d'avion chevronné qui conteste le nouveau plan de vols; qu'ils font valoir que ce danger est aussi dénoncé par différentes compagnies aériennes, lesquelles considèrent notamment que seules les pistes 25L et 25R sont opérationnelles en cas de faible visibilité, que l'utilisation de pistes parallèles pour les atterrissages augmente l'espace qui sépare les avions dans l'approche finale, ce qui diminue le risque de turbulences et d'accident, que l'utilisation d'une piste courte augmente le risque de panne de moteur au décollage, que l'utilisation de pistes qui se croisent pour les décollages (piste 25R)

et les atterrissages (piste 02) augmente le risque de collision d'avions; qu'ils soulignent aussi que l'effet Vortex entraîné par l'utilisation de cette piste est susceptible de soulever les toitures des maisons avoisinantes et donc de causer des dégâts importants; qu'ils concluent qu'un tel risque de préjudice pesant sur leur sécurité est grave et difficilement réparable; qu'enfin, ils considèrent que l'utilisation intensive de cette piste augmentera la pollution de leur environnement, ce qui aura un impact sur la qualité de leur vie et de leur environnement;

Considérant que la partie adverse renvoie à son argumentation quant à l'absence d'intérêt et l'estime a fortiori transposable à l'absence de préjudice grave difficilement réparable; qu'elle rappelle que la décision critiquée ne peut être à l'origine des préjudices invoqués, puisque diverses décisions sont nécessaires pour mettre en oeuvre le projet de dispersion approuvé par la décision critiquée; qu'à titre subsidiaire, elle considère que les requérants sont déjà soumis à un certain nombre de nuisances aériennes et que la mise en oeuvre de la décision critiquée ne fait pas qu'aggraver leur situation puisqu'elle réduit par ailleurs les vols de nuit pour la zone est par rapport à la situation actuelle, "de trois vols par nuit, puisqu'il y aurait deux nuits sans vols de nuit, et une éventuelle augmentation de deux vols par nuit les autres nuits en cas de faible trafic" (sic); qu'elle estime, par ailleurs, que la gravité du préjudice n'est pas établie, les requérants ne démontrant en rien que les nuisances sonores sont particulièrement intolérables; que, selon elle, "ces nuisances sont objectivement comparables à celles subies dans un intérêt collectif, par les riverains d'une route urbaine à grand trafic - tels les boulevards périphériques et les grands axes d'accès aux centres urbains- ou d'une gare ferroviaire, desservie tard dans la nuit ou encore d'une entreprise exploitant des spectacles nocturnes, d'une caserne de pompiers effectuant des missions de nuit, etc."; qu'elle fait valoir qu'en outre, la suspension de l'exécution de l'acte critiqué aurait pour conséquence de causer un préjudice proportionnellement plus important pour les habitants de la périphérie nord de Bruxelles, ce qu'a expressément reconnu la Cour d'appel de Bruxelles dans ses arrêts des 10 juin et 18 novembre 2003; que, selon la partie adverse, dans la mise en balance des préjudices, le Conseil d'Etat ne pourrait décider autrement que la Cour d'appel; qu'encore à titre subsidiaire, en ce qui concerne le danger pour la sécurité des riverains, elle souligne que le risque de "crash" aérien n'est pas propre aux mesures concernées et peut se produire sur tout territoire survolé de jour ou de nuit, que les requérants étant déjà soumis à ce risque, la gravité du préjudice n'est pas établie; qu'elle observe qu'en outre, ce risque a été pris en compte dans l'établissement du plan de dispersion, lui-même soumis aux normes internationales de sécurité, que le rapport d'Eurocontrol sur le projet de plan de dispersion, conclut qu'en termes de sécurité, l'évaluation réalisée résulte d'un examen approfondi qui justifie

parfaitement les différents scénarios d'utilisation simultanée des pistes proposées; qu'elle conclut que le danger potentiel d'un survol aérien n'est en rien aggravé et qu'en toute hypothèse, la suspension de l'exécution de la décision ne réduira pas le risque allégué d'une catastrophe aérienne;

Considérant qu'il y a lieu d'observer au préalable que la partie adverse ne conteste pas que la piste 02(20) n'est pas orientée dans le sens des vents dominants, qu'elle ne conteste pas non plus qu'elle est courte ni qu'elle n'est ou n'était utilisée que de manière occasionnelle, soit en cas de vents trop forts ou en cas de travaux sur l'une ou l'autre piste principale; que, de même, elle ne conteste pas davantage que son utilisation entraînera des nuisances sonores plus importantes que celles résultant des autres pistes en raison de sa distance plus réduite, tant à l'atterrissage qu'au décollage;

Considérant, par ailleurs, ainsi qu'il ressort de l'examen de la recevabilité, que les requérants personnes physiques ont bien intérêt au recours et que donc l'argumentation de la partie adverse relative à l'absence d'intérêt ne peut servir de démonstration de l'absence de risque de préjudice grave difficilement réparable; que l'exécution de l'acte critiqué, lequel produit des effets de droit, est par elle-même susceptible de causer un risque de préjudice grave difficilement réparable, même si, le cas échéant, elle appelle des mesures complémentaires;

Considérant qu'ensuite, il n'est pas exact de soutenir que le plan de dispersion adopté réduit les vols de nuit pour la zone est; que, s'il est vrai que la comparaison des tableaux relatifs à la situation actuelle et à la situation future laisse cette impression, une lecture attentive du rapport BRUNORR montre qu'en réalité, ce qui est pris en compte dans la situation actuelle quant aux vols de nuit sur la piste 20, concerne tous les décollages des avions en direction de Huldenberg, lesquels utilisent cette piste depuis le 22 juillet 2003 suite à l'accord gouvernemental du 10 juillet 2003; que, même si elle n'apparaît plus en tant que telle dans le tableau, l'utilisation de ladite piste pour le décollage de ces avions semble subsister, comme cela résulte du rapport (voir not. p. 43); que, donc, au total, les requérants subiront non seulement les vols en direction de Huldenberg chaque nuit (y compris les plus bruyants), mais aussi tous les autres décollages les nuits du lundi et vendredi jusqu'à 03 heures, les décollages pour partie les mardi, jeudi et dimanche (avec la 25R), tous les décollages le dimanche en journée, de même que tous les atterrissages durant les nuits du lundi au mardi, du mercredi au jeudi et du vendredi au samedi à partir de 03 heures, c'est-à-dire, à des moments où les requérants sont le plus souvent chez eux;

Considérant que le dossier, et notamment le plan d'action pour la dispersion des vols de nuit et de jour de l'aéroport, établi le 26 septembre 2003 par BRUNORR à la demande du Gouvernement, révèle que d'autres scénarios de dispersion des vols sont possibles; que les différents scénarios qui ont certes reçu l'aval d'Eurocontrol en termes de sécurité, "ne tien(nent) pas compte", de l'aveu même des auteurs du rapport, "des densités de population survolée ou de la dispersion au-dessus des zones survolées" (p. 28 du rapport); que "seuls le nombre de décollages et d'atterrissages par piste sont pris en compte"; que ce rapport ajoute que "la modification du schéma actuel d'utilisation des pistes entraînera des modifications dans la quantité et l'intensité des nuisances subies par les riverains" et que "l'impact environnemental de ces modifications n'est pas pris en compte dans ce modèle théorique" (ibidem); qu'au surplus, il y a lieu d'observer que le scénario retenu constitue un amendement du plan A13, amendement que l'on ne retrouve pas dans le rapport BRUNORR soumis à Eurocontrol et que celui-ci n'a donc pu examiner;

Considérant qu'il apparaît, dès lors, que doit être tenu pour établi le risque de préjudice grave difficilement réparable tel que décrit par les requérants; que ce préjudice est d'autant plus grave qu'il porte atteinte à des droits fondamentaux protégés par la Constitution, étant le droit à un environnement sain et le droit au respect de la vie privée et familiale, lui-même protégé par l'article 8.1. de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales;

Considérant, enfin, que le pouvoir de suspendre l'exécution d'un acte ou d'un règlement d'une autorité administrative, lorsque cette décision est susceptible d'être annulée, si des moyens sérieux susceptibles de justifier l'annulation de l'acte ou du règlement attaqué sont invoqués et à condition que l'exécution immédiate de l'acte ou du règlement risque de causer un préjudice grave difficilement réparable, a pour finalité de préserver l'effet utile d'une annulation éventuelle; que l'intérêt général ou les intérêts qui seraient pris en considération soit pour justifier le refus d'ordonner la suspension nonobstant l'existence avérée et constatée d'un risque de préjudice grave difficilement réparable, soit pour minimiser la gravité du préjudice subi par les requérants, ne pourraient faire obstacle à l'annulation éventuelle de l'acte concerné lorsque l'affaire sera examinée au fond; qu'il n'y a donc pas lieu, lors de l'examen de la cause en référé, de pondérer les préjudices résultant d'une part de l'exécution de l'acte attaqué et, d'autre part, de la suspension de son exécution;

Considérant que les conditions requises par l'article 17, § 2, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, pour que la suspension de l'exécution de la décision critiquée puisse être ordonnée sont réunies,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La demande de suspension de l'exécution de l'acte critiqué, en tant qu'elle est introduite par la commune de Woluwé-Saint-Pierre, est rejetée.

Article 2.

Est suspendue l'exécution de la décision prise le 3 décembre 2003 par le Conseil des ministres, sous l'intitulé "accord de principe sur une politique cohérente en matière de bruit au sujet des vols de jour et de nuit pour l'aéroport de Bruxelles-National. 2000A61460.255".

Article 3.

Conformément à l'article 3, § 1^{er}, alinéa 2, de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'Etat, le présent arrêt sera notifié par télécopieur.

Article 4.

L'exécution immédiate du présent arrêt est ordonnée.

Article 5.

Les dépens relatifs à la demande de suspension introduite par la commune de Woluwé-Saint-Pierre, liquidés à la somme de 175 euros, sont mis à charge de cette dernière.

Les dépens sont réservés pour le surplus.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le dix-neuf décembre deux mille trois par :

M.	HANOTIAU,	président de chambre,
M ^{me}	GUFFENS,	conseiller d'Etat,
M.	DAOUT,	conseiller d'Etat,
M.	SCOHY,	greffier.

Le Greffier,

Le Président,

G. SCOHY.

M. HANOTIAU.