

CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 129.411 du 17 mars 2004

A.148.551/XIII-3289

En cause :

1. **la Commune de Woluwé-Saint-Pierre,**
2. **le Bourgmestre de la Commune de Woluwé-Saint-Pierre,**
3. **COOMANS** Jacques,
4. **EVRAUD-DECOSTER** Simone,
5. **KURGAN** Daniel,
6. **MAGREZ-SONG** Georgette,
7. **PETIT** Frédéric,
8. **PONTEVILLE** Jacques,
9. **VAN BOECKEL** François,

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

contre :

l'Etat belge, représenté par
le Ministre de la Mobilité,
ayant élu domicile chez
Mes Jan BOUCKAERT
et Philip DE KEYSER, avocats,
rue Henri Wafelaerts 47-51/1
1060 Bruxelles.

Parties intervenantes :

1. **la Commune de Machelen,**
2. **LAGAE** Gregory,
3. **MARCELIS** Christiane,
4. **GOOVAERTS** Luc,

ayant tous élu domicile chez
Me Philippe DECLERCQ, avocat,
Tiensesteenweg 271
3010 Louvain,

5. **DE BECKER** Fernande,
6. **HUTSEBAUT** Philippe,
ayant tous élu domicile chez
Me Kris LARDENOIT, avocat,
rue Antoine Dansaert 92
1000 Bruxelles.

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

Vu la demande introduite le 9 mars 2004 par la commune de Woluwé-Saint-Pierre, le bourgmestre de la commune de Woluwé-Saint-Pierre, Jacques COOMANS, Simone EVRARD-DECOSTER, Daniel KURGAN, Georgette MAGREZ-SONG, Frédéric PETIT, Jacques PONTEVILLE et François VAN BOECKEL, tendant à la suspension, selon la procédure d'extrême urgence, de l'exécution de "la décision du ministre fédéral de la Mobilité de modifier le système d'utilisation préférentielle des pistes de l'aéroport de Bruxelles-national (Preferential runway system) présentée le 27 février 2004 lors d'une conférence de presse comme une "décision à l'exécution de la mission de répartition des vols de jour et de nuit";

Vu la requête introduite le 12 mars 2004 par laquelle la commune de Machelen, Gregory LAGAE, Christiane MARCELIS et Luc GOOVAERTS demandent à être reçus en qualité de parties intervenantes dans la procédure en référé d'extrême urgence;

Vu la requête introduite le 12 mars 2004 par laquelle Fernande DE BECKER et Philippe HUTSEBAUT demandent à être reçus en qualité de parties intervenantes dans la procédure en référé d'extrême urgence;

Vu l'ordonnance du 10 mars 2004, notifiée aux parties, convoquant celles-ci à comparaître le 12 mars 2004 à 14.30 heures;

Vu l'ordonnance du 10 mars 2004 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. HANOTIAU, président de chambre;

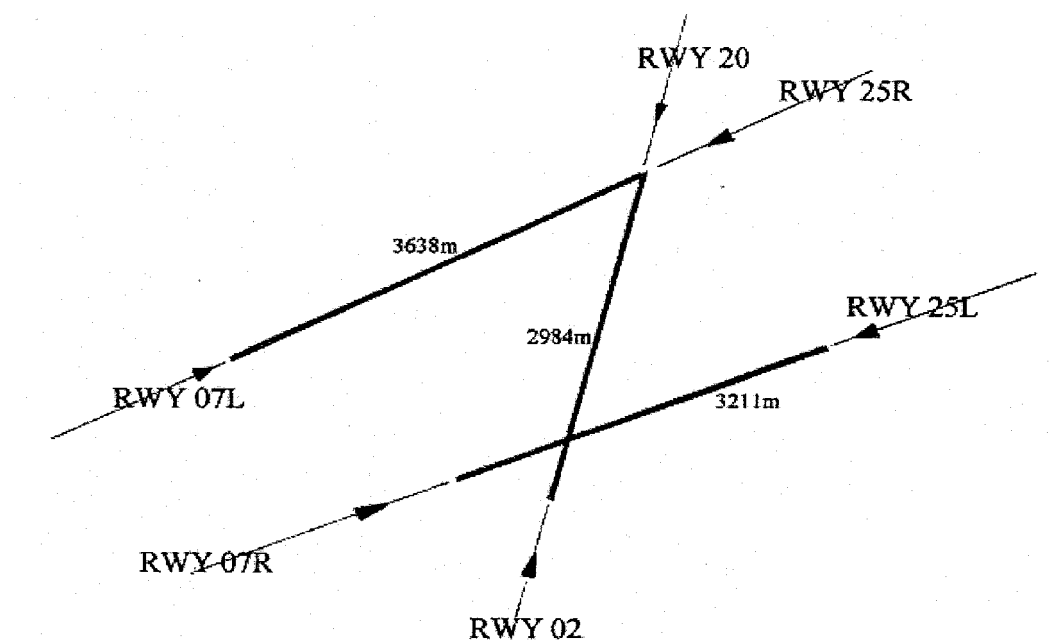
Entendu, en leurs observations, Mes Dominique LAGASSE et Nathalie STOESSEL, avocats, comparaisant pour les parties requérantes, Mes Jan BOUCKAERT, Philip DE KEYSER et Pierre-Olivier DE BROUX, avocats, et M. DE CLIPPEL, directeur à la Direction générale du transport aérien (D.G.T.A.), comparaisant pour la partie adverse, Me Philippe DECLERCQ, avocat, comparaisant pour la commune de Machelen, Gregory LAGAE, Christiane MARCELIS et Luc GOOVAERTS, et Me Kris LARDENOIT, avocat, comparaisant pour Fernande DE BECKER et Philippe HUTSEBAUT;

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 de suspension se présentent comme suit :

1. L'aéroport de Bruxelles-National dispose de trois pistes d'atterrissage ou de décollage, utilisables dans les deux sens, qui forment un "Z" :



- 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 Haecht 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 plus courte que les deux autres pistes précitées; cette piste est en pente ascendante vers le Sud (différence de hauteur entre le début et la fin de la piste : 77 pieds); elle forme la diagonale du "Z" et part de Melsbroek vers Sterrebeek ou vice et versa.

Selon la partie adverse, "les atterrissages sur les pistes 07L et 07R sont limités vu l'absence de système d'atterrissage ILS; les atterrissages se concentrent par conséquent de facto sur quatre pistes : 25L, 25R, 02 et 20" (p. 14 de l'acte attaqué).

2. Les instructions aux pilotes, contenues dans les "Aeronautical Information Publication" (A.I.P.) publiées par BELGOCONTROL, mentionnent en page AD 2.EBBR16 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.

3. 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.

4. Les parties requérantes font valoir les éléments suivants :

- pour atterrir sur cette piste 02(20), 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-Oppem, 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 dangers, 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.

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.

5. En ce qui concerne l'historique des différentes mesures destinées à réduire les nuisances sonores pour les riverains de l'aéroport, on retiendra ce qui suit de l'acte attaqué et de la note d'observations de la partie adverse :

5.1. La gestion des nuisances sonores causées par le trafic - surtout le trafic nocturne - en direction et en provenance de Bruxelles-National a fait l'objet d'une attention de plus en plus systématique du Gouvernement fédéral depuis 1999-2000.

Un nouveau Preferential Runway System a fait l'objet d'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" du 26 février 2002, confirmé et étendu le 16 juillet 2002. Ces accords prévoyaient l'introduction des nouvelles routes "optimalisées" (c'est-à-dire plus concentrées) pour la piste 25R et l'introduction du "Stable Concentrated Runway Use" la nuit à partir du 26 décembre 2002 pour les pistes 25R et 25L, à condition qu'il soit démontré, sur la base d'études d'impact, que ces mesures atteignent l'objectif retenu.

Les premières évaluations sur le terrain (par mesurages de niveaux sonores) des premières mesures dites de "concentration" en novembre 2002 démontraient que l'introduction de ces nouvelles routes "optimalisées" démontraient une augmentation

considérable des nuisances sonores (fréquence des pics de bruit) dans les zones au Nord de Bruxelles. Le Comité de Concertation s'est alors mis d'accord pour ne plus poursuivre la mise en oeuvre des routes "optimalisées" et du "Stable Concentrated Runway System", à moins qu'il soit établi que ces mesures dites de "concentration" n'exposent pas de nouveaux riverains aux nuisances sonores et qu'elles n'imposent par ailleurs pas aux riverains actuellement exposés des nuisances sonores plus importantes que celles supportées antérieurement.

Le procès-verbal du Comité de concertation du 24 janvier 2003 a précisé à cet effet :

- " - 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 contours 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 suivante :

- 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)".

C'est ainsi que, selon la partie adverse, le Preferential Runway System "Stable Concentrated Runway Use" pour la nuit n'a jamais été complètement mis en oeuvre, ce modèle étant en effet contraire au principe de dispersion des nuisances sonores.

Le 14 février 2003, le Comité de concertation a décidé que l'accord du 24 janvier 2003 était entièrement exécuté.

Ces deux décisions ont fait l'objet d'une requête en suspension et en annulation. La requête en suspension a été rejetée par l'arrêt n° 125.026 du 4 novembre 2003.

5.3. Suite à l'accord du 14 février 2003, une dispersion des départs de nuit au-dessus du "Noordrand" a été mise en application le 15 mai 2003

Des procédures séparées ont été mises sur pied pour les départs en direction de la balise de NIK (tous les avions), de la balise COA (tous les avions), des balises de HUL et de CIV (pour les avions de quota de bruit supérieur à 4).

Le 12 juin 2003, une procédure de nuit de traversée de Bruxelles, pour les avions en direction de la balise de CIV ayant un quota de bruit supérieur à 4, a été mise en service.

5.4. 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.

Dans son arrêt du 18 novembre 2003, la cour impose une astreinte en cas de non-respect de l'arrêt rendu le 10 juin 2003.

Le 4 mars 2004, la Cour de cassation, suivant les conclusions de l'avocat général du 19 février 2004, casse l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 10 juin 2003, en accueillant le moyen formulé par l'Etat belge, pris de la violation de la séparation des pouvoirs.

5.5. Entre-temps, un accord de gouvernement signé le 10 juillet 2003 porte ce qui suit :

- " 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.

(...)

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".

L'accord gouvernemental du 20 juillet 2003 a donné lieu à diverses mesures transitoires d'exécution, notamment par rapport au Preferential Runway System mis en vigueur dans le cadre de l'introduction du Stable Runway Concept. Ainsi, en vertu de l'instruction du 22 juillet 2003, la piste 20 a été désignée comme piste préférentielle pour les vols de nuit des avions lourds (QC entre 4 et 12) en direction de Huldenberg.

5.6. Par ailleurs, un groupe de travail, constitué des représentants de la BIAC, de BELGOCONTROL et de la Direction générale du Transport aérien (DGTA)

a été mis en place le 25 juillet 2003, sous le nom de BRUNORR (Brussels Airport Noise Reduction and Redistribution).

Le 26 septembre 2003, le groupe BRUNORR présente un "Plan d'action pour la dispersion des vols de nuit et de jour de l'aéroport de Bruxelles-National", ayant comme objectif notamment de présenter les actions nécessaires pour exécuter l'accord gouvernemental du 10 juillet 2003. Ce plan d'action est validé par l'organisme international indépendant de sécurité aérienne EUROCONTROL le 30 septembre 2003.

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

- 1° dispersion par l'utilisation des pistes,
- 2° dispersion par l'utilisation des routes,
- 3° 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").

La première "étape" des actions présentées 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 et 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, selon la partie adverse, diverses raisons météorologiques ou procédurales (incompatibilité avec les routes existantes ou envisagées).

Sur la base de ces scénarios retenus, une vingtaine de scénarios concrets d'utilisation des pistes par semaine ont été examinés. Le scénario retenu permet, selon la partie adverse, une dispersion maximale, tenant compte des restrictions dues à la sécurité et à la capacité.

5.7. Un "accord de principe" sur le plan de dispersion est adopté au sein du Gouvernement fédéral le 3 décembre 2003, étant entendu que le régime approuvé est à considérer comme un régime provisoire :

- 1° au cadastre de bruit : les principes méthodologiques sont acceptés, sous réserve de validation du modèle par des mesures "sur le terrain";
- 2° 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 :
 - vers le nord et l'est (balises de Helen, Denut, NIK) : l'effet de concentration découlant de l'obligation d'utiliser des "way points" (tourner au-dessus d'un point déterminé) est supprimée; dorénavant le virage peut être effectué après avoir atteint une certaine altitude (700 ft).
 - 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 droite au-dessus de Bruxelles.

De plus, le rapport prévoit encore une interdiction de vols des avions les plus bruyants (QC > 24) entre 6h et 7h du matin.

L'exécution de cette décision a été suspendue par l'arrêt n° 126.669, du 19 décembre 2003.

Le 16 janvier 2004, le Conseil des Ministres a notamment retiré la décision du 3 décembre 2003.

5.8. Le 28 février 2004, le Ministre de la Mobilité arrête un nouveau plan d'utilisation préférentielle des pistes ("preferential runway system") et "demande à BELGOCONTROL d'adapter l'AIP, chapitre EBBR AD.2.20.7.2.2. Preferential Runway System de la manière suivante :

		Day		Night	
		0500 to 1559	1600 to 2159	2200 to 0159	0200 to 0459
Monday	TOF	25R		20	07R/07L/02
	LDC	25R/25L		25L/25R	02
Tuesday	TOF	25R		25R/20	
	LDC	25R/25L		25R/25L	
Wednesday	TOF	25R		25R	02/07R/07L
	LDC	25R/25L		25R/25L	02
Thursday	TOF	25R		25R/20	
	LDC	25R/25L		25R/25L	
Friday	TOF	25R		20	02/07R/07L
	LDC	25R/25L		25R/25L	02
Saturday	TOF	07R/07L/02 (odd week) 25R (even week)		25L	
	LDC	02 (odd week) 25R/25L (even week)		25R	
Sunday	TOF	20	25R/25L	25R/20	
	LDC	25R	25R/25L	25R/25L	

et de prendre par NOTAM et par publication dans l'AIP les dispositions nécessaires pour l'entrée en vigueur de l'utilisation des pistes la nuit du 18 mars 2003 et par publication dans l'AIP les dispositions nécessaires pour l'entrée en vigueur de l'utilisation des pistes avant le 18 avril 2003";

Il s'agit de l'acte attaqué;

Considérant que par requête introduite le 12 mars 2004, la commune de Machelen, Gregory LAGAE, Christiane MARCELIS et Luc GOOVAERTS demandent à intervenir dans la procédure en référé d'extrême urgence; qu'il y a lieu d'accueillir la demande d'intervention des trois derniers requérants, personnes physiques, lesquels

résidant à Diegem et Machelen, se trouvent à proximité de l'aéroport; que, par contre, il y a lieu de rejeter la demande d'intervention de la commune de Machelen pour les motifs qui seront exposés ci-après;

Considérant que par requête introduite le 12 mars 2004, Fernande DE BECKER et Philippe HUTSEBAUT demandent à intervenir dans la procédure en référé d'extrême urgence; qu'il y a lieu de faire droit à la demande des requérants, lesquels résident à Diegem et Grimbergen, soit à proximité de l'aéroport;

Considérant que Fernande DE BECKER et Philippe HUTSEBAUT, lesquels sont domiciliés dans des communes de la Région flamande et ont déposé leur requête en langue néerlandaise, demandent, en application de l'article 60 des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, le renvoi de l'affaire devant la chambre bilingue du Conseil d'Etat;

Considérant que Fernande DE BECKER et Philippe HUTSEBAUT sont des personnes physiques agissant à titre privé; qu'ils ne peuvent dès lors se prévaloir de l'article 60 précité, lequel ne concerne notamment que les recours relatifs à des décisions réglant la situation juridique individuelle d'un titulaire d'une fonction publique; que l'exception ne peut être accueillie;

Considérant que Gregory LAGAE, Christiane MARCELIS et Luc GOOVAERTS estiment, quant à eux, que l'affaire est localisable sur le territoire de la Région flamande, en raison de la situation de l'aéroport; qu'ils en concluent que l'affaire doit être renvoyée devant une chambre unilingue flamande du Conseil d'Etat;

Considérant que l'affaire qui fait l'objet de la décision critiquée n'est pas localisée ni localisable au sens de l'article 17 des lois sur l'emploi des langues en matière administrative coordonnées le 18 juillet 1966, auquel renvoie l'article 39 desdites lois, dès lors que la décision, prise par une autorité fédérale, concerne la navigation aérienne et les règles de l'air et fait l'objet d'une publication officielle en anglais; que, dès lors, conformément à l'article 53, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, "l'affaire sera traitée dans la langue de l'acte par lequel elle a été introduite devant le Conseil d'Etat"; que l'exception ne peut être retenue;

Considérant que Gregory LAGAE, Christiane MARCELIS et Luc GOOVAERTS contestent le recours à la procédure d'extrême urgence; qu'ils exposent que les requérants ont attendu au moins 8 jours pour introduire leur demande de suspension, alors qu'il ressort des précédents et de la relation des faits que donnent les

requérants, qu'ils ont suivi avec grande attention la procédure précédant la décision critiquée;

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 9 mars 2004; 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 est normal pour obtenir une connaissance effective et suffisante de la décision notifiée à BELGOCONTROL le 28 février 2004 et présentée lors d'une conférence de presse le 27 février; qu'il en est d'autant plus ainsi en l'espèce que, d'une part, il avait été annoncé que le conseil des ministres examinerait lors de sa réunion du 5 mars le nouveau plan de dispersion et que, d'autre part, ce n'est qu'à l'audience, ou peu avant, que les requérants ont eu en main le texte intégral de la décision critiquée; que le recours à la procédure d'extrême urgence n'a pas empêché les parties adverse et intervenantes de faire valoir leurs arguments, ni la partie adverse de communiquer une note d'observations et de déposer un dossier administratif; que, par ailleurs, il ressort de la décision qu'elle doit être mise en application à partir du 18 mars; que le recours à la procédure ordinaire ne pourrait dès lors permettre aux requérants d'obtenir une décision en temps utile; que l'exception doit être rejetée;

Considérant que la partie adverse soulève une exception d'irrecevabilité tirée du défaut d'intérêt des parties requérantes, au motif que, d'une part, l'intérêt de la commune de Woluwé-Saint-Pierre et de son bourgmestre ne se distingue pas de l'intérêt général et que, d'autre part, pour l'ensemble des requérants, la décision critiquée ne leur cause aucun grief, puisqu'elle n'a aucune force réglementaire, n'a pas de caractère obligatoire et ne vise pas à produire d'effets juridiques;

Considérant que la commune requérante et son bourgmestre justifient leur intérêt par le fait que l'acte attaqué accroîtra fortement tant les nuisances sonores que le risque de chutes d'avion sur le territoire de la commune, alors qu'ils n'ont pas compétence pour prendre des mesures en matière de sécurité aérienne; qu'ils font aussi

valoir que les mesures de protection qu'ils pourraient décider en vue de protéger leurs habitants contre les nuisances sonores additionnelles provoquées par l'acte critiqué seraient disproportionnées par rapport au budget communal et qu'ils risquent donc de voir fuir leurs habitants vers d'autres communes sans pouvoir prendre aucune mesure en vue de les en dissuader; que, plus particulièrement, selon eux, le bourgmestre, en sa qualité de responsable direct de la sécurité et de la tranquillité dans sa commune, risque de voir sa responsabilité considérablement accrue si la décision critiquée devait être mise à exécution;

Considérant que l'intérêt qu'invoquent ces requérants 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 tant à l'égard de la commune de Woluwé-Saint-Pierre qu'à l'égard de son bourgmestre; qu'au demeurant, le bourgmestre reste en défaut de démontrer le lien direct qui existerait entre la mise en oeuvre des compétences qu'il tient de la nouvelle loi communale et l'exécution de l'acte critiqué; que l'exception soulevée par la partie adverse est dans cette mesure fondée;

Considérant que, par identité de motifs, n'est pas recevable la demande d'intervention de la commune de Machelen, qui fait valoir en substance que si l'intérêt de la commune requérante est reconnu, alors le sien doit l'être, dans la mesure où c'est elle qui subirait les nuisances invoquées par la commune requérante si l'exécution de la décision critiquée devait être suspendue;

Considérant qu'en ce qui concerne les autres requérants qui sont domiciliés ou résident dans l'axe de la piste 02(20), l'exception soulevée, tenant à l'absence de caractère obligatoire de la décision, est liée à l'exception quant à la nature de l'acte critiqué;

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 soutient que la décision critiquée ne constitue pas un acte administratif susceptible d'être attaqué devant le Conseil d'Etat, au motif qu'elle ne constitue pas un acte destiné à produire des effets juridiques; que l'obligation pour BELGOCONTROL de publier le tableau contenant un système préférentiel d'utilisation des pistes ne confère aucun effet juridique particulier à celui-ci, que le système d'utilisation des pistes contenu dans l'acte critiqué ne peut pas être considéré comme ayant force obligatoire, puisqu'il est précisément qualifié de "préférentiel", qu'un tel système entre en concurrence directe avec une série d'autres critères obligatoires ou non, soit météorologiques, soit d'état des pistes, soit d'organisation pratique; que, selon elle, c'est bien l'assignation de la piste par

BELGOCONTROL qui doit être respectée par les pilotes en vertu de l'article 27, 5° de l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air; qu'elle rappelle que l'article 3 du contrat de gestion prévoit que BELGOCONTROL est chargé d'assurer la sécurité aérienne et précise qu'à cet effet, il est chargé du service de la circulation aérienne dans l'aéroport de Bruxelles-National et ses zones d'approche; qu'elle soutient que ce n'est que cette détermination finale de la piste à utiliser, en fonction de ces critères, qui produit des "effets juridiques" vis-à-vis des pilotes et que le tableau ne comporte que des lignes directrices que BELGOCONTROL décide ou non d'appliquer; qu'elle considère par ailleurs que la publication de ce système aux A.I.P. n'est pas davantage un indice permettant de conclure au caractère obligatoire de celui-ci, puisque, comme l'a indiqué l'arrêt n° 126.669 du 19 décembre 2003, les A.I.P. ne sont que des mesures d'exécution technique; qu'elle relève encore que la décision critiquée n'est pas relative à la sécurité aérienne mais bien à la répartition des nuisances sonores résultant de la circulation aérienne et qu'il ressort de l'article 8 du contrat de gestion que ce n'est qu'en tenant compte de sa mission essentielle, la sécurité, que BELGOCONTROL peut apporter son concours et mettre en oeuvre le système d'utilisation préférentielle des pistes visant à répartir les nuisances sonores dues à la circulation aérienne; qu'elle en conclut qu'il ne s'agit pas d'un acte ayant force obligatoire;

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 § 1^{er} 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 arrêté par le Ministre de la Mobilité et notifié le 28 février 2004 à 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 le plan de répartition de l'utilisation préférentielle des pistes publié aux A.I.P. a bien un caractère impératif, comme les termes "will be assigned" l'indiquent; qu'il ne

peut être considéré comme une simple ligne de conduite; qu'il ne peut y être dérogé qu'en raison de circonstances particulières; que l'exception ne peut être accueillie;

Considérant que les requérants prennent un premier moyen qu'ils présentent comme suit :

" Le moyen est pris de la violation des principes généraux de bonne administration, en particulier du principe général d'examen sérieux ou minutieux des dossiers et du principe général de motivation interne des actes administratifs, et est pris de l'erreur manifeste d'appréciation, en ce que la partie adverse a pris la décision attaquée le 27 février 2004, soit après que le ministère public près la Cour de cassation ait déposé, le 19 février 2004, sur pourvoi de la partie adverse, ses conclusions concluant à la cassation de l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 10 juin 2003 précité, avec mention que la cause sera appelée à l'audience de la Cour de cassation du 4 mars 2004, et peu avant l'arrêt du 4 mars 2004 de la Cour de cassation cassant ledit arrêt du 10 juin 2003, alors que la cassation de cet arrêt du 10 juin 2003 - qui plus est, à la demande de la partie adverse elle-même !- ne pouvait que changer radicalement les éléments d'appréciation de celle-ci; que si une autorité administrative jouit certes d'un pouvoir discrétionnaire d'appréciation dans le choix du moment pour prendre une décision, ce pouvoir ne peut dégénérer en arbitraire; que le choix du moment de sa décision doit reposer sur des motifs matériellement exacts, pertinents et légalement admissibles (à ce sujet, voy. notam. J. Conradt, Les principes de bonne administration dans la jurisprudence du Conseil d'Etat, A.P.T., 1999, p. 262 et s., spéc. p. 281-283 (Les principes de bonne administration et les actes «in extremis») et les références citées ; P. Lewalle, Contentieux administratif, Larcier, 2002, p. 825 et s., spéc. p. 827-831 ; à propos des nominations « in extremis », voy. notam. C.E., 12 février 1998, n° 71.761, Beerten, C.E., 30 juin 1998, n° 74.846, Jacobs et C.E., 5 mars 1985, n° 25.100, Geuns), spécialement lorsque, comme en l'espèce, les éléments du dossier concordent pour établir, en l'absence d'une urgence avérée ou alléguée, une précipitation suspecte dans le chef de la partie adverse ; qu'à aucun endroit, la décision attaquée ne révèle les motifs pour lesquels la partie adverse a cru devoir la prendre sans attendre l'arrêt de la Cour de cassation précité.

Il importe à cet égard de souligner que les diverses études auxquelles la décision attaquée se réfère (de Belgocontrol, de Sofréavia, de Eurocontrol, de Resource Analysis et du professeur Annemans) datent de fort peu de temps avant la décision attaquée !

Celle-ci, dont l'importance n'est contestée par personne, ne peut donc avoir été précédée de l'examen sérieux et minutieux requis et est entachée d'une erreur manifeste d'appréciation en tant qu'elle a cru devoir encore tenir compte de l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 10 juin 2003 qui allait être cassé quelques jours plus tard";

Considérant que l'acte attaqué fait suite à l'arrêt n° 126.669 du Conseil d'Etat rendu le 19 décembre 2003; que toute la motivation de la décision attaquée révèle que la partie adverse a voulu refaire l'acte dont la suspension de l'exécution avait été décidée par l'arrêt n° 126.669 précité en le corrigeant en vue de se conformer audit arrêt; qu'il ressort du point 15 de l'historique de la "politique en matière de nuisances sonores du trafic aérien entrant et sortant de l'aéroport de Bruxelles-National" que, le 16 janvier

2004, le Conseil des Ministres "a réitéré l'accord politique du cabinet restreint du 3 décembre 2003" et a :

- " - prié le Ministre de la mobilité, dans le cadre de ses compétences, de prendre les mesures qui s'imposent pour mettre en oeuvre une répartition équitable des nuisances sonores des vols de jour et de nuit de l'aéroport de Bruxelles-National sur base des motifs et des considérations stipulés dans la présente note, sous réserve de toutes les considérations en matière de sécurité et pourvu que ces décisions constituent des décisions provisoires et qu'elles soient revues à la lumière d'une évaluation et d'une validation minutieuses du cadastre sonore;
- prié le Ministre de la mobilité de faire part, tous les quinze jours, au cabinet restreint des mesures à prendre dans le cadre de cette décision et de mettre à sa disposition tous les documents nécessaires";

Considérant que le même point 15 de l'historique relate encore ce qui suit :

- " Le Ministre de la mobilité a, en exécution de la décision susmentionnée du Conseil des ministres du 16 janvier 2004, présenté son rapport au Cabinet restreint, le 27 janvier 2004, le 10 février et le 27 février";

Considérant que l'acte attaqué ajoute ce qui suit :

- " En exécution de l'accord gouvernemental du 10 juillet 2003 et de la décision susmentionnée du Conseil des ministres du 16 janvier 2004 (2000A61460.255 - Notification 21/01/2004 18:23 1 / 2), la publication d'un nouveau «preferential runway system» a été demandée. L'introduction de ce nouveau «preferential runway system» est fondée sur les considérations suivantes, indépendamment de l'éventuelle issue de la requête en cassation contre l'arrêt rendu par la Cour d'appel le 10 juin 2003 (...)"

Considérant ainsi que la décision critiquée est indépendante de l'arrêt que la Cour de cassation allait rendre quelque temps par après; que, pendant les deux mois précédant la décision critiquée, la partie adverse a fait procéder à plusieurs études; que la circonstance qu'elle ait pris la décision litigieuse rapidement après la réception de ces études ne peut induire qu'elle n'aurait pas examiné sérieusement ou minutieusement le dossier en cause; que la lecture de la motivation de l'acte critiqué témoigne au contraire d'un examen attentif de la situation; que le moyen n'est pas sérieux;

Considérant que les requérants prennent un deuxième moyen de la violation de l'article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 en ce que, première branche, "l'acte attaqué a été adopté sans association préalable des gouvernements des régions" et que, seconde branche, il "produit des effets qui rendent impraticable ou excessivement difficile l'exercice des compétences des régions concernées en matière d'environnement";

Considérant que l'article 14bis des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, est rédigé comme suit :

" Pour l'application de l'article 14 des mêmes lois coordonnées, sont considérées comme des formes substantielles, les concertations, les associations, les transmissions d'informations, les avis, les avis conformes, les accords, les accords communs, à l'exception des accords de coopération visés à l'article 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, et les propositions qui concernent les relations entre l'Etat, les Communautés et les Régions et qui sont prévus par ou en vertu des lois prises en exécution des articles 39, 127, § 1^{er}, 128, § 1^{er}, 129, § 1^{er}, 130, § 1^{er}, 135, 136, alinéa 1^{er}, 140, (...), 175, 176 et 177 de la Constitution.

Toutefois, les personnes physiques et les personnes morales, à l'exception de l'Etat, des Communautés, des Régions et de la Commission communautaire commune en ce qui concerne les matières visées à l'article 63 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, ne peuvent invoquer la violation des formes visées à l'alinéa précédent".

Considérant qu'il s'ensuit que le moyen, invoqué par des particuliers, est irrecevable;

Considérant que les requérants prennent un troisième moyen 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 du principe de proportionnalité; qu'en une première branche, ils relèvent que l'acte critiqué va opérer "un déplacement important du trafic aérien des pistes 25 R et L vers la piste 02/20" alors que cette dernière n'a jusqu'à présent pas été utilisée de manière habituelle mais occasionnelle pour des raisons de sécurité (piste la plus courte, en pente ascendante vers le Sud, orientée Nord-Sud, moins bien équipée en ILS et inutilisable lorsque le plafond de visibilité pour les pilotes d'avion est inférieur à 500 mètres) et pour des raisons environnementales, de sorte que "la décision d'utiliser plus intensivement la piste 02(20) ne pouvait (...) pas être prise sans une raison (qui fait défaut en l'espèce) «impérieuse et dans une mesure proportionnellement admissible au regard de l'objectif poursuivi»"; qu'ils ajoutent que "ni la décision attaquée ni, selon toute vraisemblance, le dossier de la partie adverse ne contiennent «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»";

Considérant que l'acte attaqué contient le passage suivant relatif au choix de la piste en usage et à l'anamnèse de l'actuel preferential runway system :

" Le point de départ reconnu à l'échelle mondiale pour le choix de la piste en usage peut être résumé comme suit :

« L'idéal est un décollage ou un atterrissage face au vent. Cela permet de réduire la vitesse au cours de l'atterrissage et d'accroître la vitesse de montée lors du décollage. Lorsque la force du vent atteint une certaine intensité (les normes de sécurité sont déterminées par l'ICAO (lire OACI)), le choix d'une certaine piste, en fonction de la direction du vent, s'impose. Par contre, lorsque le vent souffle de manière modérée, les avions peuvent atterrir ou décoller avec un vent arrière ou latéral. L'on part du principe que lorsque la force du vent est inférieure à 10-15 km/heure, toutes les pistes, quelle que soit leur direction, peuvent être utilisées. Néanmoins, il faudra tenir compte de certains facteurs, tels la pluie (piste mouillée), la température, la longueur de piste ou le type de chargement ainsi que du chiffre acceptable pour un vent défavorable».

Les principes d'utilisation des pistes disponibles pour l'atterrissage et/ou le décollage de l'aéroport de Bruxelles-National figurent dans l'Aeronautical Information Publication (AIP), sur base des instructions données par le Ministre compétent pour le trafic aérien ou le Directeur général de la Direction générale Transport aérien. C'est le «Preferential Runway System»; il stipule quelles sont les pistes à privilégier en cas de départ et quelles sont celles à choisir selon les conditions météorologiques, la configuration de la piste, les conditions de trafic ainsi que d'autres conditions de sécurité.

Selon les principes en vigueur, les pistes 25L et 25R sont les pistes privilégiées pour les atterrissages et les décollages; depuis juillet 2003, en vue de réduire les nuisances sonores des décollages nocturnes des avions ayant un QC supérieur à 4, en direction de la balise de Huldenberg, la piste 20 est utilisée comme piste préférentielle.

Les conditions météorologiques cadre principales pour l'application du «Preferential Runway System» sont les composantes de vent pour les vents latéraux et les vents arrière, définies comme valeurs minimales et maximales (cf. ci-après).

Anamnèse de l'actuel Preferential Runway System

L'historique figurant ci-après montre clairement que, par le passé, plusieurs changements ont déjà été réalisés au niveau de l'utilisation préférentielle des pistes et notamment que la piste 20/02 a déjà été considérée comme piste privilégiée et que les normes de vent «15 noeuds vent latéral, 8 noeuds vent arrière» sont en vigueur depuis 1983 :

9 avril 1971	<p>Les avions au décollage restent dans le prolongement de la piste de départ jusqu'à une altitude de 3000 pieds.</p> <p>Propeller Aircraft After take-off climb to 2000 QNH with maximum climb gradient compatible with safety. Upon reaching this altitude reduce to normal climb gradient (at least 500FPM at maximum take-off weight). Maintain this power setting until reaching 3000 ft QNH.</p> <p>Jet Aircraft Effect initial climb as follows: maintain runway heading until reaching 3000ft QNH. Climb to 2000 ft QNH with maximum climb gradient compatible with safety. Upon reaching this altitude reduce to normal climb thrust maintaining an airspeed resulting in a maximum climb gradient (at least 500 FPM at maximum take-off weight). Maintain this thrust setting until reaching 3000 ft QNH.</p> <p>Preferential runways Take-off on runway 26R and land on runway 26L provided they are dry and the cross- and/or tailwind components do not exceed 15 KT and 6 KT respectively.</p> <p>When these runways are wet, covered with snow, slush et. or cross-and/or tailwind components are 10 KT and 6 KT respectively:</p> <p>From 2200 to 0530 GMT take-off will be from runway 02. Cross- and/or tailwind components as above apply.</p> <p>When cross- and/or tailwind components exceed the values stated above another runway will be assigned, however runway 08 will not be assigned for landing, nor runway 26L for take-off. If runway assigned is not considered suitable for the operation involved, ATC will, on pilot's request, assign another runway if traffic conditions permit.</p> <p>Nota : runway 26R wordt later runway 25R</p>
Mai 1983	<p>Limites de vent :</p> <p>Dry runways : 15 kts crosswind and 8 kts tailwind. Otherwise : 10 kts crosswind and 8 kts tailwind.</p>
19 juillet 1985	Début des vols de nuit. Pour tous les mouvements nocturnes, la piste 25 droite (25R) est utilisée, tant pour l'atterrissage que le décollage.
Septembre 1988	Les décollages de nuit en direction du sud et de l'est de l'Europe se font depuis la piste 20, les autres au départ de la piste 25R.
20 octobre 1988	Atterrissages simultanés et parallèles sur les deux pistes 25 pour accroître la capacité de l'aéroport et réduire les temps d'attente pour les atterrissages.

10 décembre 1992	Une nouvelle route, le "Tour du Brabant", est utilisée entre 23h00 et 06h00, heure locale: les avions à destination du sud ou de l'est qui optent pour le "Tour du Brabant" décollent depuis la piste 25 droite et effectuent un virage à droite pour suivre la route vers la balise de Knokke. Une fois l'altitude de 4000 pieds atteinte, ces avions se dirigent vers la balise de Affligem pour enfin pouvoir se diriger vers leur destination initiale, à savoir vers Chièvres et Cambrai en direction de la balise NEBUL ou vers les balises de Huldenberg, Sprimont et Diekirch.
9 décembre 1993	Le "Tour du Brabant" était autorisé et non imposé ; la description de cette procédure est adaptée le 9 décembre 1993, elle est précisée et rendue obligatoire suite aux remarques formulées par les communes et les associations de riverains : entre 23h00 et 06h00, heure locale, tous les avions lourds et les Boeing 727 décollent depuis la piste 25R et suivent le "Tour du Brabant". En cas d'utilisation de la piste 20, la nuit, entre 02h00 et 06h00, tous les avions, qui ne peuvent décoller depuis cette piste, en raison de leurs performances, doivent décoller de la piste 25 droite et suivre le "Tour du Brabant".
28 avril 1994	Adaptation de l'usage du "Tour du Brabant" : - Obligation pour tous les avions lourds et Boeing 727 entre 23h00 et 06h00, heure locale. - Pour tous les avions qui ne peuvent décoller de la piste 20 entre 01h00 et 06h00, heure locale, en raison de leurs performances.
Juillet 1994	Dry runways : 15 kts crosswind and 8 kts tailwind. Otherwise: 10 kts crosswind and 5 kts tailwind.
22 mai 1997	Le "Tour du Brabant" n'est autorisé qu'entre 23h00 et 01h00, heure locale, et tous les décollages en direction de l'est et du sud doivent être effectués depuis la piste 20 entre 01h00 et 06h00, heure locale, y compris les avions lourds et les Boeing 727. Suite à l'interprétation par la Régie des voies aériennes d'un arrêt rendu par la Cour d'appel de Bruxelles, le 24 janvier 1997, portant révision d'un premier jugement rendu le 11 juillet 1996, selon lequel le survol des communes de Evere, Woluwé-Saint-Lambert et Woluwé-Saint-Pierre est interdit entre 23h00 et 06h00, heure locale, arrêt qui a jugé dans ses motifs que la dispersion des vols de nuit au-dessus des communes limitrophes de l'aéroport était adaptée.

2001	<p>PREFERENTIAL RUNWAYS</p> <p>When the runways 25L and 25R are dry and when the meteorological conditions are such that the cross- and/or tailwind components do not exceed respectively 15 KT and 8 KT surface wind, runway 25R will always be used for landing on ATC discretion and when simultaneous approaches are in progress.</p> <p>When these runways are wet, covered \With snow or slush, the cross- and/or tailwind components are respectively 10 KT and 5 KT.</p> <p>When the components. exQeed the values stated above, a runway more nearly into wind will be assigned. However, neither runways 07L and 07R shall be used for landing nor runway 25L for take-off, except when no other suitable runway is available.</p> <p>When runway 02 is in use and in order to expedite departing traffic, departures from runway 07R intersection A9 or PAPI position can be intercalated between arrivals on runway 02. ATC will, on pilots request, assign another runway, provided runway, weather and traffic conditions permitting.</p> <p>Excluded from Above :</p> <p>From 2300-0200 LT normally runways 25L and 25R Will be used for arrivals.</p> <ul style="list-style-type: none"> - runway 25L for traffic from East and South - runway 25R for traffic from North and West <p>From 0200-0600 LT runway 25R will be used for departures except for those via Huldenberg VOREDME and Chievres VORTAC which will take off from runway 20.</p> <p>Between 0600-2300 LT, when air traffic is light and meteorological conditions permit ATC is likely to use another runway (02, 20 for arrivals and departures 107L and/or 07R from intersection A9 or PAPI position for departures only 102 for arrivals and 07R from intersection A9 or PAP] position for departures) in order to spread noise disturbances.</p>
23 février 2001	<p>La «Route Chabert », CIV 4D, qui envoie le week-end les vols de jour au-dessus de Bruxelles directement sur la balise de Chièvres, est supprimée suite à une décision du Conseil des ministres du 9 février 2001. La «Route Chabert» était utilisée depuis 1974.</p>
19 avril 2001	<p>Conformément à la décision du Conseil des ministres du 9 février 2001, le «Tour du Brabant» est imposé à tous les avions lourds, y compris aux avions de type Boeing 727 à destination des balises de Chièvres et de Huldenberg, du lundi au samedi, de 23h00 à 6h00 ainsi que le dimanche de 23h00 à 8h00.</p>

AIP AMDT 10/2001	<p>La piste 02 peut être utilisée lorsque les vents au sol de secteur nord/nord-est soufflent plus fort que 28 km/heure en vent latéral (vent latéral de 15 noeuds) ou que 15 km/heure en vent arrière (vent arrière de 8 noeuds) ou lorsque les autres possibilités d'atterrissage et de décollage ne sont pas disponibles en raison des conditions météorologiques ou parce que les autres pistes ne sont pas disponibles en raison de travaux.</p>
---------------------	---

31 octobre 2002	<p>Suite à l'accord de principe du 22 février 2002 entre le gouvernement fédéral, le gouvernement flamand et le gouvernement de la Région Bruxelles Capitale qui opte pour le modèle "Stable concentrated" : introduction d'un nouveau couloir obligatoire pour les décollages nocturnes entre 23h00 et 06h00, heure locale, au départ uniquement de la piste 25 droite, remplaçant la procédure nocturne du "Tour de Brabant" qui est entièrement supprimée.</p> <p>PREFERENTIAL RUNWAYS</p> <p>When the runways 25L and 25R are dry and when the meteorological conditions are such that the cross- and/or tailwind component(s) do(es) not exceed respectively 15 KT and 8 KT surface wind, runway 25R will always be assigned for take-off and runway 25L for landing. RWY 25R may also be used for landing on ATC discretion and when simultaneous approaches are in progress.</p> <p>When runways 25L and 25R are wet, covered With snow or slush, the cross-and/or tailwind component maxima (maximum) are (is) respectively 10 KT and 5 KT.</p> <p>When the components exceed the values stated hereabove, a runway more nearly into wind will be assigned. .. However, neither runways 07L and 07R shall be used for landing nor runway 25L for take-off, except when no other suitable runway is available.</p> <p>In order to expedite departing traffic when RWY 02 is in use, departures from runway 07R either from line-up position 'H', PAPI position or from intersection C 6 can be intercalated between arrivals on runway 02.</p> <p>Notwithstanding the above paragraphs, RWYs 25L and 25R will be used from 2200 to 0459 for arrivals as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> - runway 25L for traffic from East and South - runway 25R for traffic from North and West <p>No exception will be allowed unless required to guarantee safe airport operations.</p> <p>Notwithstanding the above paragraphs, the following shall apply:</p> <ul style="list-style-type: none"> - departures via HUL and CIV shall take off from RWY 20 from 0001 to 0459. Other departures between 0001 and 0459 shall take off from RWY 25R. - heavy aircraft and B727 departing via HUL and CIV shall take off from RWY 25R from 2200 to 0459. <p>No exception will be allowed unless required to guarantee safe airport operations.</p>
-----------------	---

26 décembre 2002	Les nouvelles routes de décollage «montée optimisée» sont publiées le 26 décembre 2002 pour d'éventuels décollages nocturnes depuis les pistes 02 et 07 droite en fonction de l'inéluctabilité de leur usage en raison de travaux d'entretien, de conditions météorologiques ou autres. La piste « montée optimisée » pour les départs depuis la piste 20 a été publiée à la même date mais son exécution opérationnelle a été reportée sine die par NOTAM ; elle a ensuite été supprimée. Ces routes ne seront plus jamais utilisées.
15 mai 2003	La concertation ministérielle du 24 janvier 2003 a conclu au changement du schéma d'exploitation des vols de nuit selon une dispersion des décollages nocturnes en fonction des balises de destination des pistes 20 et 25 droite. En fonction de la destination des avions, les nouvelles routes de décollage suivantes sont entrées en vigueur : "Nuit-Oostrand", "Nuit-Ring Chièvres (CIV) et Nuit-Ring Pajottenland (HUL)", "Nuit-Rand Nicky (NIK) et Nuit-Rand Costa (COA)".
11-12/06/2003	Utilisation pour la première fois de la nouvelle route "Vols de nuit au-dessus de Bruxelles", route décidée lors de la concertation interministérielle du 24 janvier 2003.
12 juin 2003 AIP amdt 6/2003	<p>PREFERENTIAL RUNWAYS</p> <p>a) When RWY 25L and 25R are dry or wet and the meteorological conditions are such that the cross and/or tail wind component(s) (gusts included) do(es) not exceed respectively 25 kt and 10 kt surface wind, RWY 25R will always be assigned for takeoff and RWY 25L for landing. RWY 25P may also be used for landing on ATC discretion and when simultaneous approaches are in progress.</p> <p>b) When RWYs 25L and 25R are contaminated or when the RWYs conditions are less than GOOD, the cross and/or tail wind component maximum are (is) respectively 10 kt (gusts included) and 5 kt (gusts included).</p> <p>c) When the components exceed the values stated here above, a runway more nearly into the wind will be assigned. However, neither RWYs 07L and 07R shall be used for landing nor RWY 25L for takeoff, except when no other suitable runway is available.</p> <p>d) In order to expedite departing traffic when RWY 02 is in use, departures from RWY 07R either from lineup position "H" PAPI position or from Intersection C6 can be intercalated between arrivals on RWY 02.</p> <p>e) Notwithstanding the above paragraphs, RWY 25L and 25R will be used from 2200-0459 for arrivals as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RWY 25L: for traffic from East and South - RWY 25R: for traffic from North and West <p>No exception will be allowed unless required to guarantee safe airport operations.</p>

12 juin 2003	Conformément à la décision prise par le Comité de concertation, le 29 novembre 2002, point 7, Belgocontrol a proposé un changement de procédure pour la route Chièvres, CIV 6 C, pour les vols de jour afin que les avions suivent de plus près la trajectoire du ring bruxellois. Dès le 12 juin 2003, une nouvelle route CIV 7 Charlie sera mise en service pour suivre l'interception radiale R-045 CIV (au lieu de R-042 CIV). Afin de préserver l'écart horizontal de 5 miles nautiques entre les différentes routes de décollage, l'altitude à laquelle les avions en décollage en direction de Huldenberg pourront effectuer leur virage, reculera, à partir du 12 juin 2003 de 2000 à 1700 pieds. Ainsi toutes les routes effectuant un virage à gauche au décollage depuis la piste 25 droite (LND 4G, Eteno 2M, SPI 3A, Bulto 3C) survoleront moins le territoire bruxellois.
22-23 juillet 2003	<p>Conformément à l'accord gouvernemental du 10 juillet 2003, tous les avions en direction de la balise de Huldenberg ayant un quota de bruit compris entre 4 et 12, devront décoller provisoirement toutes les nuits de la piste 20 au lieu de la piste 25 droite.</p> <p>Ainsi la piste 20 sera utilisée pour tous les vols de nuit en direction de la balise Huldenberg.</p> <p>Les tableaux de bord publiés quotidiennement par BIAC indiquent qu'entre le 22 juillet 2003 et les 11-12 février 2004, il y a eu 86 décollages nocturnes en direction de Huldenberg depuis la piste 25R.</p>

Considérant qu'il ressort de la motivation précitée, postérieure à l'arrêt n° 126.669 du 19 décembre 2003, que l'utilisation de la piste 02(20) n'est pas exceptionnelle;

Considérant que, par ailleurs, l'acte critiqué relève ce qui suit :

- " Etant donné la demande formulée par le Directeur général, datée du 27 février 2004, concernant des normes de vent,

Etant donné, notamment, le fait

- que chacune des pistes, selon certaines normes de vent, est indisponible pendant un certain pourcentage de temps;
- que sur base des statistiques météorologiques de Belgocontrol, il faut s'attendre à s'écarter de l'utilisation préférentielle des pistes en question vu les pourcentages suivants :

PISTES	POURCENTAGE D'UTILISATION
--------	---------------------------

25	- nuit : 95,5 % - jour : 92,7 % - total : 93,6 %
02	- nuit : 75,6 % - jour : 72,4 % - total : 73,5 %
20	- nuit : 95,8 % - jour : 92,8 % - total : 93,8 %
07	- nuit : 77,7 % - jour : 72,7 % - total : 74,4 %

- que, de ce tableau, l'on peut déduire que la piste 20 présente le pourcentage de temps de vent favorable le plus élevé, 95,8% la nuit et 92,8% le jour; ce qui signifie, toutes choses égales d'ailleurs, que la piste 20 est la piste la plus fiable. La piste 20 est reprise dans l'utilisation préférentielle des pistes pour la nuit, mais pas pour le jour car sa capacité est limitée à 40 mouvements l'heure alors que l'utilisation des deux pistes 25R et L, offrant une disponibilité de 93,6%, offre une capacité de 74 (cf. ci-dessus).
- qu'il apparaît, en outre, que les pistes 02 et 07 sont moins disponibles car elles ne se trouvent pas dans la direction des vents dominants et n'offrent donc qu'une utilisation de 73,5% et de 74,4% du temps; ce qui signifie qu'elles s'écartent relativement plus de la configuration «Décollages : 02, 07L et 07R/ Atterrissages : 02» que les autres configurations;
- que la possibilité d'utilisation d'une piste pour un certain type d'avions est en fait déterminée par la combinaison des facteurs suivants : longueur de piste, température, pression atmosphérique, poids du chargement et vitesse du vent;
- que le pilote a le dernier mot quant aux garanties de sécurité qu'offre la piste prévue;

que conformément à l'ICAO (lire : OACI), la réduction des nuisances sonores n'est pas un facteur déterminant dans le choix de l'utilisation d'une piste si les limites météorologiques sont dépassées et qu'en cas d'écarts individuels trop importants, il faut opter pour une utilisation de piste plus adaptée, tel que confirmé par BIAC, Belgocontrol et DGTA en réponse au fax du 25 février du Ministre de la mobilité";

Considérant, dès lors, qu'en sa première branche, le moyen n'est pas sérieux;

Considérant que, dans la deuxième branche, les requérants font valoir que la décision attaquée "contredit divers courriers électroniques adressés les 24 et 29 août 2003 et 5 septembre 2003 à M^{me} Peggy CORTOIS, riveraine, par le ministre de la Mobilité et des Transports, qui lui avait assuré que tel ne serait pas le cas" c'est-à-dire qu'il n'y aurait pas une "utilisation nettement plus intense de (la) piste (02/20)";

Considérant que des courriers électroniques tels que ceux qui ont été adressés à un particulier qui, de surcroît, n'est pas requérant ne font pas partie des sources de droit administratif dont la "violation" éventuelle pourrait servir de fondement à une annulation ou à une suspension de l'exécution d'un acte de l'autorité administrative; qu'en sa deuxième branche, le moyen n'est pas sérieux;

Considérant que la troisième branche du moyen est exposée comme suit :

- " Le moyen est pris 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, de la violation du principe de proportionnalité, ainsi que de la violation de l'arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National, en particulier de son article 3, en ce que l'acte attaqué a décidé, de manière purement volontariste, un déplacement important du trafic aérien des pistes 25 R et L vers la piste 02(20), et donc aura pour conséquence une utilisation nettement plus intense de cette piste; qu'il y aura donc une concentration des vols sur la zone Est de la région bruxelloise, spécialement si l'on tient compte de ce que 41% des avions décollant de la piste 25R de jour tournent à gauche presque immédiatement après leur décollage et survolent les quartiers où habitent les requérants (voy. les annexes 4bis/1 et 4bis/2), alors qu'une telle concentration, spécialement les nuits et les week-end, contredit la volonté du gouvernement fédéral de réduire les nuisances (voy. la déclaration gouvernementale du 10 juillet 2003 - annexe 11 - voy. aussi l'accord gouvernemental du 26 février 2002 évoqué au point 3 de l'exposé des faits ci-avant) et alors que l'article 3 de l'arrêté royal du 25 septembre 2003 précité dispose que «le ministre adopte une approche équilibrée lorsqu'il traite des problèmes liés au bruit à l'aéroport de Bruxelles-National».

Vainement la partie adverse fait-elle valoir (voy. l'annexe 1, page 4), que la «zone 3» où habitent les requérants ne subirait «que» 14% des survols. En effet, les requérants observent qu'il s'agit de la zone connaissant la plus forte augmentation de nuisances (multipliées par trois depuis le 21 juillet 2003), que ces nuisances sont largement sous-estimées vu que ce pourcentage ne tient pas compte des 41% de décollages à partir de la piste 25R évoqués ci-dessus (voy. l'annexe 16ter/ter, qui fait clairement apparaître les nuisances sonores résultant desdits décollages omis par la partie adverse) et, surtout, que ces pourcentages tiennent uniquement compte des «zones» survolées sans tenir compte de leur densité de population.

La décision attaquée est donc contradictoire avec l'objectif poursuivi déclaré et totalement disproportionnée";

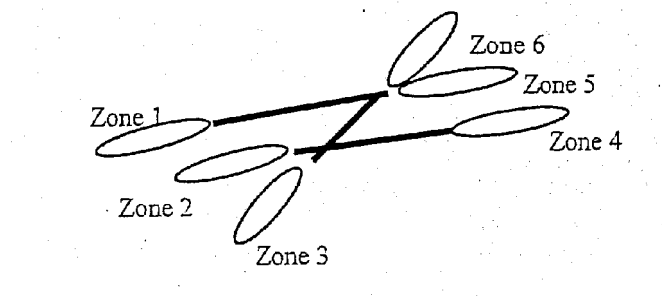
Considérant que l'acte critiqué est motivé comme suit :

- " B. CHANGEMENT DE L'UTILISATION DES PISTES DANS LE CADRE DE LA POLITIQUE DE REPARTITION EQUITABLE DES NUISANCES SONORES DU TRAFIC AERIEN ENTRANT ET SORTANT DE BRUXELLES-NATIONAL

La première étape du plan de dispersion présenté par BRUNORR, telle que décrite dans le rapport du 26 septembre 2003, tend à instaurer une dispersion des vols par le biais d'une utilisation diversifiée des différentes pistes de décollage et d'atterrissage existantes.

Le bout des pistes définit six zones, telles que numérotées dans le schéma du rapport Brunorr, pour lesquelles la dispersion des nuisances sonores ne peut être obtenue que via un changement. d'utilisation des pistes. Les nuisances sonores subies par les zones plus éloignées sont déterminées par l'utilisation des pistes et la définition des procédures de vol.

- Zone 1, dans le prolongement de la piste 25R (commune: Diegem/Haren)
- Zone 2, dans le prolongement de la piste 25L (commune: Zaventem)
- Zone 3, dans le prolongement de la piste 20 (commune: Nossegem/Sterrebeek)
- Zone 4: dans le prolongement de la piste 07R (commune: Kortenberg)
- Zone 5, dans le prolongement de la piste. 07L (commune: Steenokkerzeel)
- Zone 6, dans le prolongement de la piste 02 (commune: Steenokkerzeel)



Cette répartition a été examinée par le groupe de travail BRUNORR sur base d'un schéma de répartition calculant le nombre de décollages et d'atterrissages au-dessus de ces six zones, situées dans le prolongement immédiat des pistes. Le modèle de fréquence, élaboré par BIAC, permet d'évaluer les écarts par rapport à une utilisation parfaitement équitable des six pistes.

En outre, chaque vol a été pondéré sur base de sa planification le jour/le soir/la nuit et du quota de bruit de l'avion (QC), tel que mentionné dans les tableaux ci-joints extraits du rapport BRUNORR

Aircraft Noise Ranges		
Name	QC (>=)	QC (<)
Light	0	4
Medium	4	12
Heavy	12	10000

Relative Aircraft Weight		
AC Type	Arr	Dep
Light	1	1
Medium	2.5	4
Heavy	8.5	11.5

Periods			
Name	Start (>=)	End (<)	Weight
Day	07:00	19:00	1
Evening	19:00	23:00	3.16
Night	23:00	07:00	10

En outre, il a été également tenu compte des éléments suivants:

- le week-end a été pondéré au même titre que la nuit car ce temps est réservé au repos et à la vie de famille (facteur 3, 16 le jour au lieu de 1);
- le bruit au sol a été intégré avec un facteur 0,1;

Sur base des scénarios susmentionnés pour une répartition simultanée des pistes (cf. ci-dessus, point 4), une trentaine de scénarios concrets d'utilisation des pistes a été analysée sur une semaine entière; tous ont été conçus à partir d'une séquence des différents scénarios de base. Un seul scénario a été retenu dans le rapport BRUNORR : le scénario A13. Ce scénario permet une dispersion maximale tenant compte des restrictions en termes de sécurité et de capacité. Les sept autres scénarios ont été rejetés pour les raisons invoquées dans le rapport BRUNORR datant du 26 septembre 2003.

Le scénario A13 a été discuté au cours des réunions du groupe intercabinet, les 26 et 27 novembre 2003, et a été adapté pour déboucher sur le scénario A34.

Le cabinet restreint a approuvé ce nouveau scénario le 28 novembre 2003.

Ce scénario a également été sanctionné par le Conseil des ministres du 3 décembre dans le cadre de l'accord de principe déjà susmentionné. Tel que mentionné, cet accord de principe a été suspendu par le Conseil d'Etat, qui, en résumé, était d'avis que le dossier administratif n'était pas suffisamment le choix du scénario A34 à titre de nouveau Preferential Runway System.

C. IMPACT DU NOUVEAU «PREFERENTIAL RUNWAY SYSTEM»

Compte tenu des critiques émises par le Conseil d'Etat, dans son arrêt du 19 décembre, quant au scénario A34, et conformément à la décision du Conseil des ministres du 16 janvier 2003, des changements au niveau de l'utilisation préférentielle des pistes ont été envisagés, dans le cadre de la politique de répartition équitable des nuisances du trafic aérien, et réexaminés en termes de :

- sécurité;

- dispersion géographique, conformément au « modèle de fréquence »;
- impact sonore;
- impact sur la pollution atmosphérique.

En outre, le scénario A34 a servi de référence pour chaque analyse d'impact.

C.1. Evaluation de la sécurité.

Déférant aux remarques formulées par le Conseil d'Etat dans son arrêt du 19 décembre 2003 quant à la sécurité, le risque en terme de sécurité du changement de l'utilisation préférentielle des pistes a été largement analysé :

- o par Belgocontrol pour les opérations au sol et dans les airs, avalisé par Eurocontrol et supervisé par la DGTA;
- o par Sofreavia quant au risque vis-à-vis des tiers.

Belgocontrol a étudié l'utilisation des pistes du point de vue de la sécurité, telle que décrite dans le rapport, «BRUNORR Phase 1 : Revised Runway Use at Brussels Airport : Safety Case» et a conclu (annexe ...) REFERENCES A AJOUTER : «In general, the BRUNORR Phase 1 plan permits tolerably safe air traffic operations. Certain scenarios have been the subject of specific hazard analysis and mitigation has been proposed. When called for by safety considerations (weather, emergency, security...) the BRUNORR, Phase 1 Plan may need to be suspended, in particular :

- o When wind components exceed the published minimum,
- o When general airport visibility is below 1500m,
- o When runway conditions are inadequate for safe aircraft operations,
- o For traffic capacity reasons»;

Ainsi tous les types d'utilisation des pistes prévus dans le scénario A34 sont répertoriés comme suit : «The risk is acceptable», à l'exception de la procédure prévue pour le samedi «Risk is acceptable but mitigation measures are needed in order to reduce the risk (moving to the green area)»

Dans sa lettre du 15 janvier 2004, la DGTA a demandé de plus amples mesures concernant le plan d'action que Belgocontrol prévoyait afin de réduire le risque.

Etant donné que Belgocontrol peut faire ces mesures avant que les nouveaux itinéraires entrent en vigueur, l'entrée en vigueur de ces itinéraires ne doit pas être reportée.

Eurocontrol a également avalisé le scénario A34 dans sa lettre datée du 13.01.2004 et a conclu en ces termes : «Provided that the A34-DEN simulation was completed and evaluated using the same quantitative and qualitative principles and judgments as in the original Action, Plan and is accompanied by suitable safety assessments as identified (at para. 3.6. 1) in the Eurocontrol Review of 29th september 2003, then the conclusions of the Eurocontrol Review are still appropriate. However, it would be improper for EUROCONTROL not to observe that the introduction (in the proposed Scenario A34-DEN) of more runway allocation requirements, together with the operational changes needed, can only increase the complexity of airspace use, especially at weekends»;

Sofreavia, dans son analyse «Analyse de risque aux tiers Bruxelles Zaventem», est parvenue à la conclusion suivante :

- « - • La répartition du trafic permet de réduire le risque individuel en limitant les densités de trafic;
- • Avec une hypothèse de 117 000 vols par an au départ de la piste 25R, le risque individuel est inférieur à 1/10 000 au-delà de 800 m de l'extrémité de piste, ce qui correspond au critère impératif d'acceptabilité utilisé en Europe et aux Etats-Unis. De plus, dans l'axe de piste entre 800 m et 3 500 mètres le risque individuel est inférieur à 1/100 000, ce qui est acceptable pour des activités aériennes compte tenu de la faible densité de populations. Au-delà de 10 km dans l'axe de piste, le risque est inférieur à 1/1000 000 et donc acceptable sans contrainte de densité de population.
 - • Sur les autres pistes, le risque à 1/10 000 est également limité et inférieur à 1000 m pour l'extrémité 07 R qui est la plus pénalisante sur ce point. Le risque acceptable à 1/100 000 par an nécessitant une maîtrise de l'urbanisation est de l'ordre de 200m sur 10km pour les 2 pistes QFU 07R/L, à l'est de ces pistes.
 - • Du fait de la proximité d'un site industriel de type SEVESO, l'évaluation montre que le risque collectif d'avoir un nombre substantiel de plusieurs centaines de victimes pourrait être important si les trajectoires passaient systématiquement aux abords immédiats de l'usine, mais serait en revanche acceptable si l'on suppose que les trajectoires moyennes s'écartent du site. Il convient ainsi de constater que la conception des nouvelles procédures de décollage avec virage à droite à 700 pieds et pente de montée minimale à 7% permet d'écarter largement la très grande majorité du trafic de ce site. De plus, avec la répartition des départs sur les différentes pistes, le volume de trafic est notablement en diminution dans cette zone, ce qui contribue à la sécurité aux tiers. Ce dispositif réduit sensiblement le risque résiduel qui semble donc raisonnablement acceptable.
 - • Toutefois, compte tenu des limites des modèles actuels qui prennent mai en compte la dispersion des trajectoires - les bases de données d'accidents ne sont pas suffisamment précises sur la trajectoire suivie par rapport à la procédure de départ prévue, - il convient de surveiller les trajectographies radar»;

Par ailleurs, il y a lieu d'ajouter que les normes de vent, du fait de la demande de publication à l'AIP introduite par le Directeur-général, le 27 février, sont ramenées au niveau de celles datant d'avant le 13 juin 2003, à savoir 15 noeuds en vent latéral et 8 noeuds en vent arrière, sur piste sèche, du moins tant qu'une étude de sécurité portant sur des normes de vent plus élevées n'aura pas démontré que ces normes de vent plus élevées, telles que demandées le 13 juin 2003, ou d'autres, s'avèrent sans risque.

La publication AIP présuppose également que le pilote peut, en tout temps, demander une dérogation quant à l'utilisation de piste prévue s'il l'estime nécessaire pour des raisons de sécurité.

Le groupe de travail technique de BIAC, de Belgocontrol et de la DGTA a conclu, le 25.02.2004, que «Toute dérogation à l'utilisation préférentielle des pistes est possible, à la discrétion de ATC, pour des raisons de sécurité accordées à des avions au cas par cas, à la demande du pilote, ou par Belgocontrol à tous les avions, conformément aux Local Traffic Regulations in EBBR AD 02.20. Dans le cas où trop d'avions demanderaient ou risqueraient de demander une dérogation quant à l'utilisation préférentielle des pistes prévues, Belgocontrol pourrait décider de proposer une utilisation de pistes plus adéquate».

A la lumière de ces mesures de précaution et des études de sécurité susmentionnées, il peut être conclu que l'utilisation préférentielle actuelle des pistes peut être considérée comme suffisamment sûre.

C.2. Conformément au « modèle de fréquence » retenu dans le rapport BRUNORR

La méthodologie appliquée dans le cadre de ce modèle de fréquence a été présentée ci-dessus.

Les résultats des calculs pour l'Utilisation préférentielle des pistes, conformément au scénario A34 et au modèle de fréquence, élaboré par BIAC dans le cadre du groupe de travail BruNorr, sont repris dans le tableau ci-après :

Scénario	Dispersion	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Zone 6	Total
Situation actuelle	0,361	40%	0%	9%	30%	20%	1%	100%
Situation avant le 22/07/2003	0,413	45%	0%	4%	30%	20%	1%	100%
Résultats BruNorr (A13)	0,222	31%	1%	15%	22%	17%	14%	100%
Accord de principe (A34)	0,264	29%	2%	14%	29%	21%	5%	100%

Ainsi qu'il appert de ces calculs, la décision du gouvernement de laisser décoller tous les avions à destination de la balise de Huldberg depuis la piste 20 à partir du 22 juillet 2003 entraînait une diminution de 5% du nombre de vols pondérés pour la zone 1.

Le scénario A34 a été conçu en vue de trouver, autant que faire se peut, un équilibre entre les zones pour le week-end, les jours de la semaine et la nuit, en tenant compte des remarques suivantes :

- o la zone 1 et la zone 4 sont historiquement des zones exposées au plus grand nombre de vols pondérés. Ces zones restent des zones exposées à la majeure partie du nombre total de vols pondérés, à savoir 29 %, étant donné que les besoins en terme de capacité requièrent l'utilisation pendant la semaine de la combinaison «Décollages : 25R/Atterrissages : 25R et 25L». Une plus grande diminution des nuisances sonores pour les zones 1 et 4 impliquerait de facto une concentration des vols du week-end et de nuit sur les, autres zones, ce qui est contraire au principe de dispersion;
- o le pourcentage de la zone 2 reste faible, 2% par rapport à 0% actuellement, car cette zone n'est survolée qu'en cas de capacité faible afin que les retards dus à un manque de chemins de roulement en début de piste ne soient pas à l'origine d'une perte de ponctualité. En outre, la piste 25L est utilisée de manière intensive pour les atterrissages, et la piste 20 traverse la piste 25L en son milieu, de sorte que les décollages et les atterrissages ne peuvent y être organisés de manière optimale. Enfin, la distance entre le bout de la piste et les terrains d'habitation se trouvant dans le prolongement de celle-ci est la plus petite parmi toutes les pistes (cf. tableau);
- o le pourcentage pour la zone 3, 14 %, résulte tant des atterrissages (en cas de vent de secteur nord-est, les samedis impairs, après 3h00 du matin le lundi, le mercredi et le vendredi) que des décollages (le dimanche, le mardi et le jeudi pendant la nuit ainsi que le dimanche avant 17h00). Le nombre de vols de nuit est réduit, mais le nombre de vols de jour, le week-end, est augmenté par

rapport à la situation connue actuellement. Le pourcentage pour la zone 3 est relativement faible afin de limiter la concentration des manoeuvres d'atterrissage au-dessus d'une région fortement peuplée;

- o Les zones 5 et 6 doivent être considérées ensemble car les pistes 25R/07L et 20/02 s'y rejoignent et les nuisances sonores s'y chevauchent. Vu la proximité des pistes et de l'aéroport militaire par rapport aux terrains d'habitation, ces zones sont exposées à des nuisances sonores relativement plus importantes du fait du bruit au sol, notamment la zone 6. Enfin, il y a lieu de remarquer que toute augmentation au niveau des survols de la zone 6 entraîne une augmentation pour la zone 3 car dans les combinaisons d'atterrissage et de décollage susmentionnées, il est impossible de survoler la zone 6 sans survoler la zone 3;
- l'impact en terme de nombre réel de vols au-dessus des différentes zones habitées, tel qu'estimé dans l'étude, sur base du nombre de vols comptabilisés par BIAC et BELGOCONTROL, «Comparaison du nombre réel de vols : aujourd'hui A34» démontre ce qui suit :
 - o le jour, les zones habitées survolées aujourd'hui par plus de 1000 avions se verront, dans le cadre du scénario A34, survolées par moins d'avions, et
 - o la nuit, les zones habitées, à l'exception de Steenokkerzeel, survolées aujourd'hui par plus de 60 avions, se verront, dans le cadre du scénario A34, survolées par moins d'avions.

C.3. Impact en terme de nuisances sonores

C.3.0. NAP's

Le Directeur-Général de la DGTA a donné l'instruction à BELGOCONTROL, par la lettre de 05.02.2004, de publier à l'AIP les dispositions concernant les procédures NAP's (Noise Abatement Procedures) :

- « 1. Au paragraphe 9 de l'AIP STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES : 250 kt IAS MAX or clean speed (VZF), whichever is higher, below FL100. This may be overruled by ATC for safety reasons.
- 2. Au paragraphe 3 de l'AIP OUTBOUND TRAFFIC : In order to minimize noise disturbance and to clear obstacles in the DEP area, ACFT shall maintain a net climb gradient of no less then 7% until passing 3200 ft QNH. If unable to comply, pilots are to advise ATC accordingly on requesting the start-up clearance».

C.3.1. Cadastre sonore - Méthodologie

L'accord gouvernemental stipule qu'«une évaluation précise des zones survolées [sera réalisée], 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».

Le rapport BRUNORR propose une méthode d'évaluation appelée «cadastre sonore».

La méthodologie de l'évaluation des nuisances sonores se fonde sur le calcul des « contours de bruit » et utilise l'indicateur LDEN⁽¹⁾ selon le modèle INM (Integrated Noise Model), reconnu et testé à l'échelle internationale. Ces contours de bruit LDEN servent à dresser des « contours de fréquence » qui évaluent le nombre de fois qu'une limite sonore est franchie et à comparer les contours ainsi calculés avec les mesures réelles réalisées par BIAC, l'Institut Bruxellois de Gestion de l'Environnement (IBGE) et l'administration de la Région flamande (AMINAL).

Le cadastre ainsi établi est conforme à la directive européenne 2002/49/CE qui requiert l'élaboration d'une cartographie du bruit pour les principaux aéroports, au moyen des indicateurs Lden et Lnight, calculés selon le modèle INM model (cf. les modèles figurant dans la directive 2002/49/CE).

La Commission d'avis, organe de concertation permanent entre BIAC, la Région flamande (AMINAL) et la Région de Bruxelles-Capitale (BIM/IBGE) conclut dans sa « Note au GTIC » du 18/11/2003 :

- « La correspondance entre les valeurs calculées et mesurées la nuit est en général assez bonne, tant lorsqu'elle est exprimée en LAeq qu'en nombre de dépassements de LAmax de 70 dB(A).
- Les plus grands écarts sont enregistrés dans les agglomérations où les mesures sont influencées par des réflexions contre les façades.
- Le nombre calculé de dépassements du seuil LAmax de 70 dB(A) est une moyenne par rapport à laquelle des écarts sont possibles d'une nuit à l'autre.
- Un cadastre de bruit, quartier par quartier, ne peut raisonnablement pas être réalisé à court terme, pas plus que sur la base exclusive de mesures. La seule manière raisonnable et rapide d'établir un cadastre de bruit consiste à utiliser un modèle de calcul, validé par des mesures dans un nombre adéquat de points ».

Le 26 novembre 2003, le Conseil des Ministres a approuvé la définition suivante du cadastre de bruit élaborée par le groupe de travail intercabinet du 24 novembre 1993 (lire : 2003) :

« 1. Cartographie

Le cadastre de bruit est basé sur trois types de cartes :

- a. Contours sonores LDEN
- b. Contours sonores LNight
- c. Contours de fréquence (avec des valeurs seuils élevée et moyenne, à fixer à 70dBA et 55/60dBA)

Les cartes sont produites par le modèle INM.

Pour les contours de fréquence, une nouvelle comparaison des calculs et résultats des mesures est établie :

⁽¹⁾ Cette unité exprime le niveau moyen de pression acoustique en fonction du moment de la journée. L'indicateur sonore L DEN (Jour- Soir - Nuit) est pondéré en fonction du moment de la journée au moyen des coefficients suivants :

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

L'utilisation de cette unité est conforme à la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

- pour la journée;
- pendant le mois d'août 2003;
- avec une valeur seuil de 70dBa.

Les cartes sont prévues pour le passé (2002, juillet et août 2003) et pour l'avenir (utilisation simulée des routes et pistes).

2. Mesures

Les résultats de modèle sont validés par des mesures. Pour répondre au déséquilibre dans le réseau de mesures, des sonomètres sont placés à court terme

- à Kraainem/Wezembeek-Oppem (AMINAL) à l'intersection de la route d'atterrissage vers la piste 02 et de la route de départ de la piste 25R;
- à Woluwé Saint-Pierre, Woluwé Saint-Lambert et Schaerbeek (BIM).

Il est signalé que le placement de sonomètres sur le territoire de la Région flamande relève de la compétence du Gouvernement flamand tandis que le placement de sonomètres sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale relève de la compétence du Gouvernement bruxellois. BIAC possède un réseau de mesure indépendant qui permet de vérifier les progrès sur le plan de son autorisation écologique.

A plus long terme, le réseau de mesures sera revu en fonction de nouvelles routes éventuelles. Les cartes, validées par les mesures, seront utilisées pour revoir les routes le cas échéant, en fonction d'une répartition équitable.

3. Calculs commune par commune

Sur la base des résultats du modèle, un rapport sera établi et spécifiera, commune par commune, les données suivantes :

- la superficie dans un contour donné de bruit ou de fréquence;
- le nombre d'habitants dans un contour donné de bruit ou de fréquence;
- la distance de l'aéroport dans des cercles concentriques par rapport à l'extrémité de la piste ».

Des cartes ont été ajoutées sur décision du Conseil des Ministres du 3 décembre 2003. Les cartes a à c présentent la situation pour l'année 2002 et août 2003 (la situation «actuelle»). Les calculs commune par commune sont indiqués dans un tableau séparé.

AMINAL a placé un sonomètre supplémentaire à Kraainem/Wezembeek-Oppem.

L'IBGE totalise à présent 10 sonomètres à Bruxelles, à Schaerbeek, à Evere, à Woluwé Saint-Lambert et Woluwé Saint-Pierre et à Berchem Sainte-Agathe.

Le cadastre de bruit qui présente la situation future sur la base de l'utilisation simulée des pistes et routes, établi par BIAC, a été transmis au Ministre de la Mobilité le 25 février 2004.

C.3.2. Résultats du Cadastre de bruit

- Situation 2003

Les cartes sonores pour 2003 montrent qu'il existe trois concentrations de décollage et trois concentrations d'atterrissage, plus précisément les concentrations de décollage :

- départ de la piste 25R dans la direction du Nord, de l'Ouest et du Sud au-dessus des communes de Diegem, Haren, Neder-over-Heembeek, Vilvoorde, Koningslo, Grimbergen, Meise et Wemmel pendant la nuit et la journée.
 - départ de la piste 25R en direction de l'Est au-dessus de Diegem, Haren, Evere, Schaerbeek, Woluwé Saint-Lambert et Woluwé Saint-Pierre pendant la journée.
 - départ de la piste 20 en direction de l'Est au-dessus des communes de Zaventem (Nossegem), Sterrebeek et Tervueren pendant la nuit
- et les concentrations d'atterrissage :
- atterrissage sur la piste 25R au-dessus des communes de Steenokkerzeel, Kampenhout pendant la nuit et la journée.
 - atterrissage sur la piste 25L au-dessus des communes de Steenokkerzeel, Kortenberg, Herent pendant la nuit et la journée.
 - atterrissage sur la piste 02 au-dessus des communes de Zaventem (Nossegem), Sterrebeek, Kraainem, Wezembeek-Oppem et Woluwé Saint-Pierre, en cas de vent violent de Nord-Est pendant la nuit et la journée.

Les calculs commune par commune (situation existante), résumés dans le tableau ci-dessous, indiquent le nombre de personnes qui sont exposées aujourd'hui à une nuisance sonore moyenne donnée sur 24 heures (Lden) et pendant la nuit seulement (Lnight) :

Nuisance sonore	Nombre total de personnes exposées	Pourcentage en Région flamande	Pourcentage en Région bruxelloise
Lden > 55 dB(A)	120187	55 %	45 %
Lden > 65 dB(A)	6480	80 %	20 %
Lnight > 55 dB(A)	9359	80 %	20 %
Lnight > 65 dB(A)	1693	100 %	0 %

Les calculs sur la base des cartes de contours de fréquence, résumés dans le tableau ci-dessous, indiquent le nombre de personnes qui sont exposées pour le moment à plusieurs pics sonores de plus de 70 dB(A) pendant la journée (7-23h00) et pendant la nuit (23-7h00):

Pics sonores de plus de 70 dB(A)	Nombre total de personnes exposées	Pourcentage en Région flamande	Pourcentage en Région bruxelloise
Journée: 5 ou plus	236710	46 %	54 %
Journée: 50 ou plus	24649	75 %	25 %

Nuit: 1 ou plus	183260	48 %	52 %
Nuit: 5 ou plus	48117	78 %	22 %
Nuit: 10 ou plus	21834	82 %	18 %

Un survol d'un avion avec un pic sonore maximal de 70 dB(A), avec une fenêtre en position d'aération comme indiqué dans les «Guidelines for Community Noise» de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), donne lieu à un risque moyen de réveil de 1,3% (Nederlandse Gezondheidsraad, 1997) et à un risque maximal de réveil de 4,4% (Federal Interagency Committee on Aviation Noise, FICAN). Pour 10 survols avec, chacun, un pic sonore maximal de 70 dB(A), répartis sur une nuit, le risque de réveil est 10 fois plus élevé. L'Organisation Mondiale de la Santé considère 10 à 15 survols avec, chacun, un pic sonore maximal de 70 dB(A) (C'est-à-dire, env. 45 dB à l'intérieur) comme «nocif» ⁽²⁾. Dans cette optique de santé, il s'impose donc de limiter le nombre de riverains gênés qui sont exposés à plus de 10 survols avec, chacun, un pic sonore maximal de 70 dB(A) (cfr. infra «Conséquences liées aux nuisances sonores»).

Le cadastre de bruit concerné est naturellement une donnée évolutive pour laquelle les performances doivent systématiquement être majorées à l'aide de points de mesure supplémentaires et les résultats des mesures doivent être évalués en continu en fonction du modèle existant.

- Impact de la modification de l'utilisation des pistes - scénario de mise en oeuvre A34

La définition du cadastre de bruit (voir définition par le groupe de travail intercabinet du 24 novembre 2003) implique que l'impact sonore de nouvelles décisions relatives à l'utilisation des pistes est déterminé à l'aide d'un cadastre de bruit sur la base d'une utilisation simulée des pistes et routes.

BIAC a transmis le 25 février 2004 le cadastre de bruit du scénario A34 et les procédures de vol correspondantes au Ministre de la Mobilité.

Le cadastre de bruit correspondant a été transmis aux représentants du gouvernement fédéral et des gouvernements de la Région de Bruxelles-Capitale et de la Région flamande pendant un groupe de travail intercabinet le 26 février 2004.

Le 27 février 2004, le Ministre de la Mobilité a demandé à la Commission consultative de procéder à une nouvelle évaluation du cadastre de bruit sur la base de la nouvelle situation, c'est-à-dire la situation telle qu'elle se présentera après l'exécution de la présente mission.

Le cadastre de bruit montre que le nombre de personnes qui subissent une nuisance sonore moyenne L_{DEN} de plus de 60 dBA passe de 26.041 en 2002 à 22.653 en 2003 et 21.242 en 2004 et, pour L_N , chute de 5.087 en 2002 à 1.807 en 2003 et 704 en 2004 (voir les tableaux ci-dessous «Nombre de riverains L_N - zone de contour en dB(A) (nuit 23-07h)» et «Nombre de riverains $LDEN$ - zone de contour en dB(A) (nuit 23-07h)»).

Par ailleurs, il apparaît que le nombre de personnes avec plus de 10 dépassements de 70dBA pendant la nuit passe de 29.687 en 2002 à 21.833 en 2003 et 14.185 en 2004

⁽²⁾«For a good sleep, it is believed that indoor sound pressure levels should not exceed approximately 45 dB LAmax more than 10-15 times per night (Vallet & Vernet 1991)».
<http://www.who.int/docstore/peh/noise/Comnoise3.htm>

(voir tableaux ci-dessous «Contours de fréquence de nuit 70dB (23-07h)» et «Contours de fréquence de jour 70dB»).

Les cartes de contour démontrent que la nuisance est répartie plus uniformément en fonction de la distance entre les riverains et la fin des pistes.

Sur la base de ce cadastre de bruit, l'impact sur la santé pour les situations en 2002 (concentration) et en 2004 (répartition) a été comparé par Resource Analysis, un bureau d'études indépendant et par le Professeur ANNEMANS, un expert indépendant en matière de santé.

L'étude de Resource Analysis «ETUDE DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DE LA DISPERSION DE LA NUISANCE SONORE DU TRAFIC AERIEN DE ET VERS BRUXELLES-NATIONAL» conclut comme suit :

- « L'effet du plan de dispersion est surtout notable pendant la nuit. Pour Lnight, tant la superficie de la zone exposée à la nuisance sonore que le nombre de riverains concernés diminuent significativement, à savoir de 60%. Dans les zones les plus exposées (au-delà de 60dB), ce taux atteint même 85% ⁽³⁾.
- Pendant la nuit, la zone dans laquelle un pic de charge de plus de 70dB est attendu 1 à 5 fois est plus étendue. Les zones qui présentent une fréquence plus élevée sont toutefois plus restreintes et, par conséquent, le nombre de riverains concernés est réduit (avec le plan de dispersion, le nombre d'habitants qui subissent 5 fois par nuit une charge de pointe de plus de 70 dB à l'extérieur (ou 45 à l'intérieur) en cas de survol d'un avion est réduit de moitié). C'est conforme à la directive de l'O.M.S. qui stipule que cette charge de pointe peut être dépassée au maximum 10 à 15 fois par nuit.
- Pour Lden, une légère augmentation du nombre d'habitants dans le contour moins exposé (55-60 dBA) a été observée. Dans les contours plus exposés, le nombre de riverains potentiellement gênés diminue. Le nombre total de personnes gênées diminue lui aussi, fût-ce légèrement».

La conclusion de l'étude du Professeur ANNEMANS «Conséquences économiques de la santé des vols de nuit» s'énonce comme suit :

« Cette analyse a démontré qu'un plan de dispersion entraînait une baisse sensible de l'impact sur la santé et l'économie de la santé des vols de nuit. Avec le plan de dispersion, 19,5% de personnes en moins seront soumises à des troubles du sommeil et un montant annuel de 29 millions d'euros de coûts sociaux sera ainsi évité».

Compte tenu de ce qui précède, il faut conclure que la présente mesure implique une diminution de l'impact négatif sur la santé du trafic aérien de et vers l'Aéroport de Bruxelles-National et, plus particulièrement, que le nombre de personnes qui subit cette sérieuse nuisance diminue par les présentes mesures.

C.4. Conséquences relatives à la qualité de l'air

Le Ministre de la Mobilité a demandé à Resource Analysis, le bureau d'études indépendant, de calculer l'impact de la présente mesure sur la qualité de l'air.

L'étude de Resource Analysis (voir déjà ci-dessus) conclut que la présente mesure influence favorablement la qualité de l'air.

⁽³⁾ Une partie de cet effet peut être attribuée au remplacement du Boeing 727-200 par le 757-200. Des simulations pour 2003 démontrent toutefois que, grosso modo, la moitié de l'effet est la conséquence de la dispersion.

- « - La contribution du trafic aérien à la qualité de l'air est très limitée et négligeable pour la plupart des substances (env. 1%). Le pourcentage n'est plus élevé que pour les oxydes de soufre (10%). Cette proportion limitée s'explique par la présence de l'agglomération bruxelloise. Les vents de SO prédominants permettent que la pollution de la capitale soit poussée dans la direction NE. C'est manifeste dans les mesures. Nulle part, les normes ne sont cependant dépassées et les valeurs de référence mesurées sont représentatives d'une zone urbaine.
- L'effet de la dispersion est limité. Les normes ne sont dépassées nulle part».

L'étude de Resource Analysis conclut déjà tout autant que la présente mesure influence favorablement le risque pour les tiers.

Nombre de riverains LN – zone de contour en dB(A) (nuit 23-07h)													
Année	55-60			60-65			65-70			70-75			Total
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004	
BRUXELLES	2263	1878	12	619									2882
HERENT	1	3											4
KAMPENHOUT	382	386	447	79	80	92							1461
KORTENBERG	414	407	533	18	23	14	2	3	2				1321
KRAAINEM	3												3
MACHELEN	3921	2626	2279	3204	1185	40	698	1	0	0	0	0	7825
STEENOKKERZEEL	1634	839	1010	169	274	299	89	97	105	1	1	1	2056
VILVORDE	100												100
WEZEMBEEK-OPPEM	16												16
ZAVENTEM	588	1397	781	4	131	146	0	7	2	0	0	0	1530
Total final	9303	7555	5061	4293	1693	592	790	108	109	8	2	2	14390

Nombre de riverains LDEN – zone de contour en dB(A) (nuit 23-07h)													
Année	55-60			60-65			65-70			70-75			Total
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004	
BRUXELLES	6335	3898	1247	2080	2488	3010	2045	1276	669	23			10483
EVERE	15090	27598	20731	75	1146	1312							15166
GRIMBERGEN	17098	4086	321	153									17250
HAACHT	332	369	121										332
HERENT	369	846	888	130	166	19							999
KAMPENHOUT	1617	1724	1593	670	735	760	141	166	185				2429
KORTENBERG	1934	2027	2240	1068	1410	1278	230	264	223	8	9	7	3241
KRAAINEM	1746	4451	1126	78	78	3							1746
LEUVEN	297	303	153										297
MACHELEN	11651	3847	3079	3656	2680	4040	3704	3580	2780	2403	995	330	10961
MEISE	3121												3121
ROTELAAR	2	3											2
SCHAEERBEEK	4877	7970	21446										4877
WOLUWE SAINT-LAMBERT	29	3291	869										29
WOLUWE SAINT-PIERRE	3	1567	160										0
STEENOKKERZEEL	3319	3225	3602	2965	2634	2600	891	596	511	162	194	186	7342
VILVOORDE	9084	7150	2869	3848	7								12931
WEMMEL	1329												1329
WEZEMBEEK-OPPEM	2597	1620	1107	738	94								2597
ZAVENTEM	9210	14341	14664	1589	4091	2927	149	316	288	1	43	11	10949
Total final	80040	96616	81519	16235	16173	16043	1160	5228	4658	2596	1241	534	106081

Considérant qu'il ressort de la motivation précitée que des études postérieures à l'arrêt n° 126.669 du 19 décembre 2003 ont été réalisées, qu'elles ont pris en compte la densité de population des zones concernées - en précisant que lorsqu'il s'agit de l'évaluation des nuisances sonores, c'est l'individu qui doit être pris comme critère et non une densité de population - et les survols quelle que soit l'origine ou la

destination de l'avion; qu'à cet égard, le dossier administratif contient un cadastre du bruit 2004 établi par BIAC le 25 février 2004 et qui porte notamment sur le nombre de tous les survols des différentes communes proches de l'aéroport; que ce cadastre "présente la situation future sur la base de l'utilisation simulée des pistes et routes" - et pas seulement des pistes -, ainsi que le précise l'acte critiqué (p. 34); que s'il est vrai que ce "cadastre" est fondé sur une utilisation simulée, encore faut-il rappeler que l'acte critiqué établit une situation provisoire dans l'attente de l'élaboration d'un cadastre réel du bruit; qu'en sa troisième branche, le moyen n'est pas sérieux;

Considérant que, dans la quatrième branche, les requérants reprochent à la partie adverse l'absence d'un réel et sérieux cadastre du bruit;

Considérant que pour les motifs exposés lors de l'examen de la troisième branche du moyen, la quatrième branche manque en fait;

Considérant que les requérants prennent un quatrième moyen de la violation de l'article 23, alinéa 3, 2°, de la Constitution, combiné avec l'article 8.1. de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales et du principe général de "standstill"; qu'ils reprochent à la partie adverse d'augmenter considérablement l'utilisation de la piste 02(20), laquelle est "nettement plus bruyante et dangereuse, spécialement en cas de vent arrière ou latéral au décollage"; qu'ils estiment que la décision attaquée est en contradiction avec la déclaration gouvernementale du 10 juillet 2003 et qu'"aucun élément du dossier ne constitue une «raison impérieuse et dans une mesure proportionnellement admissible au regard de l'objectif poursuivi» justifiant une telle atteinte aux droits des requérants";

Considérant que l'acte critiqué contient un historique de l'évolution des politiques adoptées au cours des années 2000 à 2004 quant à la concentration ou à la dispersion des vols (p.2 à 13); qu'il en déduit ce qui suit :

" A cet égard, le Conseil d'Etat se réfère dans son arrêt du 19 décembre 2003 au principe du «standstill» alors que l'évolution continue au sein de ce dossier, en particulier le passage d'une politique de dispersion relative avant 2000 à une politique de concentration après février 2000 pour revenir à une politique de dispersion en juillet 2003, montre ces dernières années qu'il ne s'agit ou ne s'agissait pas d'un «status quo ante» stable préalablement établi";

Considérant qu'une déclaration gouvernementale ne constitue pas une norme dont la violation éventuelle serait constitutive d'une illégalité;

Considérant que, pour le surplus, le moyen se confond avec le troisième moyen;

Considérant que le quatrième moyen n'est pas sérieux;

Considérant que les requérants prennent un cinquième moyen qu'il exposent comme suit :

" Le moyen est pris de la violation des articles 10 et 11 de la Constitution consacrant les principes d'égalité et de non-discrimination, en ce que l'acte attaqué a décidé, de manière purement volontariste, un déplacement important du trafic aérien des pistes 25 R et L vers la piste 02(20), et donc aura pour conséquence une utilisation nettement plus intense de cette piste, sous le prétexte d'assurer une répartition équilibrée des nuisances résultant du trafic aérien entre les diverses zones de la périphérie de Bruxelles,

alors que le respect du principe d'égalité et de non-discrimination implique de ne pas traiter de la même manière des personnes qui sont dans des situations objectivement différentes; que, concrètement, les requérants ne se trouvent pas dans la même situation que les habitants de la périphérie Nord de Bruxelles vu qu'ils habitent des quartiers qui sont plus densément peuplés et sont les seuls à subir les nuisances sonores de trois pistes (25R au décollage+tournant à gauche, 02 à l'atterrissage et 20 au décollage) et, de surcroît, déjà plus exposés aux pics de nuisances sonores aériennes résultant de la concentration des atterrissages sur la piste 02 (comme le ministre de la Mobilité a pu le constater lui-même le 28 août 2003 chez Mme CORTOIS, voisine du quatrième requérant: voy. l'annexe 12 ter); que le principe d'égalité implique de connaître les nuisances sonores existantes que subissent déjà les populations exposées au bruit des avions ou susceptibles de l'être, pour ne pas faire subir à chacune d'elles, indépendamment du niveau de saturation qui serait le sien, le même niveau de nuisances sonores générées par le trafic aérien; que le principe d'égalité implique un traitement égal des populations exposées au bruit et non une répartition des vols arbitrairement identique sur toutes les zones limitrophes de l'aéroport, indépendamment de leur densité et du caractère déjà bruyant ou non de leur environnement; qu'en d'autres termes, le principe d'égalité interdit de traiter semblablement des personnes se trouvant dans des situations différentes,

et alors que, en tout état de cause, le respect du principe d'égalité et de non-discrimination implique de ne pas concentrer les nuisances sonores aériennes des nuits et des week-ends, qui sont normalement les périodes de la semaine destinées au repos, sur les mêmes populations, en particulier sur les quartiers où habitent les requérants; qu'il implique de répartir ces nuisances en tenant compte de la période de la semaine où elles se produisent (lesdites nuisances étant plus préjudiciables pendant les nuits et les week-ends); qu'en d'autres termes, le principe d'égalité interdit en tout cas de faire peser les nuisances sonores liées à l'aéroport de Bruxelles-National davantage sur certains citoyens, dont les requérants, que sur d'autres";

Considérant que le moyen ne peut être examiné qu'en tant qu'il concerne les requérants eux-mêmes et non des groupes de personnes dont ils seraient les représentants par rapport à d'autres groupes de personnes;

Considérant que l'acte attaqué a motivé la solution retenue, quant à l'équilibre à maintenir entre les différentes zones face à la charge des nuisances, au point C.2. intitulé " Conformément au «modèle de fréquence» retenu dans le rapport BRUNORR" (p. 29 et 30) reproduit ci-dessus lors de l'examen du troisième moyen; que les motifs ainsi donnés qui font état des différents paramètres pris en compte, ne paraissent pas, prima facie, révéler

une erreur manifeste d'appréciation quant à la situation des requérants; que le moyen n'est pas sérieux;

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 critiqué fait défaut; que la demande de suspension ne peut être accueillie,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en intervention introduite par la commune de Machelen dans la procédure en référé d'extrême urgence est rejetée.

Article 2.

Les requêtes en intervention introduites par Gregory LAGAE, Christiane MARCELIS, Luc GOOVAERTS d'une part et par Fernande DE BECKER et Philippe HUTSEBAUT d'autre part sont accueillies.

Article 3.

La demande de suspension d'extrême urgence de l'exécution de l'acte critiqué est rejetée.

Article 4.

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 5.

Les dépens, liquidés à la somme de 2325 euros, sont mis à la charge des parties requérantes à concurrence de 175 euros chacune et à la charge des parties intervenantes à concurrence de 125 euros chacune.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le dix-sept mars deux mille quatre par :

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

Le Greffier,

Le Président,

G. SCOHY.

M. HANOTIAU.