

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° 147.660 du 14 juillet 2005
A. 163.623/IX-4956

En cause :
1. Fernande DE BECKER,
2. Katrien COLENBIE,
3. Philippe HUTSEBAUT,
4. Bea KOCKAERT,
5. l'ASBL BOREAS,
ayant élu domicile chez
Me I. LARMUSEAU, avocat,
ayant son cabinet à GAND,
Kasteellaan 141

contre :

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

LE CONSEIL D'ÉTAT, XII^e CHAMBRE DES VACATIONS,

Vu la requête introduite le 24 juin 2005 par laquelle
Fernande DE BECKER, Katrien COLENBIE, Philippe HUTSEBAUT,
Bea KOCKAERT et l'ASBL BOREAS demandent la suspension d'extrême urgence
de l'exécution de "l'arrêté du Ministre de la Mobilité du 16 juin 2005 décidant de
l'usage des pistes le samedi" à l'aéroport de Bruxelles-National;

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 l'ordonnance du 28 juin 2005 fixant l'affaire à l'audience du 5 juillet 2005 à 14h30;

Vu le rapport de M. L. HELLIN, conseiller d'État;

Entendu, en leurs observations, Me L. LARMUSEAU, avocat, qui comparaît pour les parties requérantes, et Mes J. BOUCKAERT et S. JOCHEMS, avocats, qui comparaissent pour la partie défenderesse;

Entendu M. E. LANCKSWEERDT, premier 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;

1. Des éléments de la cause

Considérant que les éléments de la cause peuvent être résumés comme suit :

1.1. Les premier, deuxième, troisième et quatrième requérants habitent ce qu'on appelle communément le "Noordrand" de Bruxelles.

1.2. L'aéroport de Bruxelles-National dispose de trois pistes de décollage et d'atterrissage, utilisables dans les deux sens, qui forment un "Z". Ces pistes ont une dénomination différente en fonction de la direction, (RWY étant l'abréviation de Runway).

La piste supérieure droite, dénommée RWY 25R (ci-après 25R) est orientée à 250/ en direction de Bruxelles, notamment de Diegem, Haren et Evere. La piste supérieure gauche, dénommée RWY 07L (ci-après 07L) est orientée à 70/ en direction de Steenokkerzeel et de Louvain.

Matériellement, les pistes précitées constituent une seule et même piste, mais elles peuvent être utilisées tant dans le sens sud-ouest que dans le sens nord-est.

La piste inférieure, dénommée RWY 25L (ci-après 25L) à droite, et RWY 07R (ci-après 07R) à gauche, est pratiquement parallèle aux pistes 25R et 07L et se trouve au sud, en direction de Kortenberg et de Zaventem.

Les pistes précitées constituent ici aussi une seule et même piste, mais peuvent aussi être utilisées tant dans le sens sud-ouest que dans le sens nord-est.

Les pistes RWY 20 (ci-après : 20) et RWY 02 (ci-après : 02) forment la diagonale, vers le sud en direction de Sterrebeek, vers le nord en direction de Perk. Ces pistes qui, matériellement, constituent également une seule et même piste, sont reliées à la piste 07L/25R au nord et à la piste 07R/25L au sud.

L'atterrissage sur les pistes 07L et 07R serait limité par l'absence de système d'atterrissage aux instruments (ILS). En fait, il n'y aurait dès lors que 4 pistes qui permettraient des atterrissages réguliers, à savoir les pistes 25L, 25R, 02 et 20.

En revanche, les six pistes conviennent parfaitement pour le décollage.

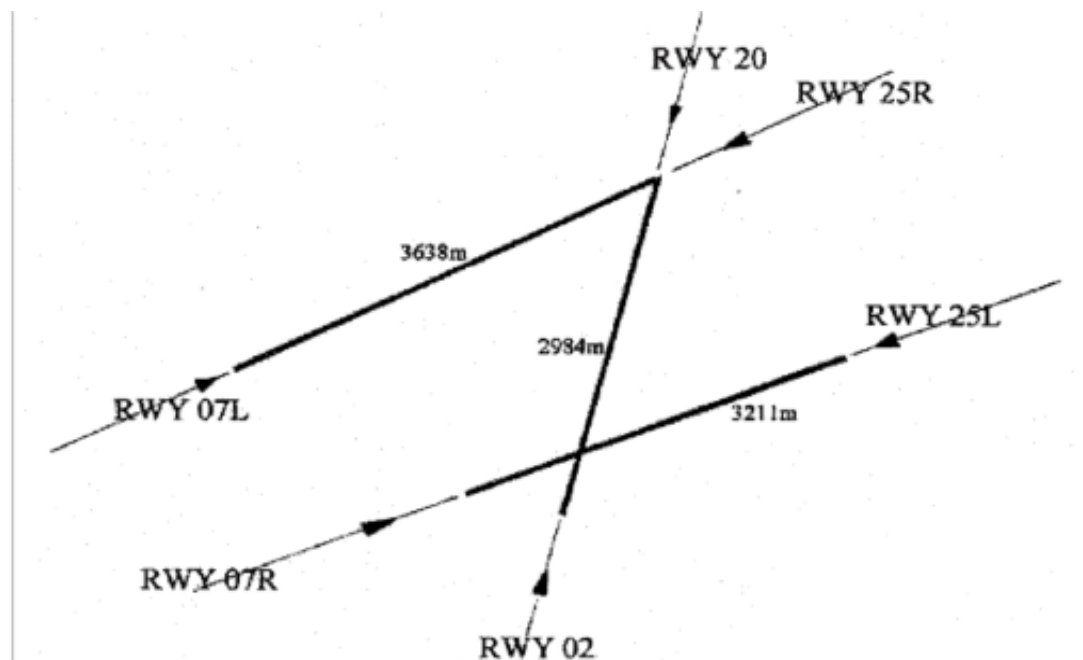
Dans le prolongement de ces pistes, on distingue les zones suivantes :

- dans le prolongement de la piste 25R : la zone 1, comprenant les communes de Diegem/Haren;
- dans le prolongement de la piste 25L : la zone 2, comprenant la commune de Zaventem;
- dans le prolongement de la piste 20 : la zone 3, comprenant la commune de Wezembeek-Oppem;
- dans le prolongement de la piste 07R : la zone 4, comprenant la commune d'Erps-Kwerps;

- dans le prolongement de la piste 07L : la zone 5, comprenant la commune de Steenokkerzeel;
- dans le prolongement de la piste 02 : la zone 6, comprenant la commune de Perk.

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

Il s'agit d'un tableau représentant l'utilisation des pistes prescrite par journée, répartie en atterrissages et décollages diurnes et nocturnes. Ce tableau figure dans la publication d'information aéronautique (AIP), à savoir la "publication officielle, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et



essentielles à la navigation aérienne" (article 1^{er} de l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air).

L'utilisation des pistes est en outre fixée sur la base d'autres paramètres, tels que l'équipement des pistes ou les conditions météorologiques ou encore les vents dominants. Les normes de vents sont également inscrites dans l'AIP. En cas de vent arrière ou de vent de travers trop fort, on utilise ainsi une piste mieux orientée dans le sens du vent.

L'utilisation des pistes fait l'objet du présent litige et s'inscrit dans le cadre de la problématique récurrente des nuisances causées à la population par le décollage et l'atterrissage des avions à l'aéroport de Bruxelles-National.

1.4. Le 16 janvier 2004, le Conseil des ministres charge le Ministre de la Mobilité, dans le cadre de ses compétences, de “prendre les mesures nécessaires pour réaliser une dispersion équitable des nuisances sonores relatives aux vols diurnes et nocturnes pour l'aéroport de Bruxelles-National, et ceci sur la base des motifs et des considérations exposés dans la note (présentée au Conseil des ministres), sous réserve de toutes les consignes de sécurité et compte tenu (du fait) que les décisions sont provisoires et qu'elles seront à nouveau débattues après une évaluation et une validation du cadastre du bruit”.

1.5. Le 28 février 2004, le Ministre de la Mobilité, en exécution de la mission que lui a confiée le Conseil des ministres, demande à BELGOCONTROL d'adapter d'une certaine manière la publication d'information aéronautique (AIP), notamment “le chapitre EBBR AD 2.20.7.2.2 Preferential Runway System” et de prendre “par NOTAM” (Notices to Airmen : notification d'informations concernant l'instauration, la situation ou la modification de facilités, services, procédures, et dangers aériens quelconques dont le personnel navigant opérationnel doit nécessairement prendre connaissance en temps utile) et par publication dans l'AIP, les dispositions nécessaires pour faire entrer ces modifications en vigueur le 18 mars 2004 pour les vols nocturnes et le 18 avril 2004 pour les vols diurnes.

En ce qui concerne les décollages diurnes le samedi (de 06h00 à 22h59), ce sont les pistes 07R, 07L et 02 qui sont utilisées les semaines impaires et la piste 25R les semaines paires.

La nuit, c'est toujours la piste 25L qui doit être utilisée, tant les semaines paires que les semaines impaires.

Pour les atterrissages le samedi en journée - de 06h00 à 22h59 - utilisation de la piste 02 les semaines impaires et les pistes 25R et 25L les semaines paires. La nuit, c'est toujours la piste 25R qui est utilisée entre 03h00 et 05h59, tant les semaines paires qu'impaires.

Cette instruction constitue le plan de dispersion du 28 février 2004.

1.6. Dans son arrêt n/ 129.411 du 17 mars 2004, le Conseil d'État rejette une demande de suspension d'extrême urgence de l'exécution de cette décision, faute de moyens sérieux.

1.7. Par arrêt du 17 mars 2005, la Cour d'appel de Bruxelles prononce la suspension provisoire de l'utilisation de la piste 02 pour les atterrissages.

1.8. Entre-temps, les paramètres de vitesse maximale du vent (vent arrière et vent de travers) sont aussi modifiés plusieurs fois.

1.9. À la suite de l'arrêt précité du 17 mars 2005, le Conseil des ministres décide, le 18 avril 2005, de modifier provisoirement l'utilisation préférentielle des pistes.

Pour les décollages le samedi entre 03h00 et 05h59, ce sont les pistes 07L/07R qui sont utilisées; ensuite, si "la capacité de décollage et d'atterrissage demandée est en-dessous de la capacité de la configuration : décollage de la piste 25R et atterrissage sur les pistes 25R et 25L entre 06h00 et 14h00, sinon décollage de la piste 20 et atterrissage sur les pistes 25R et 25L; à partir de 14h00 jusqu'à 23h00 : décollage de la piste 20 et atterrissage sur les pistes 25R et 25L.

1.10. Dans son arrêt n/ 144.320 du 11 mai 2005, le Conseil d'État suspend cette décision d'extrême urgence.

1.11. Afin de se conformer à cet arrêt, l'utilisation préférentielle des pistes est modifiée le 13 mai 2005.

La règle applicable le samedi est la suivante : de 03h00 à 05h59 décollage des pistes 07L et 07R et atterrissage sur la piste 20, de 06h00 à 13h59 décollage de la piste 25R et atterrissage sur les pistes 25L et 25R, de 14h00 à 22h59 décollage de la piste 20 et atterrissage sur les pistes 25R et 25L.

1.12. Le 20 mai 2005, le Ministre de la Mobilité rapporte cette instruction et la remplace par une nouvelle.

L'utilisation préférentielle des pistes le samedi entre 03h00 et 05h59 est désormais fixée comme suit : les pistes 07R et 07L pour le décollage et la piste 20 pour l'atterrissage; entre 06h00 et 23h00, la piste 25R pour le décollage et les pistes 25R et 25L pour l'atterrissage. En fait, désormais, c'est également la piste 25R qui est désignée pour le décollage entre 14h00 et 23h00, alors que dans la version précédente de l'instruction, c'était la piste 20 qui avait été désignée pour cette période.

1.13. Dans son arrêt n/ 145.837 du 13 juin 2005, le Conseil d'État prononce la suspension d'extrême urgence des décisions des 13 et 20 mai 2005.

1.14. Dans un courrier du 16 juin 2005 adressé à l'administrateur délégué de Belgocontrol, le Ministre de la Mobilité mentionne ce qui suit :

“Afin de donner adéquatement suite à l'arrêt du Conseil d'État du 13 juin 2005, je suis dans l'obligation de rapporter les décisions des 13 et 20 mai dernier concernant l'utilisation préférentielle des pistes le samedi.

Toujours pour se conformer à l'arrêt du Conseil d'État du 11 mai 2005, le retrait de la décision du 20 avril 2005 est également maintenu.

Pour rester en conformité avec l'arrêt de la Cour d'appel du 17 mars 2005, l'utilisation préférentielle des pistes le samedi, telle qu'elle est prévue dans les décisions des 28 février et 17 mai 2004 concernant cette utilisation, demeure aussi temporairement suspendue.

Compte tenu de ce qui précède, la dernière décision, qui n'a pas été frappée d'une suspension ou d'une annulation par le Conseil d'État, ni d'une suspension consécutivement à la décision d'une des juridictions, retrouve sa force obligatoire. Je vous prierais de bien vouloir organiser les opérations conformément à ce cadre juridique à partir de demain, samedi 18 juin, dans le respect des règles de sécurité en vigueur”.

Il s'agit de la décision attaquée, désignée par les requérants.

2. De la recevabilité de la demande

2.1.1. Considérant que, dans sa note, la partie défenderesse soulève l'irrecevabilité de la demande en ce que l'instruction attaquée n'est pas un acte administratif susceptible d'être attaqué devant le Conseil d'État; qu'elle expose à cet égard qu'elle n'aperçoit pas dans quelle mesure les instructions attaquées seraient de nature à créer des effets juridiques; que la décision attaquée modifie l'utilisation préférentielle des pistes et charge Belgocontrol de publier ces modifications dans l'AIP; que tant l'utilisation des pistes que des routes de décollage et d'atterrissage

est déterminée pour chaque avion sur la base d'un ensemble de critères et que seul Belgocontrol est compétent pour donner des instructions aux pilotes d'avions, qui sont tenus de les respecter; que seule cette appréciation par Belgocontrol produit des effets juridiques à l'égard des pilotes d'avions; que la publication par NOTAM n'est pas non plus déterminante pour conclure que la décision attaquée revêt un caractère obligatoire et réglementaire;

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

“§ 2. 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.”;

que bien qu'une "piste" soit définie à l'article 1^{er} de l'arrêté précité comme une "aire rectangulaire définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs" et qu'elle ne figure pas en tant que telle à l'article 2, § 2, précité, une route ATS est néanmoins définie à l'article 1^{er} comme "une route déterminée destinée à canaliser la circulation pour permettre d'assurer les services de la circulation aérienne", si bien qu'il faut admettre à première vue qu'une piste relève de la route ATS; que, dès lors, la décision du Ministre de la Mobilité du 16 juin 2005 produit des effets juridiques; qu'en outre les termes "will be assigned" utilisés dans l'AIP concernant l'utilisation préférentielle des pistes, indiquent également le caractère impératif de la mesure; qu'au demeurant il ne peut être dérogé au régime que pour des raisons de sécurité ou à la demande du pilote de l'avion qui doit faire un rapport écrit à ce sujet à l'autorité aéroportuaire; que l'exception ne peut être retenue;

2.2.1. Considérant que la partie défenderesse soulève en outre l'irrecevabilité de la demande à défaut d'intérêt; qu'elle soutient que la décision attaquée ne porte grief à aucun des requérants dès lors qu'elle ne revêt pas un caractère réglementaire et qu'elle n'entend pas créer d'effets juridiques; que les requérants ne justifient pas non plus d'un intérêt légitime dès lors que, par leur demande, ils aspirent "incontestablement" "à revenir à une situation contraire, tant en droit qu'en fait, à l'autorité de la chose jugée de l'arrêt de la Cour d'appel de

Bruxelles du 17 mars 2005”; que la suspension de l’instruction attaquée signifie “que, dans ce cas, on en revient à la situation en vigueur avant le 20 avril 2005, à savoir à l’utilisation préférentielle des pistes telle qu’elle est réglementée par les instructions des 28 février et 17 mai 2004, que la Cour d’appel de Bruxelles a déclarées illégales le 17 mars 2005 en ce qui concerne l’utilisation de la piste 02 le samedi (de 06h00 à 22h59) qui résulte des instructions du 28 février 2004”; que, dès lors, un retour à cette situation implique la “violation directe de l’autorité de la chose jugée de cet arrêt”; que c’est ce qui ressort également des termes utilisés par les requérants dans leur demande concernant l’astreinte à infliger; qu’en outre les requérants ne démontrent pas quel préjudice l’instruction attaquée risque de leur causer;

2.2.2. Considérant que l’exception concernant le caractère réglementaire de la décision attaquée a déjà été rejetée lors de l’examen de l’exception concernant la nature de cette décision; qu’en outre la demande des requérants ne tend pas du tout “incontestablement” à revenir à une situation antérieure; qu’en effet, dans l’exposé de leur moyen, les requérants soulignent qu’ils sont “encore plus” discriminés qu’avant; qu’à première vue, on ne peut y déceler une tentative “incontestable” de retourner à une situation antérieure; que cela montre, au contraire, qu’ils recherchent uniquement une nouvelle solution; qu’ils n’entendent pas non plus contester de la sorte l’autorité de la chose jugée de l’arrêt précité; qu’une suspension éventuelle de la décision attaquée ne signifie pas non plus automatiquement le retour à une situation antérieure; qu’enfin, dans l’analyse du sérieux de leur préjudice, les requérants indiquent distinctement sur la base de mesures effectuées - et même par saison - de quelle manière chacun d’entre eux a subi des nuisances sonores et qu’ils démontrent également ainsi comment ils seront encore plus souvent et plus longtemps exposés à ces nuisances à la suite de la décision attaquée; que, dès lors, ils justifient d’un intérêt suffisamment concret et direct; que cette exception doit également être rejetée;

3. Du bien-fondé de la demande de suspension d’extrême urgence

Considérant qu’en vertu de l’article 17, §§ 1^{er} et 2, des lois coordonnées sur le Conseil d’État, la suspension d’extrême urgence de l’exécution ne peut être ordonnée qu’à la triple condition que l’extrême urgence soit établie, que des moyens sérieux susceptibles de justifier l’annulation de l’acte ou du règlement attaqué

soient invoqués et que l'exécution immédiate de l'acte ou du règlement risque de causer un préjudice grave difficilement réparable;

3.1.1. Considérant que les requérants prennent un moyen du fait que la partie défenderesse, “malgré les termes dénués de toute ambiguïté utilisés dans l’arrêt de suspension n/ 145.837 du 13 juin 2005 (...), impose à Belgocontrol, au moyen d’une instruction, une utilisation des pistes identique en tous points à celle qui a conduit à l’arrêt de suspension du 13 juin 2005” et que, dès lors, “une fois de plus” la décision attaquée envoie chaque samedi de 6h00 à 23h00, “de façon excessivement défavorable et discriminatoire”, les avions au décollage au-dessus de leurs habitations (premier au quatrième requérant) situées dans la zone 1 - Noordrand, et ce en plus de tous les avions qui décollent au-dessus de leurs habitations les 5 jours de la semaine, 3 nuits et demi et chaque dimanche à partir de 17h00, “en sachant pleinement” qu’ainsi la partie défenderesse n’atteint pas ses objectifs, à savoir la répartition équilibrée des nuisances sur la base du critère des “nuisances par individu” de la manière la moins préjudiciable aux droits de l’homme et/ou les droits fondamentaux des requérants; qu’en effet l’arrêté attaqué doit se fonder sur une mise en balance attentive des intérêts, ce qui implique que le processus décisionnel a été prudent et que le contenu de cet arrêté a été soigneusement élaboré, en veillant au “juste équilibre” entre les droits des requérants, en tant qu’habitants individuels subissant des nuisances sonores, et les droits des tiers et de la société en général; que les requérants estiment que tel n'est aucunement le cas en l’espèce “dès lors que l’arrêté contesté se fonde sur des motifs incorrects du point de vue des faits, du droit et de la stratégie, qui sont par conséquent sans pertinence”; qu’ils soutiennent que les “requérants, déjà exposés gravement aux nuisances de façon disproportionnée”, seront davantage encore survolés par les avions qui décollent et ce “justement le week-end, durant les heures de repos”; que “pourtant, le plan de dispersion A13 prévoyait qu’aucun avion au départ ne survolerait la zone 1 - Noordrand le samedi (...) afin de garantir aux habitants de cette zone les heures de repos nécessaires”; que le nombre d’heures de repos pour la zone 1 - Noordrand est ramené à 11 heures, cette zone étant encore indirectement survolée pendant ces heures; qu’il ne se passe plus aucune heure le matin, la journée, le soir ou le week-end sans que les requérants ne subissent de mouvements d’avions, 108 heures d’affilée de survol direct et 11 heures de survol indirect sur un total de 119 heures par semaine; que, pendant les heures de repos la semaine et le week-end, ils sont directement survolés 58 heures sur 69 par semaine et 25 heures directement et 15 heures indirectement la nuit, soit 40 heures

sur un total de 49 heures par semaine; que les requérants estiment subir une discrimination encore plus importante que par le passé dès lors que la partie défenderesse a adopté l'arrêté attaqué au profit exclusif d'une seule population, à savoir les habitants de l'Oostrand; que, selon les requérants, la partie défenderesse "le confirme au demeurant dans sa décision du 13 mai 2005 dans laquelle elle indique que l'utilisation de la piste 25R pour les décollages et des pistes 25R et L pour les atterrissages est une mauvaise option ('d'équilibre')"; qu'ils font la comparaison avec la situation des riverains dont le Conseil d'État a jugé dans son arrêt du 11 mai 2005 que les nuisances occasionnées par les survols pendant les heures de repos étaient trop importantes et qu'il résulte de cette comparaison qu'à ce moment-là ils étaient directement survolés à raison de 20 heures sur 69 pendant les heures de repos la semaine et pendant le week-end et à raison de 29 heures directement et 7 heures indirectement pendant la nuit, soit 36 heures sur un total de 49 heures;

3.1.2. Considérant que les requérants soutiennent en outre que l'arrêté attaqué est contraire à l'objectif poursuivi par l'autorité afin d'atteindre une répartition équilibrée des nuisances en se basant sur le critère des "nuisances par individu", dès lors que cet arrêté accroît encore l'utilisation déjà la plus intense de la piste 25R comme piste de décollage, précisément pendant les heures de repos le week-end; qu'ils font également référence à l'arrêt du Conseil n/ 144.320 du 11 mai 2005 et relèvent à cet égard que "les éléments qui ont conduit le Conseil d'État à prononcer l'arrêt du 11 mai 2005 indiquent clairement une fréquence largement inférieure des survols et des nuisances nettement moindres pour les requérants de la procédure concernée que la fréquence des survols et des nuisances existant aujourd'hui pour les requérants actuels", que "dès lors, le point de vue du Conseil d'État, tel qu'il est exposé dans l'arrêt n/ 144.320 du 11 mai 2005 (...), est d'autant plus pertinent dans la présente affaire"; que la décision attaquée "est en contradiction flagrante avec ce que dicte l'arrêt du 13 juin 2005" en ce qui concerne l'obligation qui incombe à l'autorité de répartir les nuisances le plus uniformément possible entre toutes les zones aux alentours de l'aéroport; que l'obligation d'enquête qui incombe à l'autorité constitue un élément substantiel de la protection juridique offerte par l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme et que la jurisprudence récente de la Cour européenne des droits de l'homme a souligné l'importance d'études préparatoires qui doivent analyser l'impact, pour les droits de l'homme, de différentes options stratégiques et qui constituent un critère de contrôle

limitant sensiblement la marge d'appréciation des pouvoirs publics; qu'en l'occurrence, pour déterminer l'équilibre entre l'intérêt individuel et l'intérêt commun, l'autorité a interprété sa marge d'action incorrectement, c'est-à-dire de façon imprudente, manifestement déraisonnable et illégale, si bien qu'il n'est nullement question d'un "juste équilibre" entre l'intérêt individuel et l'intérêt collectif, ni de respect des droits de l'homme et des droits fondamentaux des requérants;

3.1.3. Considérant que les requérants signalent, pour illustration, qu'en tant qu'habitants d'une zone qui n'est pas immédiatement située dans le prolongement des pistes, les deuxième, troisième et quatrième requérants doivent subir, sans justification objective, davantage de vols et de nuisances que les habitants d'une zone située dans le prolongement de la piste 02/20, à savoir Sterrebeek, et que les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale qui sont à égale distance de l'extrémité de la piste 25R et qui en outre sont davantage dans le prolongement de la piste; que la décision attaquée ne conduit nullement à "la situation globalement équilibrée pour tous les riverains" que la partie défenderesse prétend néanmoins instaurer; que l'arrêté attaqué "ne peut nullement être regardé comme exprimant une politique de dispersion équilibrée, traitant chaque citoyen sur un pied d'égalité, en s'appuyant sur le principe/l'objectif/le critère des 'nuisances par individu' et la 'fréquence des survols' (et non la densité de population)"; que, selon les requérants, il est clair "que la partie défenderesse traite les requérants de manière discriminatoire et cause un préjudice irréparable à leur santé, qu'elle porte atteinte à leur environnement de vie de façon irréversible et ne respecte pas leur vie privée, familiale et sociale"; que l'arrêté attaqué "est en contradiction manifeste avec le principe de répartition équitable, tel qu'il est clairement énoncé dans l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 10 juin 2003 et comme l'a déjà mis en oeuvre la partie défenderesse elle-même, notamment dans le 'plan Anciaux' (utilisation des pistes et des routes) présenté le 3 novembre 2003, établi par BIAC et BELGOCONTROL en concertation avec le Ministère de la Mobilité et validé par EUROCONTROL"; que, dans le plan précité, tous les critères possibles "étaient objectivement et raisonnablement intégrés : l'utilisation alternée des pistes était prévue, toutes les trajectoires étaient fixées en fonction de la destination, les trajectoires vers le SO et le S survolaient les zones les moins densément peuplées de la Région de Bruxelles-Capitale, les trajectoires vers le SE et l'E viraient à gauche, les trajectoires survolant le Noordrand étaient effectivement dispersées et le déclenchement des

virages était prévu à différentes altitudes de sorte qu'il y avait également une dispersion dans les altitudes de virage (700 pieds vers le N sur la partie supérieure du Noordrand, 1200 pieds vers le NO au-dessus du centre du Noordrand et 1700 pieds vers l'O à la limite inférieure du Noordrand/Région bruxelloise); que l'arrêté attaqué n'apporte aucune réponse à la question de la justification objective et raisonnable qui peut être invoquée pour "expliquer l'amputation de ce plan de dispersion 'juste'"; que "la non-application manifestement déraisonnable du critère de destination, notamment, et l'utilisation quasi exclusive de la piste 25R comme piste de décollage unique sur un aéroport avec plus de 250.000 mouvements par an, impliquent que les requérants sont en tout cas confrontés à un nombre déraisonnablement plus important (et par conséquent pathogène et délétère) de vols de jour et de nuit que quiconque à proximité de l'aéroport, qu'on ne peut davantage ignorer que l'arrêté contesté est manifestement en contradiction avec le critère 'nuisances par individu', qui au regard des droits fondamentaux invoqués par les requérants, est en effet le 'critère unique' pour la simple raison que, politiquement, l'on ne peut imposer des nuisances pathogènes/délétères à groupe restreint d'habitants au bénéfice d'un groupe plus important d'habitants non préjudiciés, si, par ailleurs, aucun habitant ne devient malade/ne décède en cas de répartition équitable des nuisances par individu"; que "certaines mesures montrent qu'en ce qui concerne les requérants, les directives de l'Organisation mondiale de la santé étaient déjà largement dépassées dès avant l'arrêté attaqué"; que le seul critère que la partie défenderesse pourrait éventuellement invoquer pour justifier l'arrêté attaqué est le critère de la densité de la population; que les requérants observent d'emblée à cet égard que ce critère n'a "en aucun cas" été appliqué d'une manière objective et raisonnablement justifiée, puisque le Noordrand, où ils habitent, est la deuxième zone la plus densément peuplée autour de l'aéroport et qu'elle est beaucoup plus peuplée que les autres zones situées à la même distance de l'aéroport, telles que l'Oostrand, Kortenbergh, Erps-Kwerps, Steenokkerzeel, Perk, Kampenhout, Zemst et la zone bruxelloise du canal; que même si la partie défenderesse invoquait l'argument de la sécurité, à savoir que les routes vers le sud-ouest, le sud, le sud-est et l'est sont déviées vers le Noordrand pour éviter le site Shell, cet argument ne tient pas : "en virant à droite vers le Noordrand, les avions se rapprochent bien plus du site Shell au cours d'une manoeuvre de virage (il est possible que les appareils plus lourds et moins maniables devront survoler le site Shell pour effectuer leur virage à droite)";

3.1.4. Considérant que, dans leur requête, les requérants soutiennent en résumé qu'ils invoquent "la violation manifeste" de l'autorité de la chose jugée de l'arrêt n/ 145.837 du 13 juin 2005 ainsi que la violation des "principes généraux de bonne administration" et notamment de "la violation de l'obligation de motivation matérielle, du principe de prudence et du principe du raisonnable, de la violation du principe de l'égalité inscrit aux articles 10 et 11 de la Constitution, de la violation du droit à la vie privée et familiale inscrit à l'article 22 de la Constitution et à l'article 8 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, de la violation du droit au respect du domicile inscrit à l'article 8 de la Convention précitée, de la violation du droit à la protection de la santé et du droit à la protection d'un environnement sain inscrits respectivement à l'article 23, alinéa 3, 2/ et 4/ de la Constitution, de la violation des principes généraux de la politique environnementale, plus particulièrement du principe de précaution";

3.2.1. Considérant que la partie défenderesse répond en ces termes :

"133. Cette critique est toutefois impuissante à étayer le moyen. En effet, les dispositions et principes cités dans le moyen supposent que la partie défenderesse dispose d'un pouvoir discrétionnaire dans l'adoption des instructions attaquées.

Rien n'est toutefois moins vrai.

En effet, il y a lieu de souligner qu'en ce qui concerne le règlement de l'utilisation préférentielle des pistes, votre Conseil, les Cours et Tribunaux ne laissent pour ainsi dire actuellement plus de marge de manoeuvre à l'État belge.

Aux points 17 et suivants et 21 et suivants, il a déjà été précisé qu'en ce qui concerne l'utilisation des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National, le nombre de combinaisons des six différentes pistes, qui sont possibles sans compliquer excessivement, voire rendre dangereuse, l'exploitation de l'aéroport, n'est pas infini. Pour cette analyse, l'État belge se fonde sur la compétence des experts de l'Administration de l'aéronautique ainsi que sur le rapport BRUNORR. Le rejet éventuel de ce principe par votre Conseil suppose à tout le moins que son caractère manifestement déraisonnable soit examiné et établi. Ceci ressort également de la pièce A.14.

Sur la base notamment de certains doutes exprimés sur la sécurité de la piste 02/20 dans un rapport du bureau d'études AAC du 12 mai 2004 (qui déconseillait l'utilisation préférentielle de la piste 02/20 en cas de disponibilité des pistes 25R et 25L), ainsi que sur la base de la considération qu'avant l'exécution du plan de dispersion, les habitants de l'Oostrand n'avaient jamais senti les moindres nuisances sonores du fait de l'utilisation préférentielle des pistes, la Cour d'appel a d'abord décidé d'interdire l'utilisation préférentielle de la piste 02 pour les atterrissages.

Par la suite, les instructions adressées par le Ministre de la Mobilité à Belgocontrol à titre d'alternative à la configuration suspendue (prévoyant notamment le décollage préférentiel de la piste 20), ont également été suspendues partiellement par le Conseil d'État. Ici aussi, le rapport AAC et

le fait que le Conseil d'État avait estimé que la piste 02/20 (sauf exceptions) n'a pas été utilisée antérieurement de manière préférentielle, ont joué un rôle déterminant.

Il convient d'observer que l'État belge n'approuve pas les postulats qui sous-tendent les arrêts précités. L'État belge conteste notamment vivement l'insécurité inhérente de l'utilisation préférentielle de la piste 02/20 le samedi.

L'État belge a néanmoins dû tenir compte de l'autorité de la chose jugée des deux arrêts. Il est par conséquent impossible pour le moment d'utiliser la piste 02 de manière préférentielle pour les atterrissages et la piste 20 pour les décollages préférentiels le samedi.

La mise en oeuvre d'une configuration prévoyant le samedi une utilisation préférentielle de la piste 25 R pour le décollage et de la piste 25R ou 25L pour l'atterrissage n'a pas non plus pu être acceptée par votre Conseil.

Il ne restait dès lors pas d'autre possibilité que de retirer ou de suspendre (provisoirement) le samedi toutes les instructions (ou parties d'instructions) contestées, interdites ou suspendues qui avaient été prises dans le cadre du programme de dispersion, ce qui revient en effet à reprendre de fait l'utilisation classique et préférentielle des pistes d'atterrissage sur 25R ou 25L et de décollage sur 25R, appliquée depuis des décennies, compte tenu des exigences de capacité de l'aéroport de Bruxelles-National le samedi.

Cette constatation est importante pour l'examen du moyen soulevé par les parties requérantes, qui repose essentiellement sur une appréciation et un examen discriminatoires et manifestement déraisonnables et hasardeux de la situation des requérants par rapport à la situation des habitants de l'Oostrand. En effet, le moyen ne repose pas sur la thèse que toute utilisation de la piste 25R pour les départs le samedi est en soi contraire aux dispositions et aux principes cités dans le moyen.

Les requérants ne peuvent d'ailleurs pas développer pareille thèse, puisque cette dernière ruinerait toute option de l'État belge d'organiser la circulation aérienne le samedi ou non.

Ce qui précède a donc pour conséquence inévitable que le moyen s'appuie sur un postulat erroné et manque donc en fait. Par arrêt du 11 mai 2005, votre Conseil, et par arrêt du 17 mars 2005, la Cour d'appel de Bruxelles, ont contraint l'État belge à en revenir à l'utilisation préférentielle, existant depuis longtemps, de la piste 25R pour les départs.

134. A tout le moins, il n'y a pas lieu de considérer comme manifestement déraisonnable et hasardeux le fait que, dans le cadre de l'exécution de l'arrêt de la Cour d'appel du 17 mars 2005 (délai d'exécution : 40 jours après notification de l'arrêt) et de l'arrêt de votre Conseil des 11 mai 2005 et 13 juin 2005 (délai d'exécution sur la minute), l'État belge a opté pour la solution la plus simple et la seule possible, à savoir le retour à une utilisation préférentielle de la piste le samedi conformément aux instructions qui n'ont été ni suspendues ni annulées à l'époque par votre Conseil (et en vertu desquelles a été instaurée une utilisation préférentielle des pistes qui a prouvé son efficacité pendant des décennies).

3.2.2. Considérant qu'en ce qui concerne la violation alléguée de l'autorité de la chose jugée de l'arrêt de votre Conseil du 13 juin 2005, la partie défenderesse avance les arguments suivants :

"Cette critique ne peut pas être admise.

L'instruction attaquée n'a pas pour objet l'adoption d'une nouvelle décision relative aux configurations de pistes à utiliser, laquelle impose une configuration identique à celle qui a été suspendue par votre Conseil. En revanche, l'instruction attaquée se limite soit à rapporter les instructions existantes soit à les suspendre provisoirement, ce qui a uniquement comme conséquence indirecte, une situation nouvelle, similaire aux décisions antérieures.

Il ne suffit toutefois pas d'affirmer que les effets du retrait ou de la suspension d'instructions antérieures sont comparables à la situation qui a été instaurée par une instruction qui fait l'objet d'un arrêt de suspension, pour à conclure à la violation de l'autorité de la chose jugée de l'arrêt de votre Conseil.

L'État belge entend d'ailleurs attirer l'attention de votre Conseil sur le fait que pour le moment, plusieurs procédures sont encore en cours devant votre Conseil, qui demandent l'annulation des instructions du 28 février 2004. L'annulation éventuelle de ces instructions (qui n'est pas à exclure, vu la très large interprétation que donne actuellement votre Conseil aux articles 8 de la CEDH et 23 de la Constitution en matière de politique de navigation aérienne) conduit inévitablement à la remise en application des instructions qui étaient applicables avant le plan de dispersion. Si, toutefois, il y a lieu de suivre le raisonnement des parties requérantes, cela implique que l'arrêt d'annulation éventuel doit aussi être considéré inévitablement comme une décision en contradiction avec l'arrêt du 13 juin 2005. Tant le modèle de dispersion même que le retour à la situation qui prévalait avant ce modèle, voire à la situation d'avant 1999, seraient alors impossibles. En bref, rien n'est plus possible.

136. Par ailleurs, l'État belge entend encore relever qu'outre un objet différent (à savoir le retour à des mesures antérieures, non suspendues, non pas l'instauration d'une nouvelle configuration), en comparaison avec la procédure qui a donné lieu à l'arrêt du 13 juin 2005, l'instruction attaquée est en outre soumise à l'appréciation de votre Conseil dans des circonstances différentes.

En premier lieu, il fallait également tenir compte de l'arrêt, litigieux, de la Cour d'appel de Bruxelles du 9 juin 2005, qui limite encore plus la marge d'appréciation de l'État belge que ce n'était déjà le cas précédemment.

En outre, davantage de pièces ont également montré que l'État belge ne dispose que d'une marge d'appréciation très étroite pour ce qui concerne les différentes configurations possibles à l'aéroport de Bruxelles-National, vu les exigences de capacité et de sécurité".

3.2.3. Considérant enfin, qu'en ce qui concerne la violation invoquée des autres principes, la partie défenderesse répond en substance que c'est à l'autorité qu'il appartient de mettre raisonnablement en balance les intérêts collectifs et les droits fondamentaux invoqués par les requérant, tandis que la compétence du Conseil d'État est à cet égard limitée à une appréciation marginale et que la mise en balance des intérêts ne devrait être considérée comme irrégulière que si elle était manifestement déraisonnable; que tel n'est pas le cas en l'espèce;

3.3.1. Considérant qu'il s'impose tout d'abord de constater que les parties ont convenu à l'audience que la contestation se limite à l'utilisation préférentielle des pistes le samedi, en journée; que même en tenant compte de cette précision, la lettre du Ministre de la Mobilité du 16 juin 2005 adressée à l'administrateur délégué de Belgocontrol ne permet pas de déterminer d'emblée quelle utilisation préférentielle des pistes a été décidée pour le samedi, en journée; que la décision attaquée ne se distingue par conséquent pas par sa clarté et semble en fait générer un vide juridique; qu'il semble à première vue que les décisions des 20 avril 2005, 13 mai 2005 et 20 mai 2005 ont été rapportées et aussi que les décisions de base des 28 février 2004 et 17 mai 2004 restent "temporairement suspendues" en ce qui concerne l'utilisation préférentielle des pistes le samedi; qu'il semble que la décision attaquée tend, pour ce qui concerne l'utilisation préférentielle des pistes le samedi, à rétablir la situation de fait antérieure au plan de dispersion du 28 février 2004; que le Conseil d'État n'a toutefois pas suspendu ce plan de dispersion du 28 février 2004; que seule la partie de ce plan relative à l'utilisation de la piste 02 lors de l'atterrissage a été suspendue par l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 17 mars 2005; que ce n'est pas parce qu'un seul élément de ce plan n'est provisoirement plus d'application, que la partie restante de celui-ci ne l'est plus; que la décision actuellement attaquée semble déroger, implicitement et d'une manière très peu claire, au plan de dispersion du 28 février 2004 en ce que, bien que ce plan subsiste, elle rétablit la situation antérieure à celui-ci en ce qui concerne l'utilisation préférentielle des pistes le samedi; que la décision attaquée ne se borne dès lors pas à simplement donner suite à des décisions judiciaires et doit par conséquent être qualifiée d'acte juridique administratif susceptible d'être annulé;

3.3.2. Considérant qu'en ce qui concerne l'utilisation préférentielle des pistes, notamment pour les vols du samedi, en journée - à propos de laquelle les parties sont d'ailleurs d'accord -, la situation immédiatement antérieure au plan de dispersion du 28 février 2004 peut être décrite comme suit : décollage de la piste 25R et atterrissage sur les pistes 25R et 25L; que pour le même moment de la semaine (le samedi) et pour la même tranche horaire (en journée), le plan de dispersion du 28 février 2004 a prévu d'alterner entre les semaines paires et impaires, de sorte que durant les semaines impaires, le samedi, les décollages doivent se faire par préférence des pistes 07R, 07L et 02 et les atterrissages sur la piste 02 - par la suite suspendue pour l'atterrissage -, tandis que durant les semaines paires, les décollages se font de la piste 25R et les atterrissages sur les pistes 25R et 25L;

3.3.3. Considérant que si on compare les deux utilisations préférentielles des pistes pendant la journée du samedi, on constate que dans la situation antérieure au plan de dispersion du 28 février 2004, seule la piste 25R était autorisée pour le décollage, alors que dans la situation au 28 février 2004, les pistes 07R, 07L et 02 le sont également, et pour l'atterrissage, les pistes 25R et 25L au lieu de la piste 02 - par la suite suspendue pour l'atterrissage - ainsi que les pistes 25R et 25L; qu'à première vue, cette comparaison révèle que la situation antérieure au 28 février 2004 présentait plus d'inconvénients pour les requérants que celle qui a pris cours à partir de cette date;

3.3.4. Considérant qu'il résulte de l'utilisation préférentielle des pistes pendant la journée du samedi 20 mai 2005- entre-temps suspendue par l'arrêt du Conseil du 13 juin 2005 - qu'il fallait, comme l'a diffusé la NOTAM n/ A565/2005, utiliser la piste 25R pour le décollage et les pistes 25R et 25L pour l'atterrissage; que la comparaison avec la situation antérieure au 28 février 2004 impose de conclure que la décision actuellement attaquée semble instaurer un système identique; que cela semble également indiquer pourquoi la NOTAM n/ A564 du 20 mai 2005 ne devait pas être et n'a pas été adaptée depuis la décision attaquée du 16 juin 2005;

3.3.5. Considérant qu'il s'ensuit que, si à première vue, il n'y a pas lieu de conclure à une méconnaissance délibérée de l'autorité de la chose jugée de l'arrêt du Conseil du 13 juin 2005, les effets de la décision attaquée doivent cependant être examinés au regard de l'enseignement de cet arrêt; qu'il résulte une nouvelle fois des éléments chiffrés présentés par les requérants - et qui ne sont pas contredits par la partie défenderesse - qu'au cours de la semaine, ceux-ci sont survolés directement pendant 108 heures d'affilée et indirectement pendant 11 heures et, au cours des heures réservées au repos, en semaine et au cours du week-end, pendant 58 heures sur 69; qu'ils sont également survolés pendant la nuit, 25 heures directement et 15 heures indirectement, soit 40 heures sur 49; qu'en comparant avec les survols indiqués par le dossier que subissent les autres habitants des environs de l'aéroport de Bruxelles-National, les requérants soulignent à bon droit qu'il y a un déséquilibre flagrant en leur défaveur en ce qui concerne les nuisances sonores; qu'ils estiment avec raison que l'autorité doit veiller à répartir les nuisances aussi également que possible sur toutes les zones entourant l'aéroport; que si la partie défenderesse fait justement référence à son obligation de donner exécution à l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 17 mars 2005 et aux arrêts du Conseil d'État n/ 144.320 du

11 mai 2005 et n/ 145.837 du 13 juin 2005, elle n'est pas pour autant dispensée de l'obligation d'assurer pareillement à tous les citoyens le droit à la santé et le droit à la protection d'un environnement sain, consacrés à l'article 23, alinéa 3, 2/ et 4/, de la Constitution; que bien que la partie défenderesse affirme également à bon droit qu'en tant qu'autorité, elle doit arbitrer entre l'intérêt général et l'intérêt individuel et qu' elle estime dès lors qu'un groupe de citoyens doit logiquement et immanquablement accepter une nuisance dans l'intérêt général, elle ne peut toutefois pas perdre de vue à cet égard que, comme il a déjà été indiqué ci-dessus, elle doit veiller à répartir l'inévitable nuisance aussi largement et équitablement que possible dans ce groupe de citoyens ;

3.3.6. Considérant que la solution apportée par la décision attaquée élimine en grande partie les nuisances sonores pour une partie des riverains de l'aéroport, sans pour autant concentrer plus qu'auparavant les nuisances pour un autre groupe de riverains, dont les requérants; qu'il résulte cependant du dossier soumis au Conseil d'État et des débats à l'audience que les normes de bruit en vigueur édictées par les Régions et l'aménagement technique de certaines pistes s'opposent à ce que la partie défenderesse disperse d'une manière parfaitement équilibrée les nuisance sonores globales provoquées par le décollage et l'atterrissage des avions, mais également que cela ne peut justifier que, dans le cadre réglementaire dans lequel elle doit prendre une décision, elle concentre les vols sur une zone déterminée, comme le fait la décision attaquée; que les requérants soulignent dès lors avec raison qu'il y a un déséquilibre entre les nuisances sonores qu'ils sont contraints de subir et celles que subissent les autres habitants dans les environs de l'aéroport de Bruxelles-National; que dans la mesure où la partie défenderesse justifie sa décision par le souci de donner exécution à l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 17 mars 2005 et aux arrêts du Conseil d'État des 11 mai 2005 et 13 juin 2005, pour donner une suite adéquate à ces arrêts, l'autorité doit néanmoins avoir égard au droit à la santé et au droit à la protection de l'environnement de tous les citoyens, consacrés par l'article 23, alinéa 3, 2/ et 4/, de la Constitution; que la solution apportée par la partie défenderesse supprime certes en grande partie les nuisances du samedi pour une partie des riverains, mais provoque une concentration de nuisances encore plus forte qu'auparavant pour un autre groupe de riverains, dont les requérants; qu'il n'appartient pas au Conseil d'État d'indiquer comment concilier l'exécution des arrêts précités avec les droits précités qui résultent de l'article 23, alinéa 3, 2/ et 4/, de la Constitution ni de se prononcer sur les exigences de capacité

et de sécurité qui doivent s'appliquer à l'aéroport de Bruxelles-National; qu'en l'espèce, le Conseil d'État doit se borner à constater qu'en ce qui concerne l'utilisation des pistes, seule existe une limitation juridique à l'utilisation de la piste 02 pour l'atterrissage et que la partie défenderesse admet elle-même qu'à la suite de l'arrêt du Conseil du 11 mai 2005, seul le décollage préférentiel de la piste 20 le samedi est suspendu; que le Conseil d'État tient une nouvelle fois dûment compte du fait que la fixation et l'application des normes de bruit aux alentours de Bruxelles-National semblent affectées par un déséquilibre qui peut contribuer à entraîner une répartition inégale et dès lors une disproportion dans la charge des nuisances sonores provoquées par le décollage et l'atterrissage des avions, tandis que toutes les pistes de l'aéroport de Bruxelles-National ne semblent pas techniquement adaptées à l'atterrissage; qu'enfin, il ne paraît en aucune façon pouvoir se déduire des motifs de la décision attaquée sur quelle base une nouvelle répartition des décollages et des atterrissages des avions a été décidée; qu'on a certes esquissé un historique des décisions antérieures et d'un certain nombre de décisions judiciaires y relatives, mais qu'il faudrait précisément en conclure que le plan de dispersion du 28 février 2004 pour le samedi, en journée, existe toujours et peut encore être appliqué, sauf pour les atterrissages sur la piste 02, de sorte que dans l'état actuel de la procédure, on n'aperçoit pas pourquoi a été alors décidée une utilisation préférentielle des pistes qui, en définitive, va à l'encontre de l'option fondamentale du samedi, en journée, retenue par le plan de dispersion du 28 février 2004; qu'il s'ensuit que dans cette mesure, le moyen paraît sérieux;

3.4.1. Considérant qu'en ce qui concerne la condition du préjudice difficilement réparable, les requérants soutiennent notamment ce qui suit :

"2. Les habitations des quatre premiers requérants sont situées à une distance de 20 kilomètres du centre de l'aéroport de Zaventem et au nord-ouest de celui-ci. Les deuxième, troisième et quatrième parties requérantes n'habitent pas dans le prolongement d'une quelconque piste de décollage ou d'atterrissage de l'aéroport (voir les traces radar).

Antérieurement aux arrêtés attaqués, les quatre premières parties requérantes étaient déjà survolées par des avions en partance cinq matinées, journées et soirées par semaine et théoriquement, 3,5 nuits, un samedi sur deux et tous les dimanches, à tout le moins à partir de 17 heures. À la suite de l'arrêt attaqué, il faut maintenant y ajouter également chaque semaine les heures de week-end d'un samedi sur deux (à savoir, tous les départ du samedi entre 06 heure et 23 heures). L'État belge indique lui-même que les décisions étudiées donnent lieu à 102 départs hebdomadaires supplémentaires depuis la piste 25R.

Les deuxième, troisième et quatrième parties requérantes subissaient jusqu'en 2000, en moyenne hebdomadaire, 315 départs de jour et 16 départs de nuit, en ordre dispersé, et ont été ensuite confrontées à une concentration hebdomadaire de 1.013 départs de jour et de 65 départs de nuit, et subissent maintenant hebdomadairement (avant l'arrêté attaqué) 944 départs de jour et 48 départs de nuit.

Les deuxième, troisième et quatrième parties requérantes subissent (à la suite du 'mouvement de concentration' consécutif à l'absence de mesures adéquates de protection des personnes dans le permis écologique précédent et à laquelle l'exécution partielle des première et deuxième phases du plan fédéral par étapes - plan de dispersion n'a rien changé) dix fois plus de survols de leur habitation que les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale, situés à la même distance de l'aéroport, qui se trouvent à la même distance du bout de la piste 25R et, en outre, davantage dans l'alignement de la piste (les parties requérantes doivent subir 780 départs diurnes et 59,3 départs nocturnes hebdomadaires, alors que dans le centre de Bruxelles on est confronté qu'à 79,5 départs diurnes et à 16,1 départs nocturnes).

3. Il ne fait aucun doute qu'à la suite de l'arrêté attaqué (arrêté qui, dès lors notamment qu'il s'agit en l'occurrence de neuf heures le week-end, est indéniablement "la goutte qui fait déborder le vase"), les parties requérantes subissent un préjudice et des nuisances irréparables. L'exposé ci-dessous ainsi que les documents annexés en tant que pièces à la présente requête témoignent des effets extrêmement graves sur la santé.

Brièvement résumé, on peut dire que l'arrêté attaqué a pour effet de rendre les parties requérantes gravement malades (à cet égard, on peut déjà relever que les seuls vols de nuit entraînent le décès d'au moins 215 riverains par an et que les nuisances diurnes ont un effet analogue sur la santé psychique et physique (voir notamment l'étude du professeur ANNEMANS; voir aussi la revue de la littérature médicale; voir aussi les certificats médicaux communiqués par les parties requérantes.))";

qu'ils poursuivent leur argumentation en faisant référence à un certain nombre d'études et de rapports relatifs aux effets du bruit sur la santé des personnes et, à propos de la gravité du préjudice, concluent comme suit :

"1/ Comme il faut conclure de ce qui précède que les nuisances et les dommages provoqués par le bruit des avions sont surtout en relation avec la fréquence des survols et qu'on peut constater qu'il résulte des arrêts attaqués que la dispersion des vols est assurément déficiente spécialement un jour de week-end et que leur exécution n'empêche donc nullement de causer aux requérants des maladies graves ou mortelles (voir notamment les certificats médicaux communiqués par les requérants), la gravité du préjudice subi par les parties requérantes ne fait plus aucun doute.

2/ L'avis du 22 octobre 2004 de la section des soins préventifs et sociaux, qui a été donné à la suite de l'examen en appel de demandes récentes de permis écologiques, confirme d'ailleurs également ce qui précède. Cet avis met clairement en garde contre de sérieux problèmes de santé provoqués par le bruit des avions lorsqu'il dépasse 60 db (A) à l'extérieur, dans des zones résidentielles autour de l'aéroport. Pour ce motif, l'avis propose d'accorder le permis écologique pour une durée limitée à deux ans et de faire figurer dans ce permis à durée réduite un certain nombre de

conditions environnementales particulières. Sur aucun point l'arrêté attaqué ne traduit la préoccupation qui résulte de cet avis. Il est clair que sur la base du contenu de cet avis, la gravité du préjudice des requérants ne peut être contestée. De tout ceci résulte en outre très clairement que l'arrêté attaqué implique une dégradation totalement inadmissible d'une situation qui, en soi, est déjà intenable (et qui ne passerait en aucune façon le contrôle de régularité - voir les décisions juridiques à divers échelons selon lesquelles la concentration de décollages ou d'atterrissages au-dessus de certains groupes de la population n'est pas conciliable avec les articles 10, 11, 12 et 23 de la Constitution et avec l'article 8 de la CEDH). On ne peut nier que ce préjudice est grave.

3/ Des mesures concrètes peuvent également démontrer la gravité du préjudice. Comme il a déjà été exposé à plusieurs reprises, le "mouvement de concentration" qui a eu lieu entre 2001 et 2003 a rendu la situation des requérants invivable. Le plan fédéral par étapes visant à mettre fin à la concentration, dont pour l'heure seules les première et deuxième phases ont été partiellement mises en oeuvre par l'autorité fédérale, n'a pas encore rétabli la qualité de vie des requérants et "va maintenant à rebours.";

3.4.2. Considérant que selon les requérants, le préjudice est difficilement réparable étant donné que l'arrêt du Conseil du 11 mai 2005 considère que si une partie requérante est la seule qui, pratiquement tout au long du week-end - soit pendant les heures réservées au repos - accumule des nuisances importantes, il faut admettre que le préjudice subi est grave et difficilement réparable et que ce préjudice est d'autant plus grave qu'il affecte des droits fondamentaux garantis par la Constitution; que les requérants se comparent également aux parties requérantes citées dans l'arrêt du 11 mai 2005 et arrivent à la constatation que, par rapport à celles-ci, ils sont survolés pendant un nombre d'heures plus élevé, pendant un nombre d'heures réservées au repos plus élevé, d'une manière plus directe au départ de la piste 25R, à une altitude généralement plus basse, sous des conditions de vent plus défavorables, non seulement par plus d'avions en fonction de leur destination, mais aussi par plus d'avions déroutés et avec un risque effectivement accru pour la sécurité;

3.4.3. Considérant que dans sa réponse, la partie défenderesse ne semble à première vue pas contester la comparaison que font les requérants avec la situation des parties requérantes citées dans l'arrêt du 11 mai 2005; que par conséquent, le raisonnement tenu dans cet arrêt, ainsi que dans celui du 13 juin 2005, peut être suivi dans la présente cause, de sorte qu'on peut considérer que le préjudice invoqué par les requérants est grave et difficilement réparable;

3.5.1. Considérant qu'en ce qui concerne l'extrême urgence, les

requérants, se référant à nouveau principalement à l'arrêt du Conseil du 11 mai 2005, soutiennent ce qui suit :

"Ce qui valait pour les requérants dans la procédure de suspension d'extrême urgence, qui a conduit à l'arrêt de suspension du 11 mai 2005 de votre Conseil, vaut également pour les requérants :

* À la suite de l'arrêté attaqué les requérants voient tout autant (et même plus) hypothéqués non seulement leur semaine complète, mais maintenant aussi quasiment tout leur week-end, donc la totalité de leur temps de repos.

* Le risque pour la sécurité des requérants que l'arrêt de suspension du 11 mai 2005 de votre Conseil a retenu, est également (d'autant plus) présent pour les requérants actuels. L'arrêt du 11 mai 2005 de votre Conseil tenait en effet compte d'un 'incident', dans la mesure où un accident (plus précisément un 'tail strike') avait eu lieu le 7 juillet 2004 sur la piste 25R; lors du départ, avec un vent orienté à 106/, ce qui pour la piste 25R est un vent arrière, la queue d'un RJ100 de SN Brussels avait touché le sol;

Votre Conseil a par ailleurs déjà spécifiquement reconnu l'extrême urgence pour les requérants. Dans l'arrêt 145.837 du 13 juin 2005, votre Conseil exposait :

'Considérant que les requérants démontrent avoir introduit sans tarder leur demande de suspension d'extrême urgence; qu'en témoigne le fait qu'immédiatement après avoir appris par la presse l'existence des décisions attaquées, ils ont entrepris les démarches nécessaires pour s'informer complètement et que dès qu'ils ont obtenu ces informations, ils ont introduit leur demande de suspension d'extrême urgence; que la décision du 20 mai 2005 était déjà entrée en vigueur le samedi 21 mai 2005; que la circonstance que l'arrêté attaqué est déjà exécuté n'enlève cependant pas aux requérants le droit d'en demander la suspension d'extrême urgence dès lors qu'ils entendent précisément prévenir la persistance de la situation nuisible pour la santé qu'ils invoquent au titre de préjudice et, par suite, sa concrétisation définitive avant qu'une décision intervienne dans le cadre de la procédure ordinaire de suspension; que l'arrêt n° 144.320 du 11 mai 2005 admet que cette menace est d'une nature telle qu'elle justifie le recours à la procédure d'extrême urgence; que c'est également admis dans le cas présent; que la circonstance que les requérants n'ont pas contesté d'autres décisions, qui au demeurant ne font pas l'objet du présent litige, par la voie d'une procédure d'extrême urgence ne peut ébranler cette constatation;

Cette fois encore, les requérants se sont hâtés de s'adresser au Conseil d'État. Après avoir constaté en personne le samedi 18 juin 2005 que l'arrêt du 13 juin 2005 de votre Conseil n'était pas exécuté, les requérants ont tenté de s'informer à ce sujet et les mardi 21 juin 2005 et jeudi 23 juin 2005, le conseil des requérant a vraiment demandé par fax l'arrêté attaqué. Il convient de remarquer qu'en dépit de leurs demandes répétées, les requérants ont dû attendre l'introduction de la présente requête pour en obtenir la communication officielle.

À cet égard, les requérants citent une nouvelle fois l'arrêt du 11 mai 2005 de votre Conseil qui, relativement à la contestation de l'extrême urgence par la partie défenderesse expose : (...)" :

3.5.2. Considérant qu'à cet égard la partie défenderesse répond que

l'attitude des requérants n'est pas conciliable avec l'urgence; que d'après elle, l'instruction attaquée n'instaure pas une nouvelle mesure mais a seulement pour objectif de faire en sorte que la dernière instruction, qui n'a pas été affectée par une suspension ou une annulation du Conseil d'État, ou, qui n'a pas été suspendue à la suite d'une décision d'un des tribunaux, retrouve sa force obligatoire; que dès lors que les requérants ne démontrent pas qu'ils ont à l'époque immédiatement réagi contre l'instruction précitée, on ne peut admettre sans plus que ce que les requérants ne considéraient pas à l'époque comme urgent, le soit maintenant; qu'au demeurant, le retour à une utilisation préférentielle des pistes le samedi, en journée, déjà en vigueur depuis des décennies est la négation même de la condition de l'urgence; qu'au moment où les requérants ont introduit la présente demande, les instructions des 13 mai 2005, 20 mai 2005 et 28 février 2004 étaient déjà retirées en ce qui concerne l'utilisation préférentielle des pistes le samedi et l'instruction du 16 juin 2005 déjà mise en oeuvre; que rien ne pouvait donc plus les empêcher d'introduire une demande de suspension d'extrême urgence plutôt qu'une demande ordinaire de suspension;

3.5.3. Considérant que les requérants ont introduit sans tarder leur demande de suspension d'extrême urgence et que la chronologie des faits tels qu'ils les ont présentés en témoigne; qu'ensuite, comme on l'a vu lors de l'examen du caractère sérieux du moyen, les requérants pouvaient à première vue considérer que l'instruction du 28 février 2004 n'était ni suspendue ni retirée, de sorte que la décision attaquée qui suspendait l'instruction du 28 février 2004, notamment en ce qui concerne l'utilisation préférentielle des pistes le samedi, en journée, et la remplaçait par un retour à "la dernière décision qui n'avait pas été affectée par une suspension ou une annulation du Conseil d'État, ou, qui n'avait pas été suspendue à la suite d'une décision d'un des tribunaux", pouvait être regardée comme une décision nouvelle; que le fait que la décision attaquée est déjà d'application n'enlève pas aux requérants le droit d'en demander la suspension d'extrême urgence dès lors qu'ils entendent précisément prévenir que la situation présentant une menace pour la santé, qu'ils invoquent au titre de préjudice, persiste et se concrétise ainsi définitivement avant qu'une décision intervienne à la suite d'une procédure ordinaire de suspension; que l'arrêt n/ 144.320 du 11 mai 2005 admet que cette menace est de nature à justifier le recours à la procédure d'extrême urgence; que ceci est également admis dans la présente cause;

3.6. Considérant que toutes les conditions de l'article 17, §§ 1^{er}, et 2,

des lois coordonnées sur le Conseil d'État sont ainsi réunies, de sorte que la demande peut être accueillie en ce qui concerne la suspension de l'exécution de la décision attaquée;

3.7. La demande d'astreinte.

3.7.1. Considérant que les requérants demandent également qu'une astreinte soit imposée; qu'à cet égard, ils demandent que "la partie défenderesse soit condamnée à s'abstenir d'actes/décisions/instructions qui, en contradiction avec la décision de l'autorité du 28 février 2004, permettraient également des décollages de la piste 25R les samedis impairs (comptés dans le système de 52 semaines), entre 6 heures et 23 heures, sous peine d'une astreinte de 50.000 euros par samedi de survol irrégulier et ce à dater de la notification de l'arrêt à intervenir";

3.7.2. Considérant que la partie défenderesse a rapporté les instructions des 13 et 20 mai 2005 qui ont été suspendues par l'arrêt n/ 145.837; qu'elle démontre ainsi qu'elle ne méconnaît pas manifestement l'arrêt; que bien qu'il ait déjà été démontré que par la décision attaquée, elle rétablit la situation qui découlait de l'instruction du 20 mai 2005, il semble qu'elle soit manifestement due à une intervention inattentive et à l'inexactitude des conclusions tirées d'une situation juridique relativement chaotique plutôt qu'à une mauvaise volonté manifeste; que dans ces circonstances, il n'est pas justifié d'imposer une astreinte en l'espèce et la demande à cet effet ne peut être accueillie,

D É C I D E :

Article 1er.

Est ordonnée la suspension d'extrême urgence de l'exécution de l'arrêté du 16 juin 2005 du ministre de la mobilité décidant de l'utilisation préférentielle des pistes le samedi, en journée, sur l'aéroport de Bruxelles-National.

Article 2.

Le demande est rejetée pour le surplus.

Article 3.

La décision sur la contribution au paiement des dépens de la procédure de demande de suspension d'extrême urgence est réservée.

Ainsi prononcé à Bruxelles en audience publique, le quatorze juillet deux mil cinq, par la XIIe chambre des vacations, composée de :

MM.	D. VERBIEST,	président de chambre,
	L. HELLIN,	conseiller d'État,
	D. MOONS,	conseiller d'État,
	W. GEURTS,	greffier.

Le greffier,

W. GEURTS

Le président,

D. VERBIEST

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