

**CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.**

**A R R E T**

n° 144.320 du 11 mai 2005

A.162.041/XIII-3722

En cause :           1. **VAN DOREN** Paul,  
                          2. **CORNELIS** Annick,  
                          3. **FOUARGE** Isabelle,  
                          4. **ZEEGERS-JOURDAIN** Yves,  
                          5. **WAUCQUEZ** Frédérique,  
                          6. **BOUCAU** Fabienne,  
                          ayant tous élu domicile chez  
                          Me Dominique LAGASSE, avocat,  
                          chaussée de La Hulpe 187  
                          1170 Bruxelles,

contre :

**l'Etat belge**, représenté par :

1. le Premier Ministre,  
2. le Ministre de la Mobilité,  
                          ayant tous deux élu domicile chez  
                          Me Jan BOUCKAERT, avocat,  
                          rue Henri Wafelaerts 47-51/1  
                          1060 Bruxelles.

-----  
---  
**LE CONSEIL D'ETAT, XIII<sup>e</sup> CHAMBRE DES REFERES,**

Vu la demande introduite le 27 avril 2005 par Paul VAN DOREN, Annick CORNELIS, Isabelle FOUARGE, Yves ZEEGERS-JOURDAIN, Frédérique WAUCQUEZ et Fabienne BOUCAU, tendant à la suspension, selon la procédure d'extrême urgence, de l'exécution de la "décision du Conseil des Ministres du Gouvernement fédéral du 18 avril 2005 de modifier le système d'utilisation préférentielle des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National";

Vu l'ordonnance du 27 avril 2005, notifiée aux parties, convoquant celles-ci à comparaître le 3 mai 2005 à 14.30 heures;

Vu l'ordonnance du 3 mai 2005 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<sup>me</sup> GUFFENS, conseiller d'Etat;

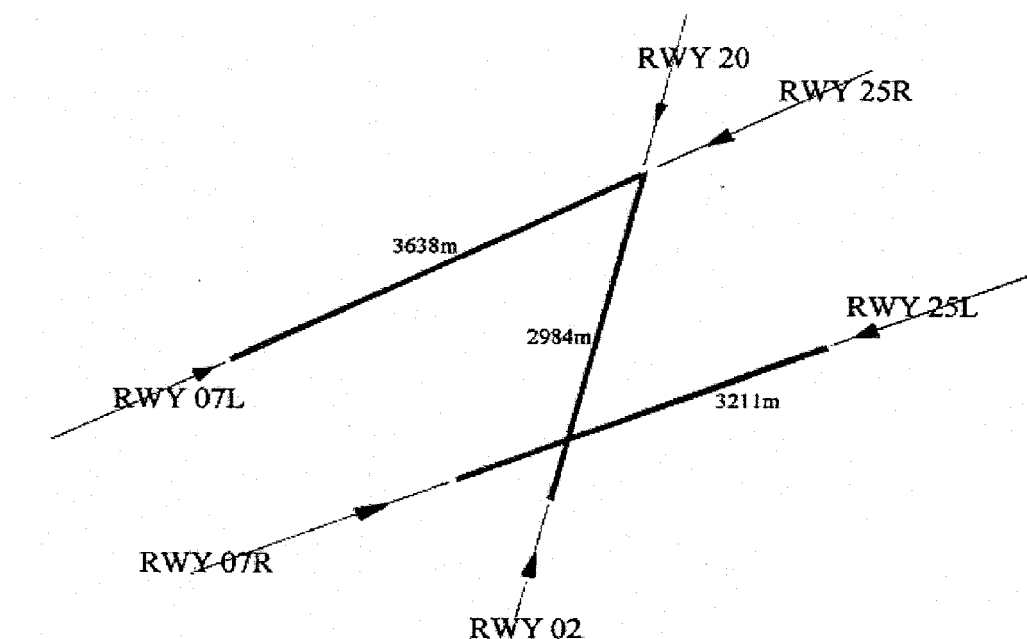
Entendu, en leurs observations, Me D. LAGASSE, avocat, comparaissant pour les requérants, Mes J. BOUCKAERT et M. BAETENS-SPETSCHINSKY, avocats, et M. G. ROBERT, attaché, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis conforme, 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  $250^\circ$  dans le sens vers Bruxelles) ou en sens inverse 07L-gauche (orientée à  $70^\circ$  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 Kortenbergh 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  $20^\circ$  du Sud vers le Nord) ou en sens inverse 20 (orientée à  $200^\circ$  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.

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". Avant les mesures prises par le Gouvernement pour tenter de réduire les nuisances sonores subies par les riverains, ce point précisait 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. Les pistes 07L et R ne peuvent être utilisées pour les atterrissages en vue d'éviter le survol de l'agglomération bruxelloise.

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. Jusqu'au 12 juin 2003, la composante de vent arrière maximale était de 8 noeuds. A cette date, à la demande des opérateurs principaux de l'aéroport (SNBA, Virgin et Sobelair), cette composante a été augmentée à 10 noeuds, rendant possible un usage plus étendu du système d'utilisation préférentielle des pistes.

Depuis septembre 1988, la piste 20 est aussi utilisée de manière préférentielle pour les décollages de nuit, celle-ci étant ainsi en service la nuit à raison de, par exemple, 30,4% en 1996 (60,3% pour la 25R) et de 21 % en 2001 (74, 87% pour la 25R), tandis que de jour pour les mêmes périodes, elle a été en service à raison de respectivement 3,9 % et 0,95% (statistiques BIAC).

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 notamment 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<sup>ème</sup> 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<sup>o</sup> dispersion par l'utilisation des pistes,
- 2<sup>o</sup> dispersion par l'utilisation des routes,
- 3<sup>o</sup> 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 :

- l<sup>o</sup> 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. Entre-temps, le 24 décembre 2003, de nouvelles composantes de vent maximales sont fixées, soit 5 noeuds pour le vent arrière (au lieu de 10) et 15 noeuds pour le vent latéral, ces composantes s'appliquant de manière identique aux pistes 25R, 25L et 20. Cette modification, publiée dans les AIP le 4 février 2004, a fait l'objet d'un recours en suspension d'extrême urgence le 10 février 2004 (A.147.431/XIII-3249). Elle a été retirée le 13 février 2004.

5.9. 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)<br>25R (even week) |              | 25L          |              |
|           | LDC | 02 (odd week)<br>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 2004 et par publication dans l'AIP les dispositions nécessaires pour l'entrée en vigueur de l'utilisation des pistes avant le 18 avril 2004".

6. Des habitants de la zone 3 ont introduit un recours en annulation de la décision du 28 février 2004 précitée, ainsi qu'une demande de suspension (A.148.551/XIII-3289). La demande de suspension a été rejetée par l'arrêt n° 129.411 du 17 mars 2004.

7. Le 27 février 2004, soit la veille de ladite décision, le directeur général de l'aéronautique a demandé à BELGOCONTROL de publier de nouvelles composantes de vent maximales, soit un retour à la situation antérieure au 13 juin 2003, soit, notamment une composante de vent arrière maximale de 8 noeuds, comme c'était le cas depuis 1983.

Par instruction du 18 mars 2004, suite à la demande des pilotes et de la Belgian Cockpit Association, le Ministre de la Mobilité a une nouvelle fois modifié les

composantes de vent maximales en les appliquant de manière différenciée selon la piste utilisée :

- 5 noeuds par vent arrière, 15 noeuds par vent latéral pour les pistes 25R, 25L, 07L et 07R;
- 0 noeud par vent arrière, 15 noeuds par vent latéral, pour les pistes 20 et 02 (les pilotes ayant annoncé leur intention de demander systématiquement une dérogation individuelle en cas d'utilisation des pistes 20 et 02 par vent arrière).

8. Selon la partie adverse, une étude de sécurité réalisée le 6 mai 2004 à la demande de la Direction générale du transport aérien arrive à la conclusion que "les normes internationales (ICAO) de 15 noeuds par vent latéral et de 5 noeuds par vent arrière pouvaient s'appliquer sans risque aux pistes 02/20 durant la nuit, ainsi que pour les atterrissages de jour, les décollages de jour sur les pistes 02/20 n'offrant cependant pas, pour l'instant une sécurité suffisante lorsque le vent arrière est supérieur à zéro noeud".

Le 17 mai 2004, à la suite de cette étude, le Ministre de la Mobilité modifie, une nouvelle fois, les composantes de vent maximales dans cette mesure. Cette modification a été publiée par NOTAM ("Notice to Airmen") et est entrée en vigueur le 10 juin 2004.

9. Peu avant, le 12 mai 2004, le bureau d'études Airport and Aviation consultancy division (AAC) dépose un rapport pour le compte de BIAC concernant la sécurité de l'utilisation des pistes. Il en ressort notamment que la "piste 20-02 n'est pas comparable aux autres pistes en ce qui concerne la continuité des opérations et les aspects de sécurité", qu'"utiliser la piste 20-02 lorsque les autres pistes sont également disponibles réduit inutilement les marges de sécurité" et qu'"une telle piste ne peut offrir de meilleures marges de sécurité que par fort vent de face vu toutes les autres contraintes occasionnées par son utilisation" (p. 16). Il y est aussi précisé, en ce qui concerne les composantes de vent maximales, que le vent arrière admissible pour atterrir sur la piste 02 doit être limité à 0 noeud (p. 57).

10. Le 17 janvier 2005, les composantes de vent arrière et latéral maximales pour les pistes 07 et 25 sont à nouveau modifiées pour être augmentées respectivement à 7 et 20 noeuds au lieu de 5 et 15 noeuds. Les composantes de vent maximales pour les pistes 02 et 20 ne sont, quant à elles, pas modifiées (nuit : 5 et 15 pour la piste 02; jour : 5 et 15 pour les atterrissages sur les pistes 02/20 et 0 et 15 pour les décollages des pistes 02/20). Cette modification est entrée en vigueur le 17 mars 2005.

11. Par un arrêt rendu le 17 mars 2005, la Cour d'appel de Bruxelles, sur une action intentée par 43 habitants de la périphérie Sud de Bruxelles, statuant en référé, - ordonne la cessation provisoire de l'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage telle qu'elle résulte de l'application du "plan Anciaux bis", dans l'attente d'un réexamen et de l'adoption, par l'Etat belge, d'une approche plus équilibrée des nuisances sonores résultant des atterrissages en piste 02 ou de la décision judiciaire à intervenir au fond, - dit que les astreintes applicables par mouvement d'atterrissage constaté en infraction aux mesures précisées ci-dessus seront calculées à partir du 40<sup>ème</sup> jour calendrier qui suivra la signification de l'arrêt.

12. Le 18 avril 2005 intervient la décision critiquée rédigée comme suit :

" Décision du Conseil des Ministres sur proposition du Ministre de la Mobilité, Renaat Landuyt  
Date : 18 avril 2005  
Concerne : décision en matière d'exécution de l'arrêt de la Cour d'Appel

Arrêt de la Cour d'Appel

Le juge de la Cour d'Appel de Bruxelles a décidé ce qui suit :

(...)

1. Exécution provisoire de la décision provisoire de la Cour d'Appel de Bruxelles  
A la suite de l'arrêt de la Cour d'Appel, le Conseil des Ministres décide de la modification provisoire suivante de l'utilisation préférentielle de piste :

Pour la nuit :

Le mardi matin, le jeudi matin et le samedi matin, chaque fois de 03h00 à 05h59, l'actuelle utilisation préférentielle de piste définie comme "Décollage des pistes 07L&R et 02 et Atterrissage sur la piste 02" est remplacée par l'utilisation préférentielle de piste suivante : "Décollage des pistes 07L&R et Atterrissage sur la piste 20". Cette configuration ne peut être utilisée qu'aux heures déterminées ci-dessus.

En cas d'impossibilité de suivre cette utilisation préférentielle de piste, il est déterminé ce qui suit :

- Si les composantes de vent pour la piste 20, définies comme suit pour la nuit "15 noeuds de vent de travers, 5 noeuds de vent arrière, rafales comprises", sont dépassées, la configuration suivante est d'application : "Décollage des pistes 07L&R et 02 et Atterrissage sur la piste 02".
- Si les composantes de vent pour les pistes 07, définies comme "20 noeuds de vent de travers, 7 noeuds de vent arrière, rafales comprises", sont dépassées, la configuration suivante est d'application : "Décollage de la piste 25R pour les destinations nord, ouest et sud, décollage sur la piste 20 pour les destinations est et Atterrissage sur les pistes 25R et L".

Pour le week-end :

L'actuelle utilisation préférentielle de piste alternée est remplacée par l'utilisation préférentielle de piste suivante pour chaque samedi :

- A partir de 06h00 jusqu'à 14h00 ou l'heure lors de laquelle la capacité de décollage et d'atterrissage demandée est en-dessous de la capacité de la configuration «Décollage de la piste 20 et Atterrissage sur les pistes 25R et L» : «Décollage sur la piste 25R et atterrissage sur les pistes 25R&L».
- A partir de 14h00 ou de l'heure lors de laquelle la capacité de décollage et d'atterrissage demandée est en-dessous de la capacité de la configuration, jusqu'à 23h00 : «Décollage de la piste 20 et Atterrissage sur les pistes 25R et L».

Pour le dimanche est déterminé ce qui suit :

- De 06h00 jusqu'à 16h59, ou l'heure lors de laquelle la capacité de décollage et d'atterrissage demandée est au-dessus de la capacité de la configuration : «Décollage de la piste 20 et Atterrissage sur les pistes 25R et L».
- De l'heure susmentionnée à 22h59 : «Décollage de la piste 25R et Atterrissage sur les pistes 25R et L».

Les procédures de vol en vigueur pour le jour et la nuit restent inchangées.

Dans le cadre de l'exécution de l'arrêt de la Cour d'Appel, le gouvernement a également confirmé l'augmentation des composantes de vent sur les pistes 25L&R et 07L&R pour atteindre «20 noeuds de vent de travers, 7 noeuds de vent arrière, rafales comprises».

Le Ministre de la Mobilité donnera les instructions nécessaires à BELGOCONTROL afin d'implémenter les décisions susmentionnées pour le 27 avril 2005, avec respect pour les procédures de sécurité en application.

## 2. Décisions au fond

Afin de garantir les droits de tous les riverains, d'augmenter la sécurité juridique des décisions gouvernementales définitives en matière de nuisances sonores pour les vols venant de et allant vers Bruxelles-National et d'ancrer légalement l'équilibre entre la qualité de vie et l'exploitation de l'aéroport, il est demandé au Ministre de la Mobilité de préparer un avant-projet de loi qui fixe la procédure d'analyse, la consultation et le processus décisionnel en matière de modification de l'utilisation préférentielle de piste, des procédures de vol et des restrictions d'exploitation sur la base de l'article 23 de la Constitution.

Les décisions définitives sont précédées par une étude et une analyse détaillées des nuisances sonores aux alentours de l'aéroport de Bruxelles-National et de l'impact des différentes configurations d'utilisation de piste et de procédures de vol".

Il est à noter qu'en ce qui concerne l'utilisation des pistes le dimanche, la décision ne modifie en réalité aucun élément. Selon la partie adverse, c'est par erreur que ce point a été repris.

13. Le 20 avril 2005, le Ministre de la Mobilité écrit à l'administrateur délégué de BELGOCONTROL dans les termes suivants :

" Teneinde gevolg te geven aan het arrest van het Hof van Beroep te Brussel van 17 maart 2005, vraag ik u en uw diensten om het preferentieel gebruik van de baan 02, zoals voorzien in de instructies d.d. 28 februari 2004 en 17 mei 2004 tijdelijk op te schorten in afwachting van verdere studie en de goedkeuring door de Belgische

regering van een vernieuwde aanpak van de geluidshinder ten gevolge van het landen op de baan 02.

Ingevolge het arrest van het Hof van Beroep, beslist de Ministerraad tot de volgende voorlopige wijziging van het preferentieel baangebruik :

Voor de nacht :

(Est repris le contenu de la décision du Conseil des Ministres précitée)

Voor de zaterdag :

(Est repris le contenu de la décision du Conseil des Ministres précitée)

De huidige instructie beoogt om uitvoering te geven aan het hoger vermeld arrest van 17 maart 2005 voor wat betreft de tijdelijke opschorting van het landen op baan 02, terwijl het tegelijkertijd de spreidingsfilosofie niet in vraag wenst te stellen. De regering heeft zich in de voorlopige uitvoering van het arrest laten leiden door een evenwichtige herverdeling van de vluchten over de verschillende zones rond de luchthaven, op de volgende manier :

- Met uitzondering van het beperkt aantal landingen in de tweede helft van de nacht voor de drie vermelde nachten, zullen alle landingen zoals vroeger gebeuren op de banen 25, tenzij de weeromstandigheden of werken dat verhinderen.
- De wijzigingen voor de vertrekken die het schrappen van de baan 02 impliceert, zijn verdeeld over de beschikbare banen 20 en 25R.

Met uitzondering van de hoger vermelde afwijkingsprocedure van het preferentieel baangebruik voor de nacht op dinsdagmorgen, donderdagmorgen en zaterdagmorgen van 03:00 tot 05:59, blijven alle geldende AIP bepalingen inzake afwijkingen van het preferentieel baangebruik blijven van toepassing. De geldende vliegprocedures voor de dag en de nacht blijven ongewijzigd.

De instructie moet ten laatste op 27 april 2005 in werking treden.

Ik reken erop dat u en uw diensten deze instructie spoedig zullen implementeren met inachtname van alle geldende veiligheidsprocedures en -regels.

(...)"

14. Par une lettre du 22 avril 2005, l'administrateur délégué de BELGOCONTROL a répondu au ministre ce qui suit :

- " Conformément à votre lettre (...) du 20 avril 2005, mes services ont pris toutes les dispositions utiles pour mettre en oeuvre dans les meilleures conditions dès le 26 avril prochain les adaptations décidées par le Gouvernement.

Ces modifications publiées dans l'urgence par voie de NOTAM seront confirmées par une publication aux A.I.P. lors du prochain amendement du 9 juin 2005.

(...);

Considérant que la partie adverse soulève une première exception d'irrecevabilité du recours, lequel est, selon elle, "manifestement sans objet"; qu'elle soutient que le Conseil des Ministres n'a rien décidé, que la note "décision du Conseil

des Ministres sur proposition du Ministre de la Mobilité, Renaat Landuyt" du 18 avril 2005 a seulement été soumise au "cabinet restreint" (kern), qui l'a avalisée sur le plan politique, mais ne l'a pas approuvée; qu'elle en veut pour preuve que la décision n'est pas signée par le Secrétaire du Conseil des Ministres et qu'elle n'a pas été notifiée;

Considérant que la thèse de la partie adverse revient à dénier tout sens aux mots "décision du Conseil des Ministres", aux termes de laquelle il est expressément enjoint au Ministre de la Mobilité de donner les instructions nécessaires à BELGOCONTROL "afin d'implémenter les décisions susmentionnées pour le 27 avril 2005, avec respect pour les procédures de sécurité en application"; qu'il s'agit bien d'une décision, laquelle a été notifiée par le Ministre à BELGOCONTROL par une lettre du 20 avril 2005, dans laquelle le ministre précise que le Conseil des Ministres a décidé la modification provisoire de l'utilisation préférentielle des pistes ("beslist de Ministerraad tot de volgende voorlopige wijziging van het preferentieel baangebruik"); que l'exception ne peut être retenue; qu'il y a par ailleurs lieu d'étendre d'office l'objet du recours aux "instructions" consécutives données le 20 avril 2005 par le Ministre de la Mobilité à BELGOCONTROL;

Considérant que la partie adverse soulève une deuxième 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 a pour mission 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> dudit arrêté; que, de la sorte, une décision telle qu'arrêtée par le Conseil des Ministres, notifiée par le Ministre de la Mobilité le 20 avril 2005 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, soit pour des motifs de sécurité, le cas échéant à la demande du pilote, auquel cas celui-ci devra soumettre un rapport écrit aux autorités aéroportuaires (point 7.1. des A.I.P.); que l'exception ne peut être accueillie;

Considérant que la partie adverse soulève une troisième exception d'irrecevabilité tirée du défaut d'intérêt des requérants; que, d'une part, elle soutient que 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; que, d'autre part, elle estime que les requérants, qui devaient subir les nuisances sonores inhérentes aux atterrissages sur la piste 02, n'ont pas d'intérêt à demander la suspension dans la mesure où l'acte critiqué est de nature à leur procurer un avantage par rapport à la situation antérieure résultant de ces atterrissages; qu'elle fait valoir qu'étant dans le prolongement de la piste 02, les requérants devaient subir les nuisances sonores inhérentes aux atterrissages sur cette piste, lesquelles ont été supprimés; que, cependant, par ailleurs, la partie adverse soutient que "le nombre de survols de la zone 3, dont les requérants prétendent être des habitants alors que cet élément est inexact puisqu'ils sont même plus éloignés de l'aéroport de Bruxelles-National que ceux habitant en zone 3, est de nature à diminuer depuis l'acte attaqué (voyez les chiffres de 102 décollages de la piste 20 au lieu de 129 atterrissages sur la piste 02 pour les samedis)"; qu'elle ajoute qu'à l'inverse des atterrissages, les décollages de la piste 20 peuvent prendre des routes différentes et permettre ainsi une meilleure répartition des nuisances sonores; qu'elle conclut que les requérants ne retireraient aucun avantage de la suspension de l'exécution de l'acte attaqué;

Considérant que 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, laquelle a été rejetée; que, par ailleurs, les requérants habitent dans la trajectoire des avions décollant de la piste 20, mais non dans le prolongement direct de la piste 02, utilisé pour les atterrissages; qu'ils devaient subir les nuisances sonores dues aux atterrissages sur la piste 02, mais dans une moindre mesure que les habitants situés juste en-dessous de la trajectoire d'atterrissage sur ladite piste; qu'il ne peut en tout cas pas être considéré qu'il y aurait à tout le moins compensation entre la suppression des atterrissages sur la piste 02, lesquels n'avaient lieu entre autres qu'un samedi sur deux et les décollages de la piste 20, lesquels ont lieu tous les samedis de 13.00 GMT à 22.00 GMT; que les requérants ont bien intérêt au recours;

Considérant que la partie adverse conteste le recours à la procédure d'extrême urgence; qu'elle soutient que les requérants avaient connaissance de l'acte critiqué depuis le 18 avril 2005, jour de son adoption, puisque cet acte avait été annoncé à cette date par la voie de la presse écrite le jour même; qu'elle leur reproche d'avoir attendu le 27 avril pour introduire leur demande; qu'elle estime aussi que le prétendu péril n'était plus imminent au moment de l'introduction de la requête mais au contraire déjà consommé;

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 27 avril 2005; 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 20 avril 2005; que cette connaissance suffisante n'a pu être obtenue le jour même par la voie de la presse; que le recours à la procédure d'extrême urgence n'a pas empêché 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 a été mise en application à partir du 27 avril; que le recours à la procédure ordinaire ne pourrait dès lors permettre d'éviter que le préjudice auquel les requérants font référence pour justifier le recours à la procédure d'extrême urgence, soit déjà largement réalisé; que l'exception doit être rejetée;

Considérant que les requérants prennent un troisième moyen de la "violation du principe général selon lequel tout acte administratif doit reposer sur des motifs matériellement exacts, pertinents et légalement admissibles, 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, et de la violation du principe général de proportionnalité, en ce que la décision attaquée a décidé, de manière purement "volontariste" (c'est-à-dire ne se fondant plus essentiellement sur les caractéristiques des diverses pistes et sur la direction du vent), un déplacement important des décollages vers la piste 20 et a pour conséquence une augmentation considérable des nuisances aériennes pour les requérants, spécialement durant les week-ends et sans prévoir aucune mesure d'accompagnement (expropriation ou isolation acoustique)"; que, notamment, les requérants reprochent à la partie adverse d'avoir "omis de prendre en compte que les quartiers où habitent les requérants étaient déjà, même avant 2004, ceux qui comptaient parmi les plus survolés par les avions de Bruxelles-National"; qu'ils font valoir qu'ils sont "les seuls à se trouver sous le flux de décollages provenant de trois pistes de l'aéroport (voy. les annexes 2 et 3/1 à 3/6)" et "que la décision attaquée conduit par conséquent à une nouvelle concentration des vols sur la zone Est de la région bruxelloise pendant les week-ends qui

sont normalement des périodes de la semaine réservées au repos, et doit être considérée comme totalement disproportionnée avec l'objectif poursuivi"; qu'ils rappellent que "la partie adverse a déclaré au contraire vouloir réduire et disperser les nuisances (voy. l'annexe 13- et l'accord gouvernemental du 22 février 2002 (...), qui certes ne constituent pas des normes de droit mais bien des prises de position qui obligeaient la partie adverse à justifier davantage sa décision), de sorte que, faute de justifier cette contradiction, la décision attaquée est dépourvue de motifs valables"; qu'enfin, ils renvoient à l'article 3 de l'arrêté royal du 25 septembre 2003 précité qui dispose que "le ministre adopte une approche équilibrée lorsqu'il traite des problèmes liés au bruit à l'aéroport de Bruxelles-National";

Considérant que les requérants prennent un quatrième moyen de la violation du principe général selon lequel tout acte administratif doit reposer sur des motifs matériellement exacts, pertinents et légalement admissibles, 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 (C.E.D.H.) et de la violation du principe général de "standstill", en ce que la décision critiquée a décidé, de manière "volontariste", un déplacement important des décollages vers la piste 20 avec pour conséquence une augmentation considérable des nuisances aériennes pour les requérants; que, dans une première branche, ils soulignent que, sous la seule réserve des décollages de nuit et de jour le dimanche depuis le 18 avril 2004, la piste 20 n'a été utilisée que de manière occasionnelle, essentiellement pour des raisons de sécurité; que, dans une seconde branche, ils font valoir que les dispositions et principes rappelés ci-dessus, qui garantissent le droit des requérants à la santé et l'environnement sain, interdisent à une autorité administrative de prendre une décision ayant pour effet d'accroître les nuisances environnementales subies par les citoyens et les atteintes à leur vie privée et familiale du moins sans motifs impérieux et sans aucune compensation pour la population en termes d'expropriation ou de subventions à l'isolation acoustique; qu'ils précisent qu'"en l'espèce, l'accroissement desdites nuisances et atteintes (tous les samedis de 14h00 à 23h00) sera considérable et résultera non seulement de l'utilisation plus fréquente de la piste 20 mais aussi du fait que, compte tenu des caractéristiques propres de cette piste (plus courte et en pente vers le Sud), son utilisation est plus bruyante et dangereuse et de ce que son utilisation plus intense se fera exclusivement le week-end, et ce, sans aucune compensation pour les requérants en termes d'expropriation ou de subventions à l'isolation acoustique"; qu'ils estiment que "la décision d'utiliser plus intensivement la piste 20 ne pouvait donc pas être prise sans une raison impérieuse et dans une mesure proportionnellement admissible au regard de l'objectif poursuivi, qui fait défaut en l'espèce" et que ni la décision critiquée ni le dossier de la partie adverse ne

contiennent une telle raison; qu'ils font valoir que pour respecter l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 17 mars 2005, la partie adverse pouvait en revenir à la situation qui prévalait avant le 27 février 2004; qu'ils observent que la note du 23 juin 2003 de BIAC et BELGOCONTROL au gouvernement fédéral montre d'autres scénarios permettant d'aboutir à une dispersion équitable des nuisances sonores, qui n'ont pas été examinés avec l'objectivité et le sérieux requis dans une matière aussi délicate; qu'ils relèvent que la partie adverse avait annoncé qu'elle voulait "alléger" les nuisances ressenties par les riverains de l'aéroport et non l'inverse et prendre sa décision "en fonction des populations et/ou zones survolées"; qu'ils soutiennent que "la décision attaquée ayant été prise sans faire réaliser un examen objectif et sérieux des multiples scénarios de dispersion équitable envisageables et, par ailleurs, ne justifiant pas le revirement d'attitude de la partie adverse qu'elle consacre, elle est donc bien dénuée de motifs matériellement exacts, pertinents et légalement admissibles";

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

Considérant, sur les troisième et quatrième moyens confondus, qu'il ressort des documents produits aux débats, notamment des tracés "radar" des avions décollant des pistes 25R, 25L et 20 que, d'une part, la décision critiquée a des effets sur le droit à la santé et à un environnement sain des requérants, protégé par l'article 23 de la Constitution et l'article 8.1. de la C.E.D.H.; que, par l'effet de la décision, ils sont survolés par les avions décollant de la piste 20 tous les samedis de 14 à 23 heures, alors que, par l'effet de la décision du 28 février 2004, ils le sont déjà par les avions décollant de la même piste 20 tous les dimanches de 06 heures à 17 heures, outre qu'ils le sont encore par ceux partant de la piste 25R et virant à gauche, tous les samedis de 06 à 14 heures et tous les dimanches de 17 à 23 heures, sans parler des nuits, soit durant des périodes de la semaine réservées au repos et pendant lesquelles les habitants sont généralement chez eux; que, par exemple, l'analyse du sonomètre 46 situé à Wezembeek-Oppeem démontre que les requérants subissent déjà régulièrement des niveaux de bruit entre 65 et 80 décibels lors de l'utilisation exclusive de la piste 25R ou 25L avec virage à gauche, ou de l'utilisation de la piste 20, avec parfois des pics dépassant les 85 dB (voir les dimanches 16.05 et 23.05. 2004); que, même si la décision critiquée supprime les atterrissages sur la piste 02, elle aggrave cependant la durée des nuisances sonores subies pendant le week-end, soit pendant des périodes réservées à la détente notamment en famille; que, d'autre part, aucune des pièces se trouvant au

dossier administratif ne permet au Conseil d'Etat de contrôler ni les motifs pour lesquels l'atteinte aux droits des requérants serait justifiée par une raison impérieuse et dans une mesure proportionnellement admissible au regard de l'objectif poursuivi ni les motifs pour lesquels l'utilisation de la piste 20 jusqu'il y a peu subsidiaire pour des raisons environnementales et de sécurité, devrait encore être renforcée compte tenu notamment du rapport du 11 mai 2004 du bureau d'études indépendant Airport and Aviation Consultancy division (AAC) établi pour le compte de BIAC; que ce rapport souligne qu'"utiliser la piste 02/20 lorsque les autres pistes sont également disponibles réduit inutilement les marges de sécurité" et que "la piste 20 doit demeurer une piste de secours lorsque les conditions de temps l'imposent"; que c'est en vain que la partie adverse soutient que c'est pour des raisons de capacité que la piste 20 n'est pas utilisée plus régulièrement; qu'en effet, capacité et sécurité vont nécessairement de pair; qu'en d'autres termes, c'est parce que la piste n'offre pas les mêmes garanties de sécurité qu'elle ne peut être utilisée plus intensément; qu'à cet égard, l'étude de l'AAC relève ce qui suit (p. 46) :

- " Runway 20 as a departure runway has some disadvantages over the two other departure runways at Brussels airport (25R and 07R).
1. Runway 20 has a slope up profile (from 108 ft at tdz. 20 to 184 ft at tdz 02).
  - 2 The 2987 m. runway length is less than for 25R (3638 m) and 07R (3211 m).
  3. In the climb out area of runway 20 some restrictive obstacles are present";

que la même étude relève aussi des problèmes de sécurité résultant de la combinaison des décollages de la piste 20 et des arrivées sur la piste 25R (pp. 44 et 45) (scénario retenu le samedi de 14 à 23 heures et le dimanche de 06 à 17 heures), ce qui, selon les requérants, non démentis par la partie adverse, oblige les avions à décoller plus avant sur la piste et réduit d'autant la longueur utile de celle-ci (2641 m) pour le décollage avec un accroissement du risque pour la sécurité et des nuisances sonores (cfr la décision de reculer de 300 mètres le décollage à partir de la 25R, précisément pour diminuer les nuisances sonores); que, si, comme le soutient la partie adverse, les modifications apportées au plan de dispersion ont toujours pour objectif de disperser les nuisances sonores de manière équitable, ce que la lecture globale du plan modifié pourrait donner à penser, la partie adverse reste en défaut d'expliquer pourquoi, dans son souci d'exécuter l'arrêt de la Cour d'appel, elle a opté pour une solution qui entraîne une concentration des nuisances pénalisant les requérants tous les week-ends, comme indiqué ci-dessus, soit durant la période de la semaine réservée au repos, où les requérants sont généralement chez eux; que, dans cette mesure, les troisième et quatrième moyens doivent être tenus pour sérieux;

Considérant qu'au titre de risque de préjudice grave difficilement réparable, les requérants font valoir notamment ce qui suit :

- " 1. La décision attaquée entraîne une utilisation beaucoup plus importante de la piste 20 (au décollage), surtout les week-ends, qui sont des périodes de repos, ce qui aggrave encore un peu plus pour les requérants l'augmentation de la charge des nuisances sonores qui résultait déjà du plan de dispersion du 27 février 2004 par rapport aux nuisances subies antérieurement. (Pour rappel, par sa décision du 22 juillet 2003, la partie adverse avait déjà augmenté les nuisances sonores à charge des requérants. Par cette décision, en effet, elle a décidé que les décollages de nuit des avions lourds (QC entre 4 et 12) en direction de Huldenberg doivent désormais se faire à partir de la piste 20 au lieu de la piste 25R lorsque les critères de sécurité le permettent).

Les requérants se trouvent en effet situés sous le confluent de trois flux de trafic aérien, à savoir du flux des avions décollant des deux pistes 25R et 25L et tournant à gauche vers l'Est (soit environ 50% de ces décollages) et du flux des avions décollant de la piste 20. Il suffit, pour s'en convaincre, de prendre connaissance de la carte constituant la pièce 5 et des tracés radar des avions constituant les pièces g. 1 à g.3 des requérants.

A la suite de la décision attaquée, les requérants sont en effet survolés 155 heures sur les 168 heures de la semaine; ils doivent subir :

- les décollages de la piste 25 droite qui virent concentrés vers la gauche (la moitié des décollages de jour, 5 jours sur 7);
- les décollages de la piste 25 gauche qui virent concentrés vers la gauche (la majorité des décollages de nuit du samedi soir);
- les décollages de la piste 20 qui s'éclatent sur l'est de Bruxelles (3 nuits complètes par semaine, 2 demi-nuits par semaine, et en outre tous les samedis de 14h00 à 23h00 et tous les dimanches de 6h00 à 17h00);
- sans même compter les atterrissages sur la piste 02 dès que les conditions de vent l'imposent (ce qui représente 40 à 50 jours non-stop par an).

L'accroissement de la charge sonore pour les requérants qui résulte de l'augmentation importante de l'utilisation de la piste 20 décidée le 18 avril 2005 tous les samedis (à raison d'environ 150 avions supplémentaires tous les samedis de 14h00 à 23h00. Outre tous les dimanches comme décidé par la partie adverse le 27 février 2004) au décollage - est d'autant plus important que :

- la piste 20 étant la plus courte et en pente ascendante vers le Sud, les avions qui l'utilisent au décollage sont obligés d'adopter des régimes de puissance plus grands, ce qui augmente le niveau des nuisances sonores qu'ils produisent (...);
- en cas de décollage à partir d'une piste en pente ascendante vers le Sud comme la piste 20, un avion met nettement plus de temps à monter, ce qui augmente fortement la superficie couverte par les nuisances sonores qu'il provoque (...).

Ces nuisances sonores additionnelles portent gravement atteinte à la qualité de vie des requérants et à celle de leur sommeil (et donc à leur santé), ainsi qu'au respect de leur vie privée et familiale, et ce surtout pendant les week-ends, c'est-à-dire pendant les périodes de repos.

(...)

2. L'utilisation intensive de la piste 02/20 constitue en outre un danger accru pour la sécurité, notamment de ses riverains, dont les requérants.

Le danger que représente l'utilisation de cette piste a été dénoncé par différentes compagnies aériennes en décembre 2003 (voy. les annexes 10 et 11), par les pilotes en mai 2004 (pages 77-78 de l'annexe 7) et mis en évidence par le rapport du 11 mai 2004 du bureau d'études indépendant AAC établi pour le compte de BIAC (annexe 7).

Ils considèrent tous que, compte tenu de ses caractéristiques, la piste 20/02 est plus dangereuse. Ils considèrent notamment que seules les pistes 25L et 25R sont opérationnelles en cas de faible visibilité et que l'utilisation de pistes parallèles pour les atterrissages et décollages (c'est-à-dire les pistes 25L et 25R à l'aéroport de Bruxelles-National) augmente l'espace qui sépare les avions dans l'approche finale, ce qui diminue le risque de turbulences et d'accident (annexe 16, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2). Ils relèvent également que l'équipement de mesure du vent (station météo) de l'aéroport n'est pas installé à un endroit approprié pour l'utilisation de la piste 02/20 parce qu'il se trouve au début de la piste 25L (c'est-à-dire celle qui est la plus utilisée pour les atterrissages, jusqu'à ce jour), soit à plus d'un kilomètre du début de la piste 02 et à près d'un kilomètre du début de la piste 20, de sorte que les avions utilisant la piste 02/20 ne disposent pas de données fiables quant au vent, ce qui constitue immanquablement un surcroît de danger (annexe 11 - voy. en particulier les §2, alinéa 2, et § 3, alinéa 2). En outre, lorsque la piste transversale 20 est utilisée pour les décollages, ce sont les pistes 25 qui sont utilisées pour les atterrissages. Il s'agit donc de la configuration la plus dangereuse, avec des atterrissages qui coupent les décollages.

(...)"

Considérant, ainsi qu'il ressort de l'examen de la recevabilité, que, contrairement à ce que soutient la partie adverse, l'exécution de l'acte critiqué, lequel produit des effets de droit, est par elle-même susceptible de causer un risque de préjudice grave difficilement réparable, même si, le cas échéant, elle appelle des mesures complémentaires;

Considérant que si, comme le souligne la partie adverse, les requérants ne sont pas les seuls à subir des nuisances sonores suite aux vols d'avion, ils sont les seuls à cumuler des nuisances importantes durant pratiquement tout le week-end, soit pendant les périodes de repos; qu'il apparaît, dès lors, que doit être tenu pour établi le risque de préjudice grave difficilement réparable tel que décrit par les requérants; que ce préjudice est d'autant plus grave qu'il porte atteinte à des droits fondamentaux protégés par la Constitution, étant le droit à un environnement sain et le droit au respect de la vie privée et familiale, lui-même protégé par l'article 8.1. de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales;

Considérant qu'en ce qui concerne le risque d'atteinte à la sécurité, notamment des riverains, celui-ci ne peut être sous-estimé, comme le révèle un incident survenu le 30 janvier 2005 au décollage d'un avion à partir de la piste 20; que la partie

adverse ne remet pas sérieusement en cause les conclusions du rapport de l'AAC sur la moindre sécurité qu'offre la piste 20 et, notamment, son affirmation qu'"utiliser la piste 02/20 lorsque les autres pistes sont également disponibles réduit inutilement les marges de sécurité";

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

## **D E C I D E :**

### **Article 1<sup>er</sup>.**

Est suspendue l'exécution de la décision du Conseil des Ministres du Gouvernement fédéral du 18 avril 2005 de modifier le système d'utilisation préférentielle des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National et des "instructions" consécutives données le 20 avril 2005 par le Ministre de la Mobilité à BELGOCONTROL.

### **Article 2.**

Conformément à l'article 3, § 1<sup>er</sup>, 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 3.**

L'exécution immédiate du présent arrêt est ordonnée.

### **Article 4.**

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII<sup>e</sup> chambre, le onze mai deux mille cinq par :

M. HANOTIAU,                      président de chambre,

M<sup>me</sup> GUFFENS,  
M. DAOUT,  
M<sup>me</sup> SCHMITZ,

conseiller d'Etat,  
conseiller d'Etat,  
greffier.

Le Greffier,

Le Président,

V. SCHMITZ.

M. HANOTIAU.