Texte français (titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973).

**CONSEIL D'ÉTAT, SECTION D'ADMINISTRATION**

**A R R Ê T**

**n° 138.978 du 10 janvier 2005**
**A. 151.869/IX-4528**

En cause : 1. Philippe HUTSEBAUT,
2. Christiane VROYE,
3. Katrien COLENBIE,
ayant élu domicile chez
Me K. LARDENOIT, avocat,
ayant son cabinet à BRUXELLES,
rue Antoine Dansaert 92

contre :

l'État belge, représenté par le Ministre de la Mobilité,
ayant élu domicile chez
Mes J. BOUCKAERT et Ph. DE KEYSER, avocats,
ayant leur cabinet à BRUXELLES,
rue Henri Wafelaerts 47-51

requérantes en intervention :

1. Liliane VAN WEVERBERG,
2. Bea COCKAERT,
ayant élu domicile chez
Mes I. LARMUSEAU, P. DE SMEDT et B. ROELANDTS, avocats,
ayant leur cabinet à GAND,
Visserij 157 A.

---

**LE CONSEIL D'ÉTAT, IX^e^ CHAMBRE,**

Vu la requête introduite le 17 mai 2004 par laquelle Philippe HUTSEBAUT, Christiane VROYE et Katrien COLENBIE demandent la suspension de l'exécution de "la décision de date inconnue du ministre qui a la mobilité dans ses attributions, fixant les routes par lesquelles les avions décollant de l'aéroport de Bruxelles-National (Zaventem) à partir des pistes 25L et 25R vers le SO, S, SE et E, sont détournés par le domicile des requérants avant de voler vers leur destination, et plus particulièrement les routes CIV 8C, LNO 2Z, SPI 3Z,

SOPOK 3Z, PITES 2Z et ROUSY 2Z, publiées dans l'AIP (Aeronautical Information Publication Belgium and G.D. of Luxembourg) du 18 mars 2004 aux pages AD 2 EBBR-42, 44 et 45";

Vu la requête introduite simultanément par laquelle les mêmes parties requérantes demandent l'annulation de la même décision;

Vu la note de la partie défenderesse;

Vu le rapport de M. L. VERMEIRE, auditeur;

Vu la notification du rapport aux parties;

Vu l'ordonnance du 26 novembre 2004 fixant l'affaire à l'audience du 13 décembre 2004;

Entendu M. L. HELLIN, conseiller d'État, en son rapport;

Entendu, en leurs observations, Me K. LARDENOIT, avocat, qui comparaît pour les requérants, Me J. BOUCKAERT, avocat, qui comparaît pour la partie défenderesse, et Me I. LARMUSEAU, avocat, qui comparaît pour les requérantes en intervention;

Entendu M. L. VERMEIRE, auditeur, en son avis conforme;

Vu les articles 17 et 18 et le titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973;

Vu l'avis de l'auditeur général requis par l'article 90, § 3, des lois coordonnées sur le Conseil d'État;

Considérant que dans une requête du 10 décembre 2004, Liliane VAN WEVERBERG et Bea COCKAERT demandent à pouvoir intervenir dans le référé administratif;

1. Des éléments de la cause

Considérant que les éléments de la cause peuvent se résumer comme suit :

1.1.1. L'article 5, § 1er, de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne prévoit que seront édictées par arrêté royal, toutes prescriptions réglementaires intéressant la navigation aérienne et notamment celles relatives aux aéronefs, à leur personnel de bord, à la navigation et à la circulation aériennes, au domaine et aux services publics affectés à cette navigation et à cette circulation, aux péages, taxes, redevances ou droits réglementaires auxquels est soumise l'utilisation de ces domaines et services publics.

1.1.2. Selon l'article 8, alinéa 1er, deuxième phrase, de la loi précitée, des prescriptions réglementaires spécialement appropriées au trafic aérien peuvent être édictées par voie d'arrêté royal.

1.1.3. C'est notamment en exécution de ces dispositions que l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne a été adopté.

Dans son article 43, § 2, cet arrêté prévoit notamment que le ministre chargé de l'Administration de l'aéronautique ou son délégué fixe, dans chaque cas, les conditions techniques d'utilisation des aérodromes.

1.1.4. Selon l'article 2, § 2, de l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air, les délimitations de la région d'information de vol de Bruxelles ainsi que celles des régions de contrôle, des zones de contrôle, des routes à service consultatif, des routes ATS, des zones de circulation d'aérodrome, des zones de contrôle et des classes d'espaces aériens ATS comprises dans l'espace aérien défini au § 1er sont fixées par décision du ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du directeur général de l'Administration de l'aéronautique.

1.1.5. L'article 27, 1/, de cet arrêté prévoit que tout pilote d'un aéronef évoluant sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome doit, qu'il se trouve ou non à l'intérieur d'une zone de circulation d'aérodrome, notamment se conformer aux informations aéronautiques définies pour l'utilisation des aérodromes et, le cas échéant, aux consignes particulières de circulation qui peuvent être définies pour l'aérodrome considéré.

1.1.6. Conformément à l'article 171 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, BELGOCONTROL est notamment chargé de la mission de service public d'assurer la sécurité du trafic aérien dans les espaces aériens dont l'État belge est responsable et de contrôler à l'aéroport de Bruxelles-National les mouvements des aéronefs en approche, à l'atterrissage, au décollage et sur les pistes et les voies de circulation.

1.2.1. Les requérants résident dans le "Noordrand" de Bruxelles.

1.2.2. L'aéroport de Bruxelles-National dispose de trois pistes de décollage et d'atterrissage qui peuvent chacune être utilisées dans les deux sens et qui sont reliées entre elles en forme de Z.

Ces pistes ont une dénomination différente en fonction de leur direction. La piste du haut à droite, dénommée RWY 25R, est orientée à 250/ en direction de Bruxelles, plus particulièrement de Diegem, Haren et Evere.
La piste du haut à gauche, appelée RWY 07L, est orientée à 70/ en direction de Steenokkerzeel et Louvain.

Les pistes susmentionnées ne constituent physiquement qu'une seule piste mais peuvent être utilisées dans la direction sud-ouest comme dans la direction nord-est.

La piste du bas à droite, dénommée RWY 25L, et celle à gauche, appelée RWY 07R, sont situées au sud des pistes RWY 25R et RWY 07L et sont pratiquement parallèles à celles-ci, en direction de Kortenberg et Zaventem.

Ces pistes ne constituent elles aussi physiquement qu'une seule piste mais peuvent également être utilisées dans la direction sud-ouest comme dans la direction nord-est.

En diagonale, on trouve la piste RWY 20, orientée vers le sud en direction de Sterrebeek et la piste RWY 02, orientée vers le nord en direction de Perk.

Ces pistes qui ne constituent elles aussi physiquement qu'une seule piste, sont reliées à la piste RWY 07L/RWY 25R au nord et à la piste RWY 07R/RWY 25L au sud.

L'atterrissage sur les pistes RWY 07L et RWY 07R serait limité par l'absence d'un "instrument landing system" (ILS).
Dans la pratique, les atterrissages ne s'effectueraient donc régulièrement que sur 4 pistes, à savoir les pistes RWY 25L, RWY 25R, RWY 02 et RWY 20.

En revanche, les six pistes sont tout à fait appropriées au décollage.

1.2.3. L'utilisation des pistes est réglée par le système d'utilisation préférentielle (preferential runway system).

Il s'agit d'un tableau qui indique l'utilisation des pistes pour vingt-quatre heures et comporte une subdivision entre les atterrissages et les décollages de jour et de nuit.

Ce tableau figure dans la publication d'information aéronautique (AIP), qui est la "publication officielle, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne" (article 1er de l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air).

L'utilisation des pistes est en outre déterminée par d'autres paramètres tels que l'équipement des pistes ou les conditions atmosphériques et la direction des vents dominants.

Les normes de vent figurent également dans l'AIP.

En cas de vent arrière ou de vent latéral excessif, il est donc fait usage d'une piste mieux orientée dans la direction du vent.

L'utilisation des pistes, les normes de vent et les routes aériennes, c'est-à-dire les routes empruntées par les avions au départ de l'aéroport de Bruxelles-National dans la direction d'une balise, font l'objet du présent litige et concernent la problématique récurrente des nuisances qu'occasionnent à la population le décollage et l'atterrissage des avions à l'aéroport de Bruxelles-National.

1.3.1. Le 16 janvier 2004, le Conseil des ministres charge le Ministre de la Mobilité de "prendre dans le cadre de ses compétences les mesures qui s'imposent pour réaliser une répartition équitable des nuisances sonores causées par les vols de jour et de nuit pour l'aéroport de Bruxelles-National, compte tenu des motifs et des considérations exposés dans la note soumise au Conseil des ministres, et ce sous réserve de toute considération de sécurité et étant entendu que les décisions sont des décisions provisoires qui seront réexaminées après une évaluation et une validation complètes du cadastre du bruit".

1.3.2. Le 27 février 2004, le directeur général de l'aéronautique charge BELGOCONTROL de publier dans l'AIP un texte portant sur les normes de vent et de prendre les dispositions nécessaires pour les faire respecter dans les meilleurs délais et supprimer dans l'AIP un passage de la rubrique EBBR AD 2.2.1 "Noise Abatment Procedures".

1.3.3. Le 28 février 2004, le Ministre de la Mobilité et des Transports, en exécution de la mission que lui a confiée le Conseil des ministres, demande à

BELGOCONTROL d'adapter dans l'AIP "le chapitre EBBR AD 2.20.7.2.2. Preferential Runway System" d'une manière déterminée et de prendre les dispositions nécessaires pour que cette adaptation entre en vigueur, par NOTAM (avis donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes) et par publication dans l'AIP, le 18 mars 2004 pour la nuit et le 18 avril 2004 pour la journée.

1.3.4. Le 17 mars 2004, le Ministre de la Mobilité et des Transports demande également à BELGOCONTROL d'adapter l'AIP de la manière indiquée en ce qui concerne les procédures de vol, et notamment par un tableau complet des routes à suivre, et de prendre les dispositions nécessaires à l'entrée en vigueur le "18 mars 2003" (lire : 18 mars 2004).

1.3.5. Le nouveau plan de routes est publié dans l'AIP le 18 mars 2004.

1.4.1. Les requérants demandent la suspension de l'exécution des éléments de ce plan de routes qui sont mentionnés ci-après.

Pour les pistes RWY 25L et RWY 25R, il est demandé la suspension de la route aérienne pour les départs CIV 8C vers la balise de CHIÈVRES, qui n'est pas utilisable le week-end entre 5 heures et 21 heures 59.

Pour la piste RWY 25R, ces routes aériennes pour les départs sont applicables de 22 heures à 4 heures 59 : LNO 2Z vers la balise de OLNO, SPI 3Z vers la balise de SPRIMONT, SOPOK 3Z vers la balise de SOPOK, PITES 2Z vers la balise de PITES et ROUSY 2Z vers la balise de ROUSY.

Pour ces routes, le vol doit s'effectuer par la balise de HULDENBERG.

1.4.2. Dans leur requête, les requérants affirment que la nouvelle utilisation des pistes affecte à nouveau plus lourdement un certain nombre de zones;

2. <u>De la recevabilité de la requête en intervention</u>

2.1. Considérant que dans une requête reçue au greffe le 10 décembre 2004, Liliane VAN WEVERBERG et Bea COCKAERT demandent à pouvoir intervenir dans les débats;

2.2. Considérant que l'article 21*bis*, § 1er, alinéa 5, des lois coordonnées sur le Conseil d'État prévoit qu'en l'absence de notification, la chambre saisie de l'affaire peut permettre une intervention ultérieure pour autant que cette intervention "ne retarde la procédure en aucune manière"; que pareille intervention ne peut pas non plus porter atteinte aux droits de la défense; qu'en l'espèce, l'acte attaqué par les requérants a été publié dans l'AIP le 18 mars 2004; que le 17 mai 2004, les requérants ont introduit leur requête visant à la suspension de l'exécution et que le rapport de l'auditorat est daté du 28 octobre 2004; que les requérantes en intervention n'ont elles-mêmes pas introduit de demande de suspension dans le délai de recours utile; que selon leur demande en intervention, introduite à la dernière minute avant l'audience, elles critiquent essentiellement le rapport de l'auditorat qui ne leur a pas été communiqué et soulèvent à cet égard aussi de nouveaux arguments; que leur requête n'est donc rien de plus qu'une réplique à ce rapport de l'auditorat, à laquelle ni le membre compétent de l'auditorat ni la partie défenderesse n'ont pu encore réagir de manière appropriée; que, d'ailleurs, une telle réplique n'est pas prévue dans le cadre de la procédure de suspension; que, en outre, les requérantes en intervention ont en fait le même objectif que les requérants originaires et par conséquent, tout comme ces requérants, elles auraient elles aussi pu introduire une demande de suspension de l'exécution dans le délai de recours utile; qu'en ne le faisant pas, elles se sont elles-mêmes privées de l'intérêt requis en droit; que leur demande ne peut dès lors pas être accueillie;

3. <u>De la recevabilité de la demande de suspension</u>

3.1.1. Considérant que les requérants font valoir que la décision qu'ils contestent est un acte administratif au sens de l'article 14, § 1er, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, dès lors qu'elle crée des effets juridiques contraignants pour un ou plusieurs pilotes d'aéronefs, étant donné que, notamment, les autorités de l'aéronautique, le service du contrôle de la circulation aérienne et les pilotes sont tenus de suivre les règles découlant de la décision attaquée; que les pilotes sont tenus de se conformer aux normes et aux routes publiées dans l'AIP, une publication officielle renfermant des informations aéronautiques de caractère durable qui sont essentielles à la navigation aérienne, et ce jusqu'à ce qu'elles soient modifiées par une nouvelle publication dans l'AIP;

3.1.2. Considérant que dans sa note d'observations, la partie défenderesse déclare que la pièce que les requérants contestent, n'est pas un acte administratif attaquable, dès lors qu'elle ne vise pas à créer des effets juridiques, mais se borne à

modifier un certain nombre de routes et à charger BELGOCONTROL de publier ces routes dans l'AIP; que l'obligation pour BELGOCONTROL de les publier ne confère pas en soi de force obligatoire aux routes modifiées, pas plus que la transmission d'un texte au Moniteur belge en vue de sa publication ne rend la décision susceptible d'être contestée pour le simple motif que les services du Moniteur belge sont tenus de la publier; que tant l'utilisation de pistes que l'utilisation de routes pour le décollage et l'atterrissage sont déterminées par un ensemble de critères, le pilote analysant ces données et communiquant son choix à BELGOCONTROL qui évalue ce choix et l'approuve; que ce sont ces instructions de BELGOCONTROL que les pilotes doivent suivre en vertu de l'article 27 de l'arrêté royal du 15 septembre 1994 précité et que seule cette évaluation effectuée par BELGOCONTROL a des effets juridiques à l'égard des pilotes; que BELGOCONTROL qui a pour mission, dans le seul but d'assurer la sécurité de la circulation aérienne, de régler la circulation aérienne et, partant, l'utilisation des pistes et des routes à l'aéroport de Bruxelles-National et dans les zones d'approche, n'est pas non plus lié par le contenu de la décision attaquée, laquelle modifie, selon la partie défenderesse, les critères en vigueur concernant l'utilisation des routes si les autres critères pertinents (notamment l'utilisation de la piste, les normes de vent) le permettent, en vue d'une répartition des nuisances sonores, étant entendu qu'il ne s'agit toutefois, pas de routes obligatoires pour tous, mais uniquement de lignes directrices qui peuvent être suivies par BELGOCONTROL dans l'optique de la réduction maximale à atteindre des nuisances sonores à l'égard de tous; que BELGOCONTROL évalue cependant chaque fois ces lignes directrices et les applique ou non en fonction des demandes et de toutes les données disponibles; qu'ensuite, selon l'article 4, § 1er, de l'arrêté royal du 15 septembre 1994 susmentionné, c'est toujours le pilote qui décidera en dernier ressort de l'utilisation de l'aéronef tant qu'il en aura le commandement; que, selon la jurisprudence de la cour d'appel de Bruxelles et du tribunal de première instance d'Anvers, la publication dans l'AIP n'est pas décisive pour conclure qu'il s'agirait de prescriptions obligatoires et réglementaires et que les requérants le reconnaissent eux-mêmes en faisant état d' "informations aéronautiques";

3.1.3. Considérant que l'article 2, § 2, de l'arrêté royal du 15 septembre 1994 s'énonce comme suit :

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

de l'administration de l'aéronautique ou du directeur général de l'Administration de l'aéronautique.";

qu'il ressort de cette disposition que les délimitations des routes ATS (Air Traffic Services - Services de la circulation aérienne) sont fixées par le ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou par le directeur général de l'Administration de l'aéronautique; que selon le contrat de gestion, BELGOCONTROL a pour mission d'étudier, dans le cadre d'une politique de réduction des nuisances sonores définie par les autorités compétentes en matière d'exploitation aéroportuaire, à la demande de ces derniers, la faisabilité d'une réorientation des flux de trafic aérien compte tenu des contraintes de sécurité, de régularité et d'efficacité du trafic aérien et d'apporter son concours à la mise en oeuvre des modifications de procédure qui en découleraient; que selon l'article 27, 1/, de l'arrêté royal du 15 septembre 1994, tout pilote d'un aéronef évoluant sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome doit, qu'il se trouve ou non à l'intérieur d'une zone de circulation d'aérodrome, se conformer aux informations aéronautiques définies pour l'utilisation des aérodromes et, le cas échéant, aux consignes particulières de circulation qui peuvent être définies pour l'aérodrome considéré; que, dès lors, les termes "informations aéronautiques" n'indiquent nullement qu'il s'agirait en l'occurrence d'une information non revêtue d'un caractère obligatoire; qu'en effet, l'obligation faite au pilote de "se conformer aux informations aéronautiques" implique que ces règles ne sont pas contraignantes; que s'il est vrai que, selon l'article 4, § 1er, de l'arrêté royal du 15 septembre 1994, le pilote commandant de bord d'un aéronef décidera en dernier ressort de l'utilisation de cet aéronef tant qu'il en aura le commandement, il n'en demeure pas moins que l'article 3 de ce même arrêté dispose cependant aussi que le pilote commandant de bord, qu'il tienne ou non les commandes, sera responsable de l'application des "règles de l'air" à la conduite de son aéronef et qu'il ne pourra déroger à ces règles que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité, auquel cas il appliquera une procédure particulière; qu'aux termes de la publication partiellement contestée qui figure dans l'AIP, "Air Traffic Control" (ATC) est autorisé à déroger au "standard instrument departure" (SID); qu'il en ressort également déjà de manière concluante que le "standard instrument departure" est la règle générale pour le décollage, à laquelle Air Traffic Control peut déroger; qu'il n'apparaît toutefois pas que le commandant de bord peut déroger à cette règle générale sans "motifs de sécurité, auquel cas il applique une procédure particulière; qu'à première vue, les routes indiquées ont par conséquent des effets juridiques et sont au moins retenues comme critère dont BELGOCONTROL doit assurément tenir compte; que l'exception est rejetée;

3.2.1. Considérant que dans sa note, la partie défenderesse soutient en outre que les requérants ne justifient pas de l'intérêt requis en droit étant donné que "la décision attaquée ne porte préjudice à aucun des requérants, dès lors qu'elle est dépourvue de caractère réglementaire" et qu'elle "ne vise pas non plus à produire des effets juridiques";

3.2.2. Considérant qu'en ce qui concerne l'intérêt requis en droit, les requérants déclarent en substance qu'ils sont directement concernés par la décision attaquée, dès lors que, habitant la zone située au nord-ouest de Bruxelles, ils ne sont en principe survolés, en application du critère de destination, que par des avions qui décollent des pistes RWY 25L et RWY 25R pour des vols qui ont une destination située au nord-ouest, alors que des vols viennent à présent systématiquement s'y ajouter; que consécutivement à la décision attaquée viennent s'y ajouter des "routes de contournement" vers le sud-ouest, l'ouest, le sud, le sud-est et l'est, qui ne correspondent pas directement à la destination des avions mais leur font suivre une trajectoire artificielle en forme de courbe pour éviter Bruxelles et les amènent de ce fait à survoler les requérants selon des itinéraires passant, il est vrai, au sud du ring de Bruxelles, mais aussi régulièrement au nord de celui-ci, comme le montrent les pistes radar; que cela signifie 266 vols supplémentaires par semaine;

3.2.3. Considérant que cette exception, telle qu'elle est formulée par la partie défenderesse, se confond en réalité avec l'exception déjà examinée ci-dessus et doit dès lors être rejetée;

3.3.1. Considérant que la partie défenderesse soulève par ailleurs que la décision n'est pas attaquée en ce qui concerne toutes les routes modifiées alors que selon elle, la décision ne peut clairement pas être scindée, dès lors que tous les éléments sont interconnectés, et la répartition opérée est unique et indivisible, étant donné que la partie défenderesse l'a élaborée en tenant compte de tous les éléments du dossier; que toutes les routes sont donc liées entre elles et la décision attaquée n'aurait pas été prise, si certaines de ses composantes n'en faisaient pas partie et étaient "même inexécutables"; qu'étant cependant limitée à certaines routes, la demande n'est pas recevable;

3.3.2. Considérant que les requérants ont désigné l'objet de leur demande comme suit :

"plus particulièrement les routes CIV 8C, LNO 2Z, SPI 3Z, SOPOK 3Z, PITES 2Z et ROUSY 2Z, publiées dans l'AIP (Aeronautical Information

> Publication Belgium and G.D. of Luxembourg) du 18 mars 2004 aux pages AD 2 EBBR-42, 44 et 45";

qu'ils ont donc limité leur demande à un certain nombre de routes;
que selon leur requête, ils ont justifié cette limitation comme suit :

> "À condition que l'État belge fournisse les efforts nécessaires et donne les garanties qui s'imposent pour faire passer les vols vers le N (NIK) et l'O (DENUT), comme l'indiquent les schémas des annexes 19 et 21, de sorte à ne faire subir aux requérants que des nuisances indirectes réduites de ces routes, si ces avions viraient en direction de leur balise trop tard ou trop tôt vers le N et l'O, les requérants ne contestent pas ces routes étant donné qu'elles sont plus ou moins fixées compte tenu du critère logique de la destination des vols, utilisé par le gouvernement";

que les requérants indiquent ainsi clairement qu'ils souhaitent obtenir la suspension de l'exécution et l'annulation de 6 routes seulement sur un total de 76 routes (atterrissages et décollages confondus); qu'à première vue, le Conseil d'État peut constater que la suppression effective, par suspension, des 6 routes attaquées romprait la cohésion très complexe de l'ensemble des routes; qu'en effet, selon les pièces du dossier administratif, les nouvelles procédures de vol ont été réexaminées et fixées du point de vue de la sécurité, de l'impact sonore et de l'impact sur la pollution atmosphérique "eu égard au principe de l'égalité devant les charges publiques, à une répartition équitable des nuisances et à la dispersion des vols"; qu'à première vue, une suspension partielle du plan de route en tout ou en grande partie rendrait par conséquent, l'ensemble du système inopérant; qu'il en résulterait en fait que la suspension prononcée par le Conseil d'État aurait des effets plus étendus que la demande que les requérants ont formulée expressément et en connaissance de cause; qu'il en résulterait en définitive que le Conseil d'État serait appelé à réformer la décision et à s'arroger, dans ces circonstances, le pouvoir d'appréciation discrétionnaire de l'administration; que l'exception soulevée est dès lors à ce point sérieuse qu'elle commande que la demande de suspension de l'exécution soit rejetée comme étant irrecevable,

**D É C I D E :**

**Article 1er.**

La requête en intervention de Liliane VAN WEVERBERG et Bea COCKAERT est rejetée.

**Article 2.**

La demande de suspension est rejetée.

**Article 3.**

Les dépens sont réservés.

**Article 4.**

Les dépens de la requête en intervention, liquidés à la somme de 250 euros, sont mis à la charge des requérantes en intervention, chacune à concurrence de la moitié.

Ainsi prononcé à Bruxelles en audience publique, le dix janvier 2000 cinq, par la IXe chambre, composée de :

| | | |
|---|---|---|
| MM. | J. DE BRABANDERE, | président de chambre, |
| | L. HELLIN, | conseiller d'État, |
| | A. VANDENDRIESSCHE, | conseiller d'État, |
| Mme | V. WAUTERS, | greffier. |

**Le greffier,** **Le président,**

**V. WAUTERS** **J. DE BRABANDERE**

**TRADUCTION ÉTABLIE CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 63, ALINÉA 1er, DES LOIS SUR LE CONSEIL D'ÉTAT COORDONNÉES LE 12 JANVIER 1973.**