

CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 158.549 du 9 mai 2006

A.87.227/G-89

En cause : **la Société anonyme BRUSSELS
INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY,**
en abrégé "**BIAC**",

ayant élu domicile chez
Me Monique KESTEMONT-SOUMERYN,
avocat,
rue Henri Wafelaerts 47-51
1050 Bruxelles,

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,
représentée par son Gouvernement,

ayant élu domicile chez
Me Jacques SAMBON, avocat,
rue des Coteaux 227
1030 Bruxelles.

Requérant en intervention :

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

**L'ASSEMBLEE GENERALE DE LA SECTION D'ADMINISTRATION
DU CONSEIL D'ETAT,**

Vu la requête introduite le 11 octobre 1999 par la société anonyme BRUSSELS INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY, en abrégé "BIAC", qui demande l'annulation de "l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien";

Vu la requête introduite le 3 août 2004 par laquelle l'Etat belge, représenté par le Ministre de la Mobilité et des Transports demande à être reçu en qualité de partie intervenante;

Vu l'ordonnance du 16 septembre 2004 rejetant cette intervention;

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu les derniers mémoires;

Vu le rapport de M. QUINTIN, premier auditeur chef de section au Conseil d'Etat, établi sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure;

Vu l'ordonnance du 14 octobre 2005 ordonnant le dépôt au greffe du dossier et du rapport;

Vu la notification du rapport aux parties et les derniers mémoires;

Vu l'ordonnance du 6 février 2006 déchargeant la XIII^{ème} chambre de l'affaire A.87.227/XIII-1402 et la renvoyant à l'assemblée générale de la section d'administration;

Vu l'ordonnance du 10 février 2006, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 7 mars 2006 à 14.00 heures;

Entendu, en son rapport, M. HANOTIAU, président de chambre;

Entendu, en leurs observations, Mes M. KESTEMONT-SOUMERYN, E. GONTHIER et N. MÜLLER, avocats, comparaissant pour la partie requérante, et Me J. SAMBON, avocat, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis conforme, M. QUINTIN, premier auditeur chef de section 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 de la cause se présentent comme suit :

1.1. Entre 1990 et 1999, la partie défenderesse écrit 53 fois aux ministres fédéraux compétents pour l'aéroport national de Zaventem à propos des nuisances sonores générées sur son territoire par le trafic aérien de cet aéroport. Cette problématique fait l'objet d'un accord de coopération.

2. Le 17 juillet 1997, la partie défenderesse promulgue l'ordonnance relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain (Moniteur belge du 23 octobre 1997).

L'article 9 de cette ordonnance dispose entre autres que le Gouvernement prend toutes mesures destinées, premièrement, à "limiter les nuisances occasionnées par certaines sources par la définition de normes d'émission ou d'immission maximales" et, deuxièmement, à "établir, pour les sources de bruit, des seuils acceptables en fonction de leur provenance, de leur localisation urbanistique, de leurs caractéristiques acoustiques et de la nécessité de protéger plus particulièrement les occupants d'immeubles situés dans des zones déterminées".

3. A propos de l'avant-projet de l'ordonnance précitée, la section de législation du Conseil d'État a formulé, dans son avis L. 25.279/8 du 21 novembre 1996, l'observation suivante :

" Ainsi qu'il appert de l'article 4, 1°, du projet, les règles en projet concernent notamment le "trafic aérien" (...) et le gouvernement, sur la base de l'article 9 de l'ordonnance en projet, peut prendre des mesures en vue de réduire les nuisances sonores en ce qui concerne ce trafic ou de fixer en la matière des seuils acceptables de nuisance sonore.

Selon l'article 6, § 1er, X, 7°, de la loi spéciale du 8 août 1980, l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National, relèvent de la compétence des Régions.(...)

La question se pose dès lors de savoir si la Région de Bruxelles-Capitale est compétente pour prendre, en application de l'ordonnance en projet, des mesures relatives aux nuisances sonores résultant de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National (...).

Conformément à la jurisprudence de la Cour d'arbitrage, il y a lieu, dans pareil cas, de faire application du principe de la proportionnalité, selon lequel aucune autorité, en menant la politique qui lui est confiée, ne peut, sans qu'il existe à cet effet un minimum de motifs raisonnables, prendre des mesures radicales à un point tel qu'il devienne excessivement difficile pour une autre autorité de poursuivre de manière efficace la politique qui lui est confiée. En prenant les arrêtés d'exécution concernés, le gouvernement devra tenir compte du principe de proportionnalité susvisé".

4. Dans le courant du mois de septembre 1997, l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (en abrégé I.B.G.E.) évalue la nuisance sonore générée par le trafic aérien au nord-est de la Région de Bruxelles-Capitale.

Sur la base des mesures de bruit effectuées à Haren et à Evere, l'I.B.G.E. conclut :

" Ce sont principalement les habitants des quartiers situés au nord-est de la région bruxelloise qui sont gênés par le bruit du trafic aérien de l'aéroport de Zaventem. Diverses campagnes de mesures ont déjà démontré de manière objective l'importance de la modification de l'ambiance sonore des quartiers survolés. Les niveaux de bruit générés par le trafic nocturne étant apparus, à certains endroits comme particulièrement préoccupants, ils ont fait l'objet d'une analyse particulière.

La gêne acoustique nocturne ressentie dans un local de repos, dont les portes et les fenêtres sont fermées, a été quantifiée en se référant aux normes et recommandations existantes en la matière, en se fixant certaines hypothèses relatives à l'isolation acoustique d'une habitation et en se basant sur des mesures acoustiques "in situ".

Les conclusions du présent rapport ne sont donc valides que pour des modes de vie et de résidence impliquant de dormir avec toutes les portes et fenêtres fermées, y compris en été.

Cette contrainte n'est déjà pas en elle-même, ni conforme au style de vie et de résidence d'une majorité d'habitants, ni aux recommandations générales en matière d'hygiène de vie.

Sur la base de la méthodologie appliquée et des hypothèses fixées, on peut ainsi conclure que le niveau de bruit généré par le passage à basse altitude d'un avion est, à l'intérieur d'une chambre à coucher dont les portes et les fenêtres sont fermées, de l'ordre de 30dB(A) inférieur au niveau de bruit perçu à l'extérieur.

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) recommande en période nocturne (de 22h00 à 07h00) que les niveaux de bruit à l'intérieur d'une chambre à coucher restent inférieurs à 30 dB(A) pour les bruits continus mesurés en niveau équivalent et à 45 dB(A) pour les niveaux de pointe mesurés en L_{Amax}.

Pour les nuits comprises dans la période d'observation étudiée (du 20 mai 1997 22h00 au 09 juin 1997 07h00) et pour les points de mesure choisis, les niveaux de bruit L_{Amax} générés par le passage des avions au départ de l'aéroport de Zaventem atteignent, à l'intérieur des chambres à coucher, des niveaux régulièrement supérieurs aux valeurs recommandées par l'OMS.

Au point de mesure situé à Haren, les dépassements par rapport aux valeurs recommandées sont très nombreux (en moyenne 17.9 passages par nuit). Il apparaît donc clairement que les habitants de cette zone ne peuvent bénéficier du calme minimum nécessaire au repos tel que recommandé par l'OMS. Au point de mesure situé à Evere, la situation semble beaucoup moins critique. Les dépassements observés ont en effet, à cet endroit, un caractère plus "accidentel" (en moyenne 2.8 passages par nuit).

D'après les premières observations, la mise en application de l'arrêté royal du 20 mai 1997, interdisant le décollage et l'atterrissage des aéronefs classés "Chapitre 2", semble avoir réduit le nombre de passages d'avion produisant un niveau de bruit supérieur à la valeur recommandée. Cette observation devrait éventuellement être confirmée lors de campagnes de mesure ultérieures".

5.1. L'I.B.G.E. rédige un nouveau rapport en novembre 1997.

Ce rapport étudie l'impact d'un avant-projet d'arrêté relatif à la lutte contre le bruit des avions.

L'avant-projet doit garantir à tous les Bruxellois, de jour comme de nuit, une ambiance sonore leur permettant une activité normale et un repos réparateur.

Il part toutefois expressément du principe que l'imposition de normes acoustiques doit autoriser la poursuite à Zaventem des activités aéroportuaires, le décollage ou l'atterrissage des avions, ainsi que le survol de la Région de Bruxelles-Capitale, et que ces normes doivent donc être "réalistes".

Le respect des normes doit également encourager les compagnies aériennes à recourir à un ensemble de mesures complémentaires, telles l'utilisation d'avions moins bruyants entre autres.

Les valeurs limites proposées poursuivent un double objectif : d'une part, garantir aux riverains une relative quiétude par rapport au bruit engendré par le trafic aérien; d'autre part, permettre un maximum d'activités à l'aéroport de Bruxelles-National.

C'est pourquoi les valeurs limites en projet ont été fixées sur la base des recommandations en vigueur de l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Ces valeurs limites sont en outre modulées en fonction de la distance entre la zone à laquelle elles s'appliquent et l'aéroport national.

Le territoire concerné est dès lors divisé en trois zones, en fonction de la distance par rapport à l'aéroport.

Dans la zone 2 englobant tous les lieux situés à moins de 10 kilomètres de l'aéroport, les valeurs limites sont les moins strictes. Dans la zone 1 englobant tous les lieux situés entre 10 et 12 kilomètres de l'aéroport, des valeurs limites plus sévères s'appliquent. Les valeurs limites les plus strictes s'appliquent dans la zone O, englobant tous les autres lieux.

Les normes préconisées par l'OMS sont uniquement appliquées à la zone O. Des normes plus souples que celles préconisées par l'OMS sont projetées pour les deux autres zones.

Sur la base des principes susmentionnés, les normes suivantes sont finalement proposées :

" Levt en dB(A) Lsp avion en dB(A)

Zones	jour	nuît	jour	nuît
Zone 0	80	70	55	45
Zone 1	90	80	60	50
Zone 2	100	90	65	55

".

Les valeurs limites "Levt" sont imposées par survol, les valeurs "Lsp" par période (jour et nuit).

5.2. Le rapport procède ensuite à une analyse détaillée du trafic aérien sur la base de mesures effectuées dans les deux stations de mesure susmentionnées.

Viennent ensuite une étude détaillée, au moyen de simulations, des effets de l'application des valeurs limites tant sur la qualité de vie que sur le trafic aérien, ainsi qu'une évaluation très détaillée des valeurs proposées.

Enfin, il tire un certain nombre de conclusions qui sont résumées ci-après.

Tout d'abord, le rapport signale que même si elles s'inspirent des recommandations de l'OMS, les normes sont relativement souples et peuvent dès lors paraître insuffisantes. Pour la zone 2, principalement, les normes sont significativement moins sévères que celles admises par l'OMS. Cette constatation pourrait indiquer que les exploitants et les utilisateurs de l'aéroport sont avantagés par rapport aux riverains qui ne pourraient toujours pas bénéficier d'une quiétude suffisante.

Néanmoins, les normes impliquent une amélioration sensible par rapport à la situation existante.

En outre, en ce qui concerne l'impact sur le trafic aérien, il constate que le nombre de vols visés par les normes en projet est limité. Par ailleurs, le respect de normes plus sévères dans certaines zones emportera généralement le respect des normes dans les autres zones.

Enfin, il souligne que les valeurs limites proposées peuvent être considérées comme un premier pas visant à parer au plus urgent et à stabiliser la situation. A moyen et long terme, il pourrait être nécessaire d'adopter des normes plus contraignantes pour arriver progressivement à des normes acoustiques se rapprochant davantage des normes recommandées par divers organes internationaux tels que l'OMS et l'Union européenne.

6. Le 19 mars 1998, un projet d'arrêté portant exécution de l'ordonnance du 17 juillet 1997 est soumis au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le projet reproduit les normes acoustiques utilisées par l'I.B.G.E.

La note au Gouvernement expose ce qui suit :

" Le projet d'arrêté qui vous est soumis est destiné à limiter les nuisances sonores des avions sur le territoire régional. La proximité des installations aéroportuaires de Bruxelles-National en fait une des sources de nuisances principales pour les habitants du nord-est de la Région bruxelloise.

L'arrêté est basé sur trois principes :

- la définition de zones dans lesquelles sont définies des valeurs limites à l'imission;
- la définition de valeurs limites par passage d'avion et par période;
- le durcissement des valeurs limites à l'issue d'une période d'adaptation.

Ces principes et leur philosophie sous-jacente visent à tenir compte de l'avis du Conseil d'État relatif à l'ordonnance-cadre. Dans cet avis, le Conseil attirait l'attention du Gouvernement sur le nécessaire respect du principe de proportionnalité dans la prise de mesures relatives aux nuisances sonores résultant de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National ou des chemins de fer.

L'arrêté vise donc à améliorer la qualité de vie acoustique des habitants tout en tenant compte de la continuité de l'activité de l'aéroport".

Estimant que ces normes sont encore "relativement élevées", en particulier pour la zone 2, il est proposé "dans le but d'assainir progressivement la situation et dans un esprit de planification", qu'"à l'issue d'une période d'adaptation ... qui s'achèvera à une date fixée par le Gouvernement, les valeurs limites seront diminuées de plein droit dans le but de respecter les recommandations de l'OMS en la matière".

7. Le projet est soumis une deuxième fois au gouvernement le 23 avril 1998.

La note au Gouvernement qui, cette fois, comporte également un chapitre "Concertation avec l'autorité fédérale", s'énonce comme suit :

" Des contacts ont, comme prévu, eu lieu avec le Cabinet du Ministre DAERDEN, ainsi qu'avec la RVA.

Il ressort de ces contacts :

- La Région est ouverte à un dialogue constructif avec l'autorité fédérale aéroportuaire, d'une part, pour des propositions justifiées et motivées d'amendement à l'arrêté avant approbation par le GRBC et, d'autre part, suggère la conclusion d'un accord de coopération permettant d'encadrer l'application de l'arrêté. Il s'agit notamment d'en évaluer la praticabilité et l'impact, d'assurer un échange d'informations techniques entre la RVA et l'IBGE, de préparer le développement futur de l'aéroport et d'envisager ensemble des solutions de meilleure répartition du trafic aérien à l'échelle du pays.
- Le Cabinet DAERDEN et la RVA se déclarent disposés à inscrire une telle demande en comité de concertation État/Région (dans le cadre de la conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure, élargie pour l'occasion

aux Ministres de l'Environnement) tout en souhaitant un retrait du projet d'arrêté de l'ordre du jour du Conseil des ministres de la Région de Bruxelles-Capitale.

Devant l'urgence et l'ampleur des nuisances et devant l'absence de progrès réel constaté depuis plusieurs années malgré la volonté d'ouverture et de dialogue de la Région de Bruxelles-Capitale, il est proposé au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale d'une part d'entamer des négociations avec le Fédéral et d'autre part, d'approuver l'arrêté en première lecture afin que ce dossier reçoive le bénéfice de l'urgence au niveau fédéral".

Dans la proposition de décision, il est conseillé au gouvernement de "veiller à ce que soit inscrit à l'ordre du jour du prochain comité de concertation organisé dans le cadre de la Conférence interministérielle des Communications et de l'Infrastructure la négociation d'un accord de coopération avec l'autorité fédérale permettant d'atteindre, de manière progressive et réaliste, les objectifs fixés dans le présent projet d'arrêté".

8. Le 16 juillet 1998 le projet est soumis une troisième fois au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

La note au Gouvernement expose le contexte en ces termes :

" Le 30 avril 1998, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a examiné un avant-projet d'arrêté relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien (note au Gouvernement en annexe 1). Cet arrêté, pris en application de l'ordonnance-cadre du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, fixe des valeurs limites d'exposition au bruit en provenance du trafic aérien. L'avant-projet d'arrêté est détaillé en annexe.

Pour rappel, la compétence de la Région bruxelloise en matière de lutte contre le bruit, y compris en provenance du trafic aérien, a été reconnue par le Conseil d'État dans son avis du 5 décembre 1996 relatif au projet d'ordonnance relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain. Le Conseil d'État a toutefois attiré l'attention du législateur sur le nécessaire respect du principe de proportionnalité dans l'exercice de cette compétence régionale, vis-à-vis de l'exercice des compétences de l'autorité fédérale en matière de gestion aéroportuaire.

La compétence régionale en matière de fixation de normes d'exposition a également été soulignée par la Cour d'appel dans son arrêt du 24 janvier 1997 rendu dans l'action opposant riverains de l'aéroport et État belge.

Même si la compétence régionale existe en la matière, elle coexiste avec certains pans de compétences fédérales et il est souhaitable d'encadrer sa mise en oeuvre par le biais d'un accord de coopération permettant d'assurer le respect du principe de proportionnalité susvisé et garantir ainsi la poursuite harmonieuse des objectifs respectifs de l'État et des Régions.

C'est pourquoi, en date du 30 avril 1998, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a marqué son accord sur les principes et objectifs contenus dans l'avant-projet d'arrêté et a chargé les Ministres concernés de mener une concertation avec les autorités fédérales en vue de la conclusion d'un accord de coopération formalisant les moyens et objectifs communs en vue de réduire l'impact environnemental négatif du trafic aérien.

La décision du Gouvernement (annexe 2) précisait que le mandat des Ministres bruxellois est basé sur les principes et objectifs de l'avant-projet d'arrêté susmentionné. Elle demandait, en outre, que l'avancement des discussions en Comité de concertation lui soit présenté pour évaluation avant le 16 juillet 1998.

DERNIERS DÉVELOPPEMENTS

Sur la base de la décision du 30 avril 1998, une note au Comité de concertation a été rédigée par le Cabinet du Ministre de l'Environnement et transmise au Ministre-Président pour inscription en Conférence interministérielle des Communications et de l'Infrastructure (CICI)(organisée dans le cadre du Comité de concertation). Cette note insistait, vu le délai, pour que des propositions concrètes d'amélioration soient rapidement discutées et évaluées dans le cadre plus restreint d'un groupe de travail chargé de l'élaboration d'un accord de coopération.

Par courrier du 24 juin 1998, le Ministre-Président a envoyé au Premier Ministre la demande d'inscription en Comité de concertation. Celui-ci s'est réuni le 8 juillet et a constaté que la procédure qui prescrit un passage préalable en conférence interministérielle avant Comité de concertation, n'avait pas été respectée.

Le Comité de concertation a donc pris la décision de renvoyer ce point en Conférence interministérielle des Communications et de l'Infrastructure, conformément à la procédure en vigueur.

Il est apparu des discussions en comité de concertation que l'autorité fédérale (Cabinet DAERDEN) est demanderesse d'un avis motivé du Conseil d'État. En vertu de l'article 32, § 6, de la loi ordinaire de réformes institutionnelles du 9 août 1980.

Un tel avis ne peut être demandé que dans le cas d'un conflit d'intérêts, ce qui ne reflète pas la réalité actuelle du dossier. En outre, un tel avis doit être donné dans les 8 jours, ce qui ne paraît pas un délai permettant au Conseil d'État de juger de manière approfondie du contenu de l'arrêté et de ses implications, notamment au regard du principe de proportionnalité.

Au vu de la demande partagée par la Région, et par le Fédéral de consulter le Conseil d'État afin de clarifier le terrain juridique dans le cadre de l'élaboration d'un accord de coopération et étant donné que les principes et objectifs de l'arrêté ont d'ores et déjà été approuvés par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en date du 30 avril 1998, il est proposé au Gouvernement d'approuver en première lecture l'avant-projet d'arrêté et de le transmettre, pour avis, au Conseil d'État. Une telle consultation ne préjuge pas de l'adoption formelle en deuxième lecture de l'arrêté, qui pourrait être remplacée par l'intégration des principes et objectifs de l'arrêté dans le cadre d'un accord de coopération avec l'État fédéral et les deux autres Régions.

En d'autres termes, l'objectif de la présente décision est avant tout de légitimer les exigences de la Région dans le cadre de la négociation de l'accord de coopération, de s'assurer le respect du principe de proportionnalité et de répondre aux interrogations juridiques éventuelles de l'autorité fédérale.

PROPOSITION DE DÉCISION

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- approuve l'avant-projet d'arrêté relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien;
- charge le Ministre de l'Environnement de le transmettre au Conseil d'État, pour avis, dans le mois, conformément à l'article 84, alinéa 1er, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État;
- procédera à un examen du respect du principe de proportionnalité par le projet d'arrêté sur la base de l'avis du Conseil d'État;
- charge le Ministre de l'Environnement du suivi de la présente décision".

9. Le 20 avril 1999, la section de législation du Conseil d'État donne un avis sur l'avant-projet.

Elle répète entre autres les considérations concernant le principe de proportionnalité qu'elle a formulées dans son avis sur l'ordonnance du 17 juillet 1997 et ajoute ce qui suit :

" Il ressort de documents communiqués au Conseil d'État qu'en tout cas, le gouvernement s'est penché sur la problématique de l'application du principe de proportionnalité évoqué. Ces documents montrent notamment que le gouvernement a communiqué l'arrêté en projet au Comité de concertation et que, vu les mesures qui devraient être prises par l'autorité fédérale pour respecter les valeurs limites en projet, il a proposé la conclusion d'un accord de coopération en la matière entre l'autorité fédérale et les régions, "permettant d'assurer le respect du principe de proportionnalité ... (visé par le Conseil d'État) et garantir ainsi la poursuite harmonieuse des objectifs respectifs de l'État et des Régions". L'affaire a ensuite été soumise à la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure, et renvoyée à un groupe de travail. Selon le délégué du gouvernement, ce groupe de travail ne s'est toutefois pas réuni à ce jour.

Faute de pouvoir cerner le contexte concret des faits, le Conseil d'État se voit toutefois dans l'impossibilité de se prononcer sur la question de savoir si les mesures en projet restent ou non dans les limites imposées par le principe de proportionnalité à l'exercice de la compétence régionale en ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-National".

10. Le 27 mai 1999, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuve le projet et adopte l'arrêté attaqué.

La note au Gouvernement qui précède le projet précise ce qui suit :

" En date du 16 juillet 1998, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé le projet dont mention sous rubrique et a décidé de le soumettre à l'avis de la section de législation du Conseil d'État dans un délai ne dépassant pas le mois en application de l'article 84, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État.

En date du 20.04.1999, le Conseil d'État a rendu son avis sur le projet. Cet avis très attendu en raison des contestations existantes sur la compétence de la Région de Bruxelles-Capitale pour adopter les normes en projet peut être résumé comme suit.

D'une part, il se penche sur la problématique de la compétence bruxelloise pour prendre les normes projetées. D'autre part, il formule des remarques purement formelles sur le texte même.

Quant à la compétence, le Conseil d'État note que l'arrêté trouve un fondement légal dans l'article 9 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain.

En ce qui concerne le trafic aérien et l'interaction de la compétence régionale et de la compétence fédérale pour la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National, le Conseil d'État a rappelé la teneur de son avis du 21 novembre 1996 au sujet du projet d'ordonnance du 17 juillet 1997. Conformément à la jurisprudence de la Cour d'arbitrage, il y a lieu dans un tel cas, d'appliquer le principe de proportionnalité selon lequel une autorité dans l'exercice de sa compétence ne peut prendre des mesures qui rendent extrêmement difficile pour une autre autorité de mener la politique qui lui est confiée. Le Conseil d'État reconnaît donc la compétence de la Région pour la fixation de normes d'immission.

Le Conseil d'État note ensuite qu'il ressort des pièces qui lui ont été transmises que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a tenu compte de la problématique du principe de proportionnalité notamment en ce que le projet d'arrêté a été transmis au Comité de concertation puis en Conférence ministérielle des Communications et de l'Infrastructure et qu'il y a été proposé de conclure un accord de coopération permettant d'assurer le respect de ce principe.

Enfin, le Conseil d'État estime ne pas pouvoir se prononcer sur la question de savoir si, en l'espèce, la Région bruxelloise reste ou non dans les limites que le principe de proportionnalité pose pour l'exercice de la compétence régionale par

rapport à l'aéroport de Bruxelles-National. En effet, on sort là du champ juridique pour entrer dans l'examen concret des mesures pratiques à mettre en oeuvre.

En conclusion, la Région se voit reconnaître une base juridique adéquate pour fixer des normes d'immission à respecter au sol dans la mesure où elle n'abuse pas de cette compétence de telle manière que la mise en oeuvre de la compétence fédérale de gestion aéroportuaire soit mise en péril.

À cet égard, la définition de zones - qui tiennent compte des routes aériennes - les normes choisies - qui ont été fixées de manière raisonnable sur la base des niveaux mesurés actuellement - et leur progressivité dans le temps sont autant d'éléments qui garantissent le respect du principe de proportionnalité.

Le Conseil d'État aborde enfin l'examen du texte et formule des remarques d'ordre formel qui ont toutes été suivies.

Outre l'approbation de l'arrêté et la décision de le soumettre à la section de législation, il avait été décidé lors de la première lecture, qu'une décision définitive serait prise d'une part à la lumière de l'avis du Conseil d'État (examen du respect du principe de proportionnalité) et d'autre part en regard des négociations avec le Gouvernement fédéral afin de conclure un accord de coopération.

Quant au premier aspect, il y a lieu de constater que le Conseil d'État n'a pas relevé d'office le non-respect du principe de proportionnalité. On peut même dire que la remarque relative aux efforts de la Région bruxelloise pour respecter le principe de proportionnalité ainsi que l'examen du fond du texte attestent du contraire.

Quant au second aspect, il faut préciser que suite à la réunion du Comité de concertation le 8 juillet 1998, le dossier "Bruit des avions" avait été renvoyé à la Conférence interministérielle des Communications et de l'Infrastructure du 30 septembre 1998 qui avait décidé de réunir dans le mois un groupe de travail chargé d'étudier l'élaboration d'un accord de coopération visant la réalisation harmonieuse des objectifs respectifs de l'État et des Régions. Ce Groupe de travail aurait dû présenter avant la fin de l'année (1998) un premier rapport destiné à informer les Gouvernements régionaux de l'avancement des travaux.

À ce jour, ce groupe n'a toujours pas été convoqué par le Ministre fédéral des Transports. La situation apparaît donc au point mort et il est clair que la prise de cet arrêté pourrait relancer le processus et renforcer la Région de Bruxelles-Capitale dans les négociations.

Au vu de ces précisions, il est donc proposé d'adopter l'arrêté en deuxième lecture tout en précisant la volonté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale d'accompagner l'application progressive de l'arrêté par un processus de concertation avec l'autorité fédérale. Afin de laisser un certain délai pour la conclusion de ces négociations, les normes contenues dans l'arrêté ne deviendront effectives qu'à partir du 1er janvier 2000 (art. 6).

PROPOSITION DE DÉCISION

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale marque son accord sur l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien.

Il confirme sa volonté d'accompagner l'application progressive de l'arrêté par un processus de concertation avec l'autorité fédérale qui devra être matérialisé par un accord de coopération visant à respecter les normes à partir du 1er janvier 2000.

Il charge le Ministre de l'Environnement de l'exécution du présent arrêté".

11. L'arrêté attaqué est rédigé comme suit :

- " Article 1. Pour l'application du présent arrêté, il faut entendre par :
- 1° niveau de pression acoustique équivalent, ou $L_{Aeq,T}$: niveau de pression acoustique exprimé en dB(A) qui est censé produire la même exposition au bruit qu'un bruit fluctuant pendant l'intervalle de mesure T, tel que défini à l'article 1er, 2°, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 juillet 1998 fixant la méthode de contrôle et les conditions de mesure de bruit;

2° événement: passage d'un avion générant un niveau de bruit supérieur à 70 dB(A) mesuré en $L_{Aeq,1sec}$;

3° t: période correspondant à la durée de l'événement allongée des 10 secondes qui précèdent et qui suivent l'événement considéré;

4° Sound Exposure Level (S.E.L.): niveau d'exposition sonore exprimé en dB(A), calculé par la formule:
 $SEL = L_{Aeq,t} + 10 \times \log_{10} t / sec$;

5° $L_{eq,t}$: S.E.L. calculé pour un événement considéré;

6° L_{sp} avion: $L_{Aeq,T}$ spécifique au bruit émergeant du bruit ambiant, généré par les avions et calculé pour une période d'observation donnée;

7° Zone 2: zone située au nord-est entre la limite du territoire régional et l'arc de cercle centré au point de coordonnées 50° 54.2' N - 004°32.4'E et de rayon de 10.000 mètres;

8° Zone 1 : zone située au nord-est, entre la limite régionale, la limite de la zone 2 et l'arc de cercle centré au point de coordonnées 50° 54.2' N - 004°32.4'E et de rayon de 12.000 mètres;

9° Zone 0 : zone du territoire régional non couverte par les zones 1 et 2;

10° jour : période d'observation comprise entre 07 h et 23 h (heures locales);

11° nuit : période d'observation comprise entre 23 h et 07 h (heures locales).

Valeurs limites

Art. 2. Quelles que soient les conditions atmosphériques, les niveaux $L_{eq,t}$ et L_{sp} avion ne peuvent être supérieures aux valeurs suivantes :

Zones	Levt en dB(A)		Lsp avion en dB(A)	
	jour	nuit	jour	nuit
Zone 0	80	70	55	45
Zone 1	90	80	60	50
Zone 2	100	90	65	55

Conditions de mesure

(...)

Adaptation des valeurs limites

Art. 5. A l'issue d'une période d'adaptation fixée par le Gouvernement, les valeurs limites par passage et par période sont adaptées automatiquement et de plein droit conformément au tableau suivant :

Zones	Levt en dB(A)		Lsp avion en dB(A)	
	jour	nuit	jour	nuit
Zone 0	75	70	55	45
Zone 1	85	75	55	45
Zone 2	90	80	60	50

Disposition transitoire

Art. 6. Les normes contenues à l'article 2 s'appliquent à partir du 1^{er} janvier 2000";

Considérant que dans son dernier mémoire, la partie adverse renonce aux exceptions d'irrecevabilité qu'elle avait développées dans son mémoire en réplique;

Considérant que la partie requérante prend un premier moyen de la violation des articles 39 et 134 de la Constitution, des articles 6, § 1^{er}, II, 2^{ème} alinéa, 1^o, 78, 79, §§ 1^{er} et 3, et 80 à 83 de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, des articles 4 et 38 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, et de l'article 9 de l'ordonnance du conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain ainsi que de l'incompétence de l'auteur de l'acte :

" En ce que le respect des normes limites de bruit imposées plus particulièrement par les articles 2 et 5 de l'arrêté attaqué implique nécessairement la suppression de certains, sinon tous les vols, de nombreux types d'aéronefs déterminés ou le remplacement de certains aéronefs par d'autres;

Qu'ainsi l'arrêté attaqué a pour conséquence l'instauration de normes de produits;

Alors que, première branche, si les autorités de la Région de Bruxelles-Capitale sont compétentes pour la protection de l'environnement, notamment celle du sol, du sous-sol, de l'eau et de l'air contre la pollution et les agressions ainsi que la lutte contre le bruit, l'autorité fédérale est toutefois restée compétente pour l'établissement de normes de produits;

Que même à considérer que l'acte attaqué n'imposerait pas, en tant que tel, des normes de produits concernant les aéronefs, encore aurait-il pour conséquence, en interdisant le vol de certains types d'avions ou en imposant l'installation de certains dispositifs techniques sur certaines catégories d'avions, de rendre impossible ou exagérément difficile la poursuite, par les autorités fédérales, d'une politique efficace et cohérente dans la matière qui leur est réservée, de l'établissement de normes de produits;

Et alors que, deuxième branche, l'article 9 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 n'autorise pas et ne peut pas être interprété comme autorisant le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale à adopter des normes de produits, l'établissement de celles-ci relevant de la compétence des autorités fédérales;

Qu'elle n'autorise pas plus et ne peut pas plus être interprétée comme autorisant le Gouvernement bruxellois à rendre impossible ou exagérément difficile, la poursuite, par les autorités fédérales, d'une politique efficace et cohérente dans la matière des normes de produits, pour laquelle elles sont seules compétentes";

Considérant que la partie requérante en déduit qu'"en fixant des normes de bruit qui entraînent la suppression de certains vols au départ ou en direction de l'aéroport de Bruxelles-National ou, à tout le moins, le remplacement de certains types d'avions par d'autres catégories d'appareils aériens générant un bruit moindre, l'arrêté attaqué viole les dispositions constitutionnelles et légales visées au moyen et a été adopté par une autorité incompétente pour ce faire";

Considérant qu'en réplique, la partie requérante écrit ce qui suit :

" La situation est donc très claire : selon l'I.B.G.E. lui-même, les normes prescrites par l'arrêté attaqué ne pourront être respectées que par la suppression des avions concernés du trafic aérien, ou par leur remplacement par d'autres avions.

En d'autres termes, l'acte attaqué interdit la mise en circulation des avions dépassant les normes, et oblige la mise en circulation d'avions respectant celles-ci. Ces interdiction et obligation s'avèrent d'autant plus lourdes que, comme démontré supra, lors de l'exposé des conséquences de l'acte attaqué, aucun appareil actuellement disponible sur le marché mondial ne peut, lors de tous ses décollages et lors de tous ses atterrissages, respecter les normes imposées par l'arrêté attaqué. Celui-ci oblige donc en réalité à la conception et à la mise sur le marché de nouveaux avions, inexistants à l'heure actuelle.

Il s'ensuit donc que l'acte attaqué établit des normes de produits, alors que pareil établissement relève de la seule compétence fédérale, et viole, partant, les dispositions légales visées au moyen.

A tout le moins, il contraint l'autorité fédérale à l'adoption de normes de produits déterminées en vue du respect de l'acte attaqué, et réduit donc la compétence réservée à l'Etat pour l'adoption de norme de produits, à une compétence de pure forme";

Considérant que dans son dernier mémoire, la partie requérante fait valoir que la distinction opérée entre les normes d'émission et les normes d'immission serait spécieuse dans la mesure où l'opération réalisée serait la même et que le bruit perçu sera toujours fonction du bruit émis;

Considérant, quant à la première branche, que selon les arrêts 4/95 et 6 à 10/95 de la Cour d'arbitrage, les normes de produits "fixent notamment des limites en ce qui concerne les niveaux de polluant ou de nuisance à ne pas dépasser dans la composition ou dans les émissions d'un produit et peuvent contenir des spécifications quant aux propriétés, aux méthodes d'essais, à l'emballage, au marquage et à l'étiquetage des produits"; qu'il s'agit de normes auxquelles les produits doivent satisfaire lors de la mise sur le marché;

Considérant que l'arrêté attaqué n'établit aucune norme de produits ainsi définie; qu'il ne détermine pas des normes que devraient respecter des produits, à savoir des avions, pour être mis sur le marché; qu'il se borne à imposer que leur circulation n'entraîne pas un dépassement de certaines normes de bruit au sol lorsque les engins survolent certaines zones à certaines heures;

Considérant que la compétence fédérale en matière de normes de produits n'inclut pas l'adoption de règles régissant l'utilisation de produits, une fois ceux-ci mis sur le marché, de telle sorte que, notamment, sont des normes de produits des dispositions de lutte contre le bruit régissant la mise sur le marché des aéronefs mais que

tel n'est pas le cas de dispositions de lutte contre le bruit destinées seulement à régler la circulation des aéronefs;

Considérant qu'en procédant à l'assimilation pure et simple des normes d'immission et des normes d'émission, la partie requérante vide de tout contenu la compétence des Régions dans le domaine de la lutte contre le bruit;

Considérant, quant à la deuxième branche du moyen, que à supposer même que l'arrêté attaqué aurait pour effet de rendre impossible le survol par certains avions de certaines zones à certains moments et dans certaines conditions, la requérante n'explique pas en quoi cette circonstance éventuelle rendrait impossible ou exagérément difficile la mise en oeuvre de la compétence de l'Etat fédéral en matière de normes de produits;

Considérant que le principe de proportionnalité n'implique pas que l'autorité compétente en matière d'environnement ne pourrait prendre aucune mesure affectant la compétence fédérale dans le domaine des normes de produits; qu'il a seulement pour effet de s'opposer à ce qu'une autorité adopte des prescriptions de protection de l'environnement ayant des répercussions telles sur la compétence menée par une autorité relevant d'un autre niveau de pouvoir que ces prescriptions empêcheraient celle-ci de conduire une politique efficace dans le domaine des normes de produits;

Considérant que, dans son dernier mémoire, la partie requérante reproche à l'acte attaqué de ne pas contenir une mesure de protection de l'environnement mais d'énoncer des conditions visant à protéger la santé publique, laquelle relève de la compétence de l'Etat fédéral;

Considérant qu'il ressort des travaux préparatoires de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 que la compétence régionale en matière d'environnement englobe notamment les matières qui étaient réglées par la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, en ce compris les bruits d'avion (Doc. parl. Sénat, 1979-1980, n° 434/1, p. 13 et 14); que l'article 1^{er} de cette loi était rédigé comme suit :

" Le Roi peut, dans l'intérêt de la santé des personnes, prendre les mesures nécessaires pour prévenir et combattre le bruit provenant des sources sonores fixes ou mobiles, permanentes ou temporaires";

Considérant qu'il s'ensuit que les Régions sont compétentes pour prendre les mesures nécessaires à la lutte contre le bruit et ce dans l'intérêt de la santé des personnes;

Considérant qu'en aucune de ses branches, le moyen n'est fondé;

Considérant que la partie requérante prend un deuxième moyen de la violation des articles 39 et 134 de la Constitution, des articles 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 7^o, 6, § 3, 6^o, 6, § 4, 4^o, 78, 79, §§ 1^{er} et 3, 80 à 83 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, des articles 4 et 38 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, du principe général selon lequel aucune autorité, en menant une politique qui lui est confiée, ne peut prendre des mesures radicales à un point tel qu'il devienne impossible ou excessivement difficile pour une autorité de poursuivre de manière efficace la politique qui lui est confiée, et des articles 178, 179, 180 et 181 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques ainsi que de l'incompétence de l'auteur de l'acte :

- " - En ce que le respect des normes de bruit fixées tant par l'article 2 que par l'article 5 de l'acte attaqué implique nécessairement que l'accès à l'aéroport de Bruxelles-National soit désormais interdit à la grande majorité des aéronefs qui y sont actuellement admis et sont autorisés au vol tant par la législation internationale et européenne que par la législation belge;
- Que l'acte attaqué entrave dès lors gravement le trafic aérien au départ et en direction de l'aéroport de Bruxelles-National, la sécurité de ce trafic et, partant, l'exploitation même de l'aéroport de Bruxelles-National;
- Que cette situation touche aussi bien les avions peu nombreux encore en circulation et admis à l'aéroport de Bruxelles-National relevant du chapitre II de la deuxième partie du volume 1 de l'annexe 16 de la Convention internationale relative à l'aviation civile internationale que les avions relevant du chapitre III de cette même partie, ces derniers étant pourtant reconnus internationalement comme étant les appareils les plus avancés techniquement et, partant, les plus sûrs et les moins bruyants;
- Que parmi les avions relevant du chapitre III précité, l'acte attaqué touche également les appareils les plus récents à la pointe de la technologie notamment en matière de lutte contre les nuisances sonores;
- Que l'entrave majeure décrite ci-avant concerne aussi bien les vols de jour que les vols de nuit, bien que ceux-ci soient affectés de manière plus importante;
- Que cette entrave se révèle d'autant plus grave que même les appareils aéronautiques les plus récents et les plus évolués ne peuvent accéder ou en tout cas quitter l'aéroport de Bruxelles-National en évitant tout survol de la région bruxelloise, compte tenu tant de leurs caractéristiques que des conditions météorologiques incontrôlables, notamment l'orientation des vents soufflant dans la région de l'aéroport; que l'arrêté attaqué ne tient d'ailleurs aucun compte desdites conditions météorologiques;

- Alors que, en vertu des dispositions des lois spéciales visées au moyen, les autorités de la Région bruxelloise sont compétentes en ce qui concerne les travaux publics et le transport, "pour l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National (art. 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 7^o, de la loi spéciale du 8 août 1980);
- Que par ailleurs, l'article 6, § 3, 6^o de la loi spéciale du 8 août 1980 impose la concertation préalable entre les gouvernements régionaux concernés et l'autorité fédérale compétente "pour le trafic aérien sur les aéroports régionaux et les aéroports publics ainsi que pour les droits y afférents";
- Qu'il résulte de l'article 6, § 4, 4^o, de la même loi spéciale que l'autorité fédérale est compétente, moyennant l'association des gouvernements régionaux concernés, pour l'élaboration des règles relatives à l'organisation et à la mise en oeuvre de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics;
- Et alors que l'article 178 de la loi du 21 mars 1991 prévoit que la requérante est une entreprise publique autonome relevant du ministère fédéral qui a les transports dans ses attributions;
- Que l'article 179 de la même loi définit l'objet de la requérante comme suit :
 - 1^o la gestion, par des méthodes industrielles et commerciales, de l'ensemble des activités de l'aéroport de Bruxelles-National, à l'exclusion des activités visées à l'article 171 et de toute tâche de police générale et d'inspection économique;
 - 2^o la conception, la construction, l'aménagement, l'entretien, la modernisation, le développement et l'exploitation des installations au sol de l'aéroport de Bruxelles-National et de ses dépendances, en ce compris les parkings pour véhicules, les voies d'accès, les pistes et les aprons;
- Que l'article 180 de la même loi confie à la requérante les missions de service public suivantes :
 - 1^o l'accueil, l'embarquement, le débarquement et le transfert des passagers et de leurs bagages à l'aéroport de Bruxelles-National;
 - 2^o l'exercice d'activités d'inspection aéroportuaire et le maintien de la sécurité au sol à l'aéroport de Bruxelles-National et dans ses dépendances, à l'exclusion des tâches de police générale et d'inspection aéronautique;
 - 3^o les activités visées à l'article 179, 2^o, pour autant qu'elles se rapportent à des installations au sol nécessaires à l'atterrissage, au stationnement et au décollage des aéronefs à l'aéroport de Bruxelles-National ou pour autant qu'elles se rapportent aux activités visées au 1^o;
- Qu'en vertu de l'article 181 de la même loi, la requérante est compétente pour fixer des redevances pour les services qu'elle rend dans le cadre des missions visées à l'article 180, 1^o et 2^o, et pour l'utilisation des installations visées à l'article 180, 3^o, dans le respect des principes de base et des limites établies dans le contrat de gestion;
- Que, selon le principe de proportionnalité, une autorité, en adoptant une mesure qui relève de sa compétence, ne peut rendre impossible ou exagérément difficile la mise en oeuvre de sa compétence par une autre autorité (voy. not. arrêts C.A., n^o 4/95, 6/95, 7/95, 8/95, 9/95, 10/95, 58/95, 63/95);

- Qu'il résulte de ces dispositions et de ce principe général qu'une région ne peut, en exerçant sa compétence en matière de lutte contre le bruit, rendre impossible ou exagérément difficile l'exercice par l'Etat fédéral de ses compétences en matière d'équipement et d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et de trafic aérien ni, partant, entraver l'accomplissement par la requérante des missions de gestion, d'exploitation et de financement - en ce compris les missions de service public - qui lui sont confiées par le législateur fédéral;
- D'où il suit que, en entravant gravement l'accès des aéronefs, aussi bien les plus récents et, partant, les moins bruyants et les plus sûrs, que les plus anciens, tant de jour que de nuit, par des mesures radicales ne tenant au surplus aucun compte des impératifs techniques et sécuritaires liés notamment aux conditions atmosphériques, l'arrêté attaqué a été adopté sans discernement par une autorité incompétente et viole l'ensemble des dispositions et principes visés au moyen";

Considérant que la partie requérante expose en outre que l'arrêté attaqué s'imposait d'autant moins que des mesures ont déjà été prises pour limiter les nuisances sonores liées à l'exploitation de l'aéroport, la requérante veillant à respecter ses obligations; qu'elle se réfère à des études du laboratoire d'acoustique de la Katholieke Universiteit Leuven, en abrégé, "K.U.L." qui, selon elle, "démontrent que l'acte attaqué d'une part a été adopté sans discernement et, plus particulièrement, sans que soient prises en compte les exigences techniques et sécuritaires liées à l'exploitation d'un aéroport international et, d'autre part, rend impossible la poursuite par les autorités fédérales, d'une politique efficace et cohérente en la matière"; qu'elle ajoute que certains facteurs qui influencent l'impact sonore au sol sont incontrôlables, telles l'importance du chargement et les conditions atmosphériques;

Considérant que le moyen est confus dans la mesure où il envisage diverses problématiques; qu'il est en tout cas recevable lorsqu'il invoque la violation du principe de proportionnalité qui est le seul que développe le mémoire en réplique;

Considérant que pour fonder son affirmation selon laquelle l'acte attaqué rend impossible ou exagérément difficile l'exercice par l'Etat fédéral de ses compétences, la partie requérante affirme que le respect des normes de bruit qu'impose l'arrêté attaqué impliquerait nécessairement que l'accès à l'aéroport soit désormais interdit à la grande majorité des aéronefs qui y sont actuellement admis et qui sont autorisés au vol par la législation internationale, européenne ou belge; qu'en fait, cette affirmation est contredite par les chiffres que la requête en annulation elle-même fournit (pages 17 et 18) et qui indiquent que seul un pourcentage réduit des vols ne respectent pas les normes de bruit qu'impose l'article 2 de l'arrêté attaqué; qu'il résulte aussi du rapport de l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (I.B.G.E.) du 18 octobre 1999 (page 8) qu'un pourcentage souvent important des vols respectent les valeurs limites de l'arrêté du 27 mai 1999, même les plus sévères de la zone considérée;

Considérant que la partie adverse se réfère, quant à elle, aux rapports et études suivants :

- L'étude que l'I.B.G.E. a effectuée dans son rapport "Note d'argumentation pour le mémoire en défense relatif à la requête en suspension et en annulation introduite contre l'AGRBC du 27 mai 1999 relatif au bruit des avions" du 18 octobre 1999;
- L'étude réalisée par le bureau d'expertise indépendant A-TECH dans son rapport "Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit des avions " de novembre 1999;
- L'étude que l'I.B.G.E. a effectuée dans son rapport "Note de commentaires sur les pièces techniques déposées par BIAC -procédure en annulation devant le Conseil d'Etat" du 17 janvier 2000;
- L'étude que l'I.B.G.E. a effectuée sur les incidences de l'application de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien, du "11avril 1999" (lire : 11 avril 2000);
- Le mémoire en intervention de l'I.B.G.E. dans le cadre du recours en annulation G/A 87.214/XIII-1384, juillet 2000;

Considérant que, selon la partie adverse, ces rapports et études relèvent ce qui suit :

- " 1. Tous les avions des compagnies SABENA, SOBELAIR, DELTA et DHL respectent, au droit de la station de mesures NMT6, la valeur de 100 dB(A) fixée en zone 2 par l'arrêté de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre le bruit des avions.

2. Seulement 0,2% de tout le trafic aérien cumulé sur trois mois (de juillet à septembre 1998 - la haute saison -), tout type d'avions confondu, est en infraction par rapport aux termes de l'arrêté". (rapport A-Tech)
- " Pour tout le trafic aérien cumulé sur trois mois (de juillet à septembre 1998, la haute saison), tout type d'avions confondu, tous les avions en phase d'atterrissage respectent, au droit de la station de mesure NMT11, la valeur de 100 dB(A) fixée en zone 2 pour la période de jour par l'arrêté de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre le bruit des avions". (rapport A-Tech)
- " Sur la base du rapport de la KUL qui donne la répartition du niveau sonore en classe de 5 dB(A), par type d'avion, on constate que pour un même type d'avion donné, le niveau sonore atteint peut être différent et quel que soit le type d'avion considéré, on constate qu'un pourcentage souvent important respecte les valeurs limites de l'arrêté bruxellois, même les plus sévères de la zone considérée.

Ceci tend à démontrer la faisabilité technique pour chaque type de respecter les valeurs limites au sol pour autant que un plan de vol approprié soit défini et respecté". (rapport I.B.G.E.)

- " La norme édictée est telle qu'elle doit permettre au gestionnaire de l'aéroport d'adapter, en toute liberté, la gestion des plans de vol (couloirs, procédure de décollage et d'atterrissage, altitude , ...) aussi en fonction du bruit en distinguant le plan de vol de chaque avion en fonction du bruit au sol (SEL) et le plan de vol global du trafic (Léq). Les relevés de mesure démontrent à suffisance que l'essentiel du trafic est capable de respecter ces normes". (étude I.B.G.E. du 18 octobre 1999)
- " Avec la dernière étude déposée, la KUL tente encore une fois de démontrer que, dans la situation actuelle d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, l'arrêté bruxellois ne saurait être respecté.

A l'appui de cette affirmation, une présentation des mesures de bruit relevées par les sonomètres de la Biac implantés en Région de Bruxelles-Capitale (et des mesures ponctuelles) pendant toute l'année 1999 et confrontées à la norme bruxelloise et ce par type d'avions pour l'indice Lev_t ou SEL et à l'indice L_{sp} avions. Outre l'utilisation des résultats de mesure, le dernier rapport de la KUL tente également de mettre en cause la validité ou le bien fondé de certaines informations ou de certains paramètres qui fondent l'arrêté bruxellois dans le but évident de jeter le discrédit à travers un jargon technique accessible uniquement aux techniciens.

La conclusion faite par la partie adverse est que, dans la situation actuelle d'exploitation de l'aéroport (en 1999 - sans aucune mesure antibruit particulière), un très grand nombre d'avions ne respecte pas la norme par passage et que la charge globale de bruit généré par le trafic aérien démontre l'infaisabilité de la norme. Il s'agirait dès lors d'une mesure disproportionnée au but recherché qui porterait gravement atteinte à l'exploitation économique de l'aéroport et aux compagnies aériennes qui s'y trouvent.

Cependant, la plus importante des considérations à prendre en compte concerne le fait que, jamais, dans aucun des documents déposés par la KUL, il n'est ni évoqué, ni démontré que toutes les mesures de moindre bruit ont été prises et que l'exploitation de l'aéroport a atteint les limites techniques des mesures envisageables, telles que des procédures de moindre bruit, le choix des trajectoires, le schéma d'exploitation des pistes, le contrôle actif du respect des procédures par les avions, ... bref une gestion active du bruit. Or, nous l'avons montré, il existe de nombreuses possibilités d'agir : possibilités déjà exploitées par de nombreux aéroports européens et possibilités proposées tant par le contrôleur aérien belgocontrol que par l'association des pilotes belges BeCa. On ne saurait dès lors justifier l'impraticabilité de la norme alors même que des marges de manoeuvres réalistes existent pour réduire l'impact sonore au sol du trafic aérien.

La deuxième considération importante qui jette également le doute sur l'utilisation des résultats des mesures acoustiques, c'est qu'en aucune manière, lorsque la démonstration faite veut prouver que tel ou tel avion ne saurait respecter la norme, il n'est précisé les conditions dans lesquelles chaque avion vole (Sa charge maximale ? A-t-il respecté le plan de vol ? A-t-il respecté la procédure indiquée ? Altitude ? N'a-t-il le choix que de la piste empruntée ? ...) alors que la note fédérale du 12 février 2000 (p. 3) met clairement en évidence que «la croissance explosive enregistrée par l'aéroport a entraîné une augmentation des nuisances sonores pour les riverains. Ces dernières années, les interventions en terme politique réalisées dans ce domaine (ne) furent que très limitées. Une

réglementation limitée et un contrôle extrêmement déficient n'ont absolument pas encouragé les sociétés à limiter les nuisances sonores»

(...)

Les mesures acoustiques de 1999 de la KUL n'ont rien démontré, et ce en raison principalement de l'absence de la part de la KUL de toute discussion sur les (im)possibilités d'adaptation du schéma d'exploitation de l'aéroport et des plans de vol des avions.

Or, nous l'avons également démontré, il existe des solutions simples; que ce soit en termes de correction de trajectoire pour maintenir les avions en zone 2, que ce soit en termes de procédures de moindre bruit (taux de montée, réglage de la puissance des moteurs, ...) ou que ce soit en termes de schéma d'exploitation des pistes et des couloirs aériens (surtout pour la nuit). On ne saurait démontrer l'impraticabilité de la norme sans avoir pris au préalable les mesures de gestion active du bruit.

Toutes les solutions préconisées sont soit d'application dans d'autres aéroports (Bierset par exemple), soit documentées notamment au niveau de l'OACI, soit encore proposées tantôt par BELGOCONTROL, tantôt par l'association belge des pilotes BeCa. Ou encore dans la note fédérale du 12 février 2000". (mémoire en intervention de l'I.B.G.E.);

Considérant que les rapports et études invoqués par les parties sont postérieurs à l'arrêté attaqué; que leurs conclusions sont divergentes; qu'ils n'établissent pas que la partie adverse aurait, au moment où elle a statué, apprécié de manière déraisonnable l'adéquation de l'arrêté attaqué à son objet;

Considérant que la circonstance que la mise en oeuvre des mesures attaquées implique la participation de plusieurs acteurs (l'Etat fédéral, BELGOCONTROL, les compagnies aériennes ou la BIAC), qui peuvent se concerter pour les adopter, ne permet pas de conclure qu'elles sont impraticables; qu'il en va de même du rôle joué par les conditions atmosphériques (orientation des vents, taux de nébulosité ou d'humidité) dès lors qu'il n'est pas démontré qu'il serait techniquement impossible de s'y adapter autrement que par une suppression de tous les vols, par exemple par l'adoption de mesures de réduction des nuisances sonores permettant d'assurer le respect des normes quelles que soient les conditions météorologiques;

Considérant que pour tenter néanmoins de fonder la conclusion que l'arrêté attaqué entraverait totalement ou exagérément l'accès des avions à l'aéroport de Bruxelles-National, la requérante soutient que, comme il ne serait pas possible de déterminer, avant chaque décollage et chaque atterrissage, quel sera le niveau de bruit au sol, la seule mesure qui permettrait de se conformer avec certitude aux normes de bruit - ne fussent que celles fixées par l'article 2 de l'arrêté attaqué - consisterait à

interdire au vol tous les types d'avions dès que, pour ceux-ci, un dépassement de la norme a été constaté, ne serait-ce que pour un faible nombre de passages;

Considérant que la preuve n'est pas rapportée que la seule mesure qui reste possible pour éviter les dépassements des valeurs-limites, serait l'interdiction pure et simple de tous les types d'appareils dès que, dans le passé, le survol par eux de la région bruxelloise a entraîné un dépassement de ces limites, ne fût-ce que pour "un faible nombre de passages" comme le relate la requête (p.19); qu'en effet, constater qu'un certain nombre de vols dépassent les normes de bruit n'équivaut pas à démontrer qu'il serait techniquement impossible de respecter celles-ci;

Considérant que le principe de proportionnalité n'implique pas que l'autorité compétente en matière d'environnement ne pourrait prendre aucune mesure affectant, même sensiblement, l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National; qu'il a seulement pour effet de s'opposer à ce qu'une autorité adopte des prescriptions de protection de l'environnement ayant des répercussions telles sur cette exploitation que ces prescriptions empêcheraient ou rendraient excessivement difficile pour l'autorité fédérale la conduite d'une politique efficace en matière de gestion aéroportuaire;

Considérant quant aux normes plus sévères qu'impose l'article 5 de l'arrêté attaqué, que celui-ci ne détermine pas de terme à partir duquel celles-ci pourront trouver à s'appliquer; qu'il est uniquement prévu que les normes fixées par cet article seront d'application seulement après une période d'adaptation à fixer par le gouvernement; que conformément aux indications que livre l'exposé des motifs du projet qui est devenu l'ordonnance du 17 juillet 1997 (Doc. Conseil rég. Bruxelles-Capitale, session 1996/1997, n° A-151/1, p.2) , la partie adverse aura, lors de la fixation de cette période, à tenir compte à la fois de l'évolution technologique, des connaissances scientifiques et de l'expérience acquise sur le terrain et de l'impact économique de ces normes, en fonction de la situation telle qu'elle se présentera à ce moment-là;

Considérant que le moyen n'est pas fondé;

Considérant que la partie requérante prend un troisième moyen de la violation du principe général de droit selon lequel, avant d'adopter un acte individuel ou réglementaire, l'autorité est tenue de se livrer à un examen complet et rigoureux du dossier et de toutes les circonstances qui pourraient déterminer sa décision, du principe général de bonne administration et de précaution, du principe du raisonnable et du principe général relatif à la motivation interne des actes administratifs ainsi que de l'erreur manifeste d'appréciation :

- " - En ce que l'arrêté attaqué a pour conséquence d'entraver gravement et hors de toute proportion l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et, partant, l'exercice par les autorités compétentes en la matière, de leur compétence; que l'acte attaqué empiète par ailleurs sur la compétence de l'Etat fédéral en matière de normes de produits;
- Qu'or, dans son avis sur l'avant-projet d'ordonnance bruxelloise du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, la section de législation du Conseil d'Etat avait insisté sur ce que les arrêtés d'exécution de l'ordonnance ne pouvaient établir de normes de produits "en fixant par exemple les normes d'émission à définir en vertu de l'article 9";
- Que, par ailleurs, après avoir rappelé les compétences étatiques concernant l'équipement et l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, la section de législation avait également attiré l'attention des autorités régionales sur ce que, conformément à la jurisprudence de la Cour d'arbitrage, il y avait lieu de faire application du principe de proportionnalité;
- Qu'ainsi, par l'adoption des arrêtés portant exécution de la future ordonnance, les autorités régionales ne pouvaient rendre excessivement difficile la poursuite efficace et cohérente par une autre autorité, de la politique qui lui est confiée;
- Que les autorités régionales ayant eu leur attention particulièrement attirée sur la problématique liée à la répartition des compétences entre l'Etat fédéral et les entités fédérées, elles se devaient d'être spécialement attentives aux éléments précis évoqués par la section de législation du Conseil d'Etat;
- Que compte tenu des lourdes implications que l'adoption de normes de produits par les autorités régionales auraient très certainement sur l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, la partie adverse et les autorités fédérales avaient décidé de se concerter en vue de la conclusion d'un accord de coopération, estimant vraisemblablement qu'il s'agissait là de la seule méthode permettant d'assurer l'adoption de normes conformes au principe de proportionnalité;
- Qu'ainsi, le comité de concertation s'est réuni en juillet 1998;
- Que le dossier a ensuite été renvoyé à la conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure qui s'est réunie en septembre 1998; qu'il a alors été décidé de charger un groupe de travail d'examiner le dossier en vue de la conclusion d'un accord de coopération permettant de concilier la réalisation des politiques relevant respectivement des compétences fédérales et régionales;
- Que la partie adverse a toutefois préféré adopter l'arrêté attaqué sans attendre la poursuite des négociations;
- Que l'acte attaqué a donc été adopté alors que la partie adverse ne disposait pas des éléments qui se révélaient indispensables aux fins de vérifier que les normes envisagées n'entraient pas de manière disproportionnée l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National;
- Que si la partie adverse avait disposé des données nécessaires ou utiles, elle n'aurait pas, "d'évidence", fixé des normes aussi sévères et déraisonnables, entraînant les conséquences que l'on sait;
- Alors que, selon les principes généraux du droit administratif, l'autorité doit, avant de statuer, examiner de manière complète et attentive, les circonstances

susceptibles d'influer sur les mesures qu'elle projette d'adopter et ce, aux fins de s'assurer du caractère raisonnable, fondé en fait et en droit, de sa décision finale;

- Que, par ailleurs, toute autorité administrative est tenue, quand elle statue par voie réglementaire ou individuelle, d'agir raisonnablement et de se conformer aux principes de bonne administration et de prudence; qu'elle ne peut agir à la légère et ne peut commettre d'erreur manifeste d'appréciation; que tout règlement ou acte administratif à portée individuelle doit reposer sur des motifs exacts en fait, admissibles en droit, adéquats et pertinents;
- Que l'autorité doit agir avec d'autant plus de mesure, de prudence et de circonspection lorsqu'elle a eu son attention attirée sur l'éventuelle illégalité des mesures qu'elle envisage d'adopter, cette illégalité étant liée au contenu et à la sévérité desdites mesures;
- D'où il suit que l'acte attaqué qui a été adopté sans que la partie adverse examine et tienne compte des conséquences qu'il pourrait avoir sur l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, alors que la section de législation du Conseil d'Etat avait mis en exergue de manière précise la problématique liée à l'adoption des mesures envisagées et alors qu'un accord de coopération était projeté en vue précisément de résoudre cette problématique, viole les principes généraux visés au moyen et est entaché d'un défaut d'appréciation ou, à tout le moins d'une erreur manifeste d'appréciation";

Considérant que dans les développements du moyen, la requête en annulation renvoie purement et simplement à ceux "figurant sous les premier et deuxième moyens";

Considérant que le troisième moyen se confond en partie avec les deux premiers moyens de la requête, en tant qu'il invoque la compétence de l'Etat fédéral en matière de normes de produits ou en tant qu'il dénonce une violation du principe de proportionnalité; que à cet égard comme les deux premiers moyens, il n'est pas fondé;

Considérant que le troisième moyen se fonde également sur des données manifestement inexactes, par exemple lorsqu'il se réfère à la fixation de normes d'émission à définir en vertu de l'article 9 alors que l'arrêté attaqué fixe des normes d'immission;

Considérant, quant à l'allégation que l'arrêté a été élaboré sans examen rigoureux et complet de l'ensemble des données du problème, elle est démentie par l'ensemble des documents composant le dossier administratif, notamment les deux études de l'I.B.G.E. de 1997 et par l'exposé des faits de la procédure ayant abouti à l'acte attaqué, qui témoignent des tentatives de la partie adverse d'arriver à un accord avec les autres autorités concernées par la problématique de l'aéroport de Bruxelles-National; que la circonstance que ces tentatives ont échoué ne signifie pas que l'arrêté attaqué est manifestement déraisonnable ni que le principe de proportionnalité a été méconnu;

Considérant que le fait que la section de législation du Conseil d'Etat a estimé avoir une vue insuffisante du contexte factuel concret ne révèle pas qu'il y aurait pour autant violation du principe de proportionnalité, l'examen de ce contexte étant le résultat d'un débat contradictoire se déroulant devant la section d'administration du Conseil d'Etat sur la base du dossier administratif de la partie adverse;

Considérant que les normes de bruit fixées par l'arrêté attaqué sont établies sur la base des recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé et, pour les deux zones les plus proches de l'aéroport, sont même plus souples; que ces recommandations, et donc ces normes, ne peuvent être considérées comme procédant d'une erreur d'appréciation ni a fortiori d'une erreur manifeste d'appréciation;

Considérant que le moyen n'est pas fondé;

Considérant que la partie requérante prend un quatrième moyen de la violation du règlement (CEE) n° 2408/92 du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires et plus particulièrement de ses articles 3, § 1^{er}, et 8, § 2, et du principe général de proportionnalité:

- " - En ce que l'arrêté attaqué a pour conséquence de rendre impossible le survol de la Région de Bruxelles-Capitale par de nombreux avions, pour lesquels il n'est pas possible de garantir qu'ils satisfont à tout moment aux normes limites de bruit fixées par ledit arrêté;
- Qu'il est manifeste que l'acte attaqué a été adopté sans avoir égard aux caractéristiques du transport aérien;
- Alors que les mesures adoptées par le législateur européen en 1992 visent à compléter le processus de libéralisation du transport aérien intra-communautaire et sont fondées sur le principe que, sauf exceptions limitées, les transporteurs aériens doivent avoir accès à l'ensemble du trafic aérien entre Etats membres, établissant ainsi la libre prestation de services prévue par le Traité C.E. pour ce qui concerne le transport aérien;
- Qu'il est manifeste que l'article 8, § 2, du règlement visé au moyen ne peut pas avoir pour conséquence de mettre à néant la libéralisation totale de principe mise en place par l'article 3, § 1^{er}, du même règlement et que, s'agissant d'exceptions à un principe général, il doit faire l'objet d'une interprétation restrictive;
- Qu'en outre, pour être conforme à l'article 8, § 2, une mesure concernant la protection de l'environnement restreignant l'exercice des droits de trafic octroyés aux transporteurs communautaires en vertu de l'article 3, § 1^{er}, du règlement, se doit d'être conforme au principe de proportionnalité, principe général de droit communautaire;
- D'où il suit que l'arrêté attaqué qui a pour conséquence de rendre impossible pour de nombreux transporteurs ressortissant d'autres Etats membres, l'exercice des

droits de trafic qui leur ont été octroyés en vertu de l'article 3 du règlement, pour les liaisons vers et à partir de l'aéroport de Bruxelles-National, et ce alors même que les avions dont ils disposent sont en tous points conformes à la réglementation européenne en la matière, viole l'article 3;

- Que par ailleurs, l'arrêté attaqué, qui a manifestement fixé les normes limites de bruit sans avoir eu égard aux caractéristiques du transport aérien, viole les dispositions et principe visés au moyen";

Considérant que l'article 3, § 1^{er}, du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires dispose que "sous réserve du présent règlement, les transporteurs aériens communautaires sont autorisés par le ou les Etats membres concernés à exercer des droits de trafic sur des liaisons intracommunautaires"; que l'article 8, § 2, du même règlement précise toutefois que l'exercice des droits de trafic est soumis aux règles d'exploitation communautaires, nationales, régionales ou locales publiées concernant la sécurité, la protection de l'environnement et la répartition de créneaux horaires;

Considérant que l'arrêté attaqué, en imposant le respect de certaines normes de bruit au sol lors du survol à certaines heures du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, à certaines endroits, n'empêche pas l'exploitation des avions à l'aéroport de Bruxelles-National sans violation de la directive 92/14/CEE; qu'il ne contient pas des normes semblables à celles que la Commission a condamnées dans sa décision n°98/523/CE du 22 juillet 1998, à savoir la restriction, en dehors du couvre-feu, de l'exercice des droits de trafic sur les liaisons aériennes exploitées entre le nouvel aéroport de Karlstad et d'autres aéroports communautaires par des avions ne répondant pas aux exigences énoncées dans la deuxième partie, chapitre 3, volume 1, de l'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale; qu'au contraire, la décision de la Commission comporte les passages suivants :

" (1) La présente décision concerne certaines mesures de protection contre les nuisances sonores, qui restreignent l'accès des transporteurs aériens au nouvel aéroport de Karlstad en Suède (...).

(4) En application de la loi suédoise sur la protection de l'environnement, la construction et l'exploitation du nouvel aéroport de Karlstad ont fait l'objet d'une autorisation environnementale, délivrée le 15 novembre 1994 (...) et est assortie des conditions suivantes qui visent à limiter le niveau des nuisances sonores dues aux avions autour de l'aéroport :

- les services aériens réguliers ne peuvent être assurés par des avions ne satisfaisant pas aux exigences énoncées à l'annexe 16, volume 1, chapitre 3, deuxième partie, de la Convention relative à l'aviation civile internationale. (ci-après dénommés «avions visés au chapitre 3»)
(...).

(5) L'autorisation comporte également d'autres dispositions visant à améliorer l'environnement sonore aux abords du nouvel aéroport de Karlstad sans, toutefois, faire aucune distinction entre les avions visés au chapitre 2 et ceux visés au chapitre 3. Ainsi, les niveaux sonores autorisés ne doivent pas au total excéder les niveaux indiqués dans la demande d'autorisation pour l'an 2000 déposée par l'aéroport et au moins 90 % de l'ensemble du trafic à moins de 750 m d'altitude doit s'effectuer à l'intérieur de limites géographiques précises qui sont indiquées dans deux annexes à l'autorisation. Par ailleurs, les habitations des résidents permanents situées à proximité de l'aéroport, qui sont exposées de façon répétée à des niveaux sonores supérieurs à 80 dB(A) vont bénéficier de mesures de réduction du bruit sonore maximal de 45 dB(A), sous réserve que la mise en oeuvre de telles mesures soit économiquement faisable (...).

(38) Cependant, bien que la directive 92/14/CEE, en tant que mesure d'harmonisation totale, dispose que les Etats membres autorisent, jusqu'au 1^{er} avril 2002, l'exploitation des avions qui satisfont aux dispositions de l'article 2, paragraphe 1 point b), elle n'énonce pas les règles précises auxquelles cette autorisation, et par conséquent toute restriction de cette dernière, doivent obéir. Les Etats membres peuvent donc appliquer certaines règles d'exploitation restrictives pour autant que celles-ci respectent les dispositions et les procédures du règlement (CEE) n° 2408/92, et, dans le cas d'espèce, les principes selon lesquels il convient d'interpréter l'article 8, paragraphe 2, dudit règlement, rappelés aux considérants 22 et 23.

(39) Dans ce contexte, la Commission constate que la décision des autorités suédoises du 15 novembre 1994 introduit en outre un couvre-feu de 22 heures à 7 heures du matin au nouvel aéroport de Karlstad pour les avions visés au chapitre 2. Un tel couvre-feu peut être considéré comme une mesure d'exploitation restrictive au sens indiqué ci-dessus et n'est donc pas contraire aux règles énoncées par la directive. De plus, dans la mesure où il vise à protéger la population des émissions sonores plus élevées des avions visés au chapitre 2 pendant les heures normales de sommeil, un tel couvre-feu peut être considéré comme conforme aux principes de nécessité et de proportionnalité mentionnés au considérant 24";

Considérant que, dans son dernier mémoire, la partie requérante se réfère à la directive 2002/30/CE du 26 mars 2002 dont elle souligne l'importance, cette directive prônant aux Etats membres une "approche équilibrée" des problèmes liés au bruit en prenant "en considération les coûts et avantages que sont susceptibles d'engendrer les différentes mesures applicables, ainsi que les caractéristiques propres à chaque aéroport";

Considérant que la légalité de l'arrêté attaqué doit être appréciée au jour où celui-ci a été pris et non en fonction de réglementations nouvelles qui lui sont postérieures;

Considérant que le moyen n'est pas fondé;

Considérant que, dans son dernier mémoire, la partie requérante prend un cinquième moyen de l'incompétence de l'auteur de l'acte, de la violation des articles 3,39 et 134 de la Constitution, de l'article 6, § 1^{er}, II, alinéa 1^{er}, de la loi spéciale du 8

août 1980 de réformes institutionnelles ainsi que des articles 2, 4,7 alinéa 2, 8, alinéa 2, et 38 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises "en ce que l'arrêté régleme le bruit généré par le trafic aérien alors qu'il résulte des dispositions visées au moyen que l'espace aérien ne fait pas partie du territoire de la région, d'où il suit que l'acte attaqué viole les dispositions visées au moyen";

Considérant que l'arrêté attaqué n'a pour objet ni de réglementer la circulation des aéronefs ni l'émission par ces derniers de bruit dans l'espace aérien surplombant le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale; qu'au contraire, il fixe des limites de bruit à l'immission pour les nuisances sonores que les avions peuvent causer au sol sur le territoire régional;

Considérant que la Région de Bruxelles-Capitale est territorialement compétente pour ce faire; qu'en prenant en considération le bruit tel qu'il est perçu au sol, elle utilise en effet un critère de rattachement à son territoire qui est admissible au regard de la jurisprudence de la Cour d'arbitrage puisque ce critère est en relation avec la compétence matérielle mise en oeuvre, à savoir la protection des habitants contre le bruit; que le moyen n'est pas fondé;

Considérant que, dans le dernier mémoire, la partie requérante prend un sixième moyen de l'incompétence de l'auteur de l'acte et de la violation de l'article 12, alinéa 1^{er}, de la Constitution et du principe général de droit "nullum crimen sine lege" "en ce que l'acte attaqué décrit, sans habilitation suffisante du législateur, un comportement qualifié d'infractionnel alors que l'ensemble des dispositions et principes visés au moyen précisent que c'est le législateur qui est seul compétent pour décrire les comportements qui seront qualifiés d'infractionnels et sanctionnés de peine en manière telle que l'acte attaqué est pris par un auteur incompetent et viole les dispositions et principes visés au moyen";

Considérant que le moyen ne concerne pas l'arrêté attaqué, lequel détermine seulement des normes d'immission de bruit généré par les avions, et qui est pris en exécution du seul article 9 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain;

Considérant que ni l'acte attaqué ni l'article 9 de l'ordonnance précitée n'édicte des infractions;

Considérant que seuls l'article 20 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 et l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à la recherche, la constatation, la poursuite et la répression des infractions en matière d'environnement ont trait aux infractions;

Considérant que le moyen n'est pas fondé,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en annulation est rejetée.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 297,48 euros, sont mis à la charge de la requérante à concurrence de 173,53 euros et à la charge de l'Etat belge, représenté par le Ministre de la Mobilité à concurrence de 123,95 euros.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique, de l'assemblée générale de la section d'administration du Conseil d'Etat, le neuf mai deux mille six où étaient présents :

M.	J. DE BRABANDERE,	président du Conseil d'Etat,
M ^{me}	M.-R. BRACKE,	président de chambre,
MM.	M. HANOTIAU,	président de chambre,
	A. BEIRLAEN,	président de chambre,
	M. LEROY,	président de chambre,
	R. STEVENS,	conseiller d'Etat,
	A. VANDENDRIESSCHE,	conseiller d'Etat,
	P. LEWALLE,	conseiller d'Etat,
	J. VANHAEVERBEEK,	conseiller d'Etat,
M ^{me}	S. GUFFENS,	conseiller d'Etat,
MM.	F. DAOUT,	conseiller d'Etat,
	E. BREWAEYS,	conseiller d'Etat,
M ^{me}	D. LANGBEEN,	greffier en chef.

Le Greffier en chef,

Le Président du Conseil d'Etat,

D. LANGBEEN.

J. DE BRABANDERE.