

CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 158.606 du 10 mai 2006

A.172.384/AG-90

En cause :

1. **CORNELIS** Annick,
 2. **ZEEGERS-JOURDAIN** Yves,
 3. **WAUCQUEZ** Frédérique,
 4. **FOUARGE** Véronique,
- ayant tous élu domicile chez
Me Dominique LAGASSE, avocat,
chaussée de La Hulpe 187
1170 Bruxelles,

contre :

l'Etat belge,
représentée par le Ministre de la Mobilité,
ayant élu domicile chez
Me Jan BOUCKAERT, avocat,
rue Henri Wafelaerts 47-51/1
1060 Bruxelles.

Partie appelée en intervention :

**l'Entreprise publique autonome
BELGOCONTROL,**
ayant élu domicile chez
Me Bruno LOMBAERT, avocat,
avenue Louise 106
1050 Bruxelles.

Parties intervenantes :

1. **VANDERSTICHELE** Hilde,
Zonnewegel 29
1933 Sterrebeek,
2. **CALUWAERTS** Luc,
Felix Timmermanslaan 24
1933 Sterrebeek,

3. **GEUFFENS** Viviane,
Armendijlaan 37
1933 Sterrebeek,
4. **VANSTEENKISTE** Annie,
Hippodroomlaan 193
1933 Sterrebeek,
5. **DESLOOVERE** Wim,
Tramlaan 426
1933 Sterrebeek,
6. **CORTOIS** Peggy,
Jean-Baptiste De Keyzerstraat 24
1970 Wezembeek-Oppem,
7. **VAN DIEST** Fernand,
Warandeberg 90
1970 Wezembeek-Oppem.

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

Vu la demande introduite le 27 avril 2003 par Annick CORNELIS, Yves ZEEGERS-JOURDAIN, Frédérique WAUCQUEZ et Véronique FOUARGE, tendant à la suspension, selon la procédure d'extrême urgence, premièrement, de l'exécution de la décision du 21 avril 2006 de l'Etat belge, représenté par le Ministre de la Mobilité, d'organiser le système d'utilisation préférentielle des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National en prévoyant à nouveau l'utilisation préférentielle de la piste 20 tous les samedis de 15 à 23 heures (heures locales) à partir du samedi 6 mai 2006 et d'enjoindre à BELGOCONTROL de publier aux "Aeronautical Information Publication" (A.I.P.) un NOTAM A374/2006 en ce sens, deuxièmement à déclarer BELGOCONTROL, partie intervenante et, troisièmement à condamner la partie adverse à une astreinte de 2.500.000 euros par samedi d'utilisation préférentielle de la piste 20 pour les décollages d'avions;

Vu la demande distincte introduite le même jour par les mêmes requérants tendant, sous le bénéfice de l'extrême urgence, aux mesures provisoires sous astreinte suivantes :

- " interdire à la partie adverse de prendre toute nouvelle décision au contenu semblable à celle visée par la demande de suspension visant l'utilisation préférentielle de la piste

20 de l'aéroport de Bruxelles-National pour les décollages d'avions le samedi, sous peine d'une astreinte de 2.500.000 € par samedi d'utilisation de la piste préférentielle de la piste 20 pour le décollage d'avions";

Vu la demande des requérants par laquelle ils sollicitent que l'entreprise publique autonome BELGOCONTROL soit appelée en intervention forcée;

Vu la requête introduite le 4 mai 2006 par laquelle Hilde VANDERSTICHELE, Luc CALUWAERTS, Viviane GEUFFENS, Annie VANSTEENKISTE, Wim DESLOOVERE, Peggy CORTOIS et Fernand VAN DIEST demandent à être reçues en qualité de parties intervenantes dans la procédure en référé d'extrême urgence;

Vu l'ordonnance du 3 mai 2006 déchargeant la XIII^{ème} chambre de l'affaire A.172.384/XIII-4141 et la renvoyant à l'assemblée générale de la section d'administration;

Vu l'ordonnance du 3 mai 2006, notifiée aux parties, convoquant celles-ci à comparaître le 4 mai 2006 à 14.30 heures;

Vu la note d'observations et le dossier administratif de la partie adverse;

Entendu, en son rapport, M. DAOUT, conseiller d'Etat;

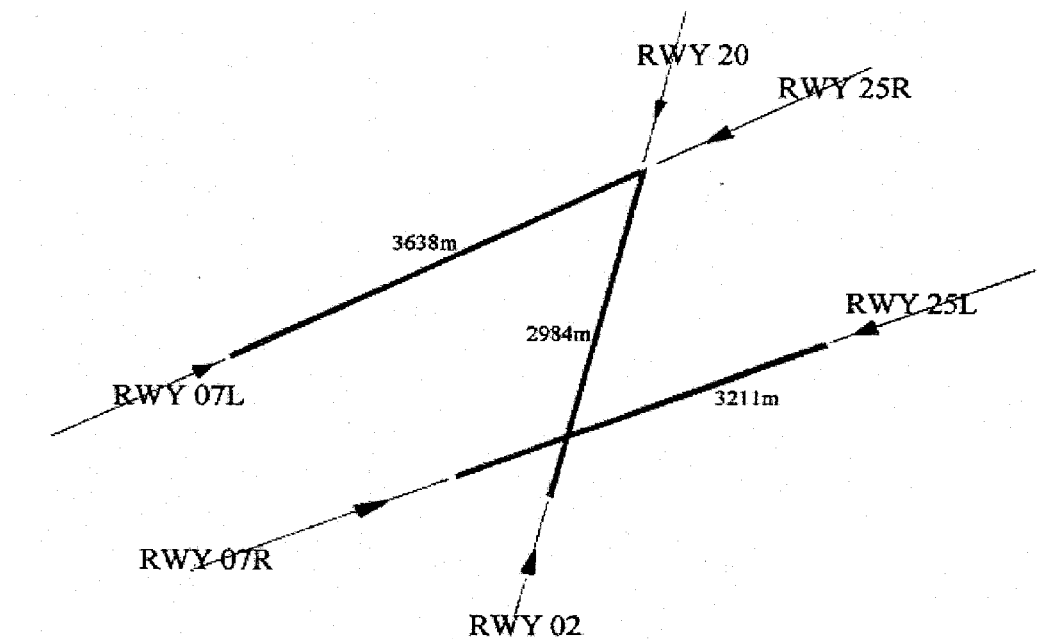
Entendu, en leurs observations, Me D. LAGASSE, avocat, comparaisant pour les requérants, Me J. BOUCKAERT, avocat, comparaisant pour la partie adverse, Me B. LOMBAERT, avocat, comparaisant pour la partie appelée en intervention, et la sixième partie intervenante;

Entendu, en son avis conforme, M. THIBAUT, auditeur au Conseil d'Etat;

Vu le titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que les faits utiles à l'examen des demandes peuvent être résumés comme suit :

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



- la piste 25R-droite (orientée à 250° dans le sens vers Bruxelles) ou en sens inverse 07L-gauche (orientée à 70° vers Louvain); sa longueur est de 3.638 mètres; cette piste est parallèle à la chaussée de Haecht et est principalement utilisée dans le sens Est-Ouest (25R) pour les décollages; elle est également utilisée pour les atterrissages; elle forme la barre supérieure du "Z";
- la piste 25L-gauche ou en sens inverse 07R-droite, parallèle à la première mais distante de celle-ci de plus ou moins deux kilomètres; sa longueur est de 3.211 mètres; elle part de Kortenberg vers Zaventem-centre en passant au-dessus de la chaussée de Waterloo; pratiquement, elle n'est utilisée que pour des atterrissages depuis l'Est vers l'Ouest (25L) pour les avions en provenance de Louvain et Erps-Kwerps; elle forme la barre inférieure du "Z";
- la piste 02 (orientée à 20° du Sud vers le Nord) ou en sens inverse 20 (orientée à 200° dans le sens Nord-Sud); sa longueur est de 2.984 mètres; elle est dès lors plus courte que les deux autres pistes précitées; cette piste est en pente ascendante vers le Sud (différence de hauteur entre le début et la fin de la piste : 77 pieds); elle forme la diagonale du "Z" et part de Melsbroek vers Sterrebeek ou vice et versa.

2. Les instructions aux pilotes, contenues dans les "Aeronautical Information Publication" (A.I.P.) publiées par BELGOCONTROL, mentionnent en page AD 2.EBBR16 le système d'utilisation préférentielle des pistes au point 7.2. "Preferential

runway system". Avant les mesures prises par le Gouvernement pour tenter de réduire les nuisances sonores subies par les riverains, ce point précisait que par temps sec pour autant que les composantes de vent soient inférieures à certaines valeurs limites, on utilisera toujours la piste 25R pour les décollages et la piste 25L pour les atterrissages, la piste 25R pouvant aussi être utilisée pour les atterrissages, à discrétion de la tour de contrôle pendant que des approches parallèles sont en progression. Les pistes 07L et R ne peuvent être utilisées pour les atterrissages en vue d'éviter le survol de l'agglomération bruxelloise.

3. Quand les composantes de vent excèdent la valeur maximale, une piste mieux orientée dans le sens du vent est désignée. Ainsi la piste 02(20) est régulièrement utilisée pour les atterrissages et décollages par fort vent du nord ou d'est, plus rarement par vent du sud.

4. Depuis septembre 1988, la piste 20 est aussi utilisée de manière préférentielle pour les décollages de nuit.

5. En ce qui concerne l'historique des différentes mesures destinées à réduire les nuisances sonores pour les riverains de l'aéroport, on retiendra ce qui suit :

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

Un nouveau "Preferential Runway System" a fait l'objet d'un "accord de principe conclu entre le Gouvernement fédéral, le Gouvernement flamand et le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à une politique cohérente en matière de nuisances sonores nocturnes concernant l'aéroport de Bruxelles National" du 26 février 2002, confirmé et étendu le 16 juillet 2002. Ces accords prévoyaient l'introduction des nouvelles routes "optimalisées" (c'est-à-dire plus concentrées) pour la piste 25R et l'introduction du "Stable Concentrated Runway Use" la nuit à partir du 26 décembre 2002 pour les pistes 25R et 25L, à condition qu'il soit démontré, sur la base d'études d'impact, que ces mesures atteignent l'objectif retenu.

Les premières évaluations sur le terrain (par mesurages de niveaux sonores) des premières mesures dites de "concentration" en novembre 2002 démontraient que l'introduction de ces nouvelles routes "optimalisées" entraînait une augmentation considérable des nuisances sonores (fréquence des pics de bruit) dans les zones au Nord de Bruxelles. Le Comité de Concertation s'est alors mis d'accord pour ne plus poursuivre

la mise en oeuvre des routes "optimalisées" et du "Stable Concentrated Runway System", à moins qu'il soit établi que ces mesures dites de "concentration" n'exposent pas de nouveaux riverains aux nuisances sonores et qu'elles n'imposent par ailleurs pas aux riverains actuellement exposés des nuisances sonores plus importantes que celles supportées antérieurement.

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

- " - Le point 5° de la notification du Comité de concertation du 29 novembre 2002 est libellé comme suit : « L'optimisation définitive des procédures de vol et le changement au niveau de l'utilisation des pistes (stable runway concentrated model) seront instaurés après qu'il ait été établi que ceux-ci satisfont aux conditions mentionnées à l'article 4.2 (pas de nouveaux riverains exposés et pas de nuisances sonores supplémentaires pour les personnes exposées aujourd'hui par rapport aux contours réels 2001) et à l'article 4.3 de l'accord conclu le 16 juillet 2002 ». L'accord ne spécifie pas davantage les critères permettant d'établir les nuisances mais il a été décidé au sein du groupe de travail d'effectuer le calcul en Laeq 55 dB (A).
- Les Gouvernements concernés reconnaissent cependant que le critère utilisé ne tient pas suffisamment compte de la fréquence des survols et que, par conséquent, le stable runway concentrated model ne peut être mis en oeuvre dans sa forme prévue.
- Le problème des nuisances excessives dans le nord de la périphérie bruxelloise semble précisément se situer au niveau de la fréquence de ces survols.
- Une certaine dispersion des vols doit être prévue pour résoudre le problème avéré de la fréquence.
- La destination des vols est choisie à titre de critère logique de dispersion.

(...) En fonction des destinations, on utilisera l'affectation des routes suivante :

- les appareils ayant pour destination HUL présentant un QC<4 empruntent la 20 et survolent l'est de la périphérie bruxelloise; on continuera à optimiser la procédure existante;
- les appareils ayant pour destination CIV présentant un QC<4 volent via la 25R en prolongement de la piste (central);
- les appareils ayant pour destination HUL et CIV et présentant un QC>4 volent, via la 25R, en suivant une nouvelle procédure de dispersion, optimisée entre CIV C6 et CIV C7 et définie par des way points;
- les appareils ayant pour destination NICKY, COX volent via la 25R, virage vers la droite (nord de la périphérie bruxelloise)".

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

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

5.2. Ces deux décisions ont fait l'objet d'une demande de suspension et d'une requête en annulation. La demande de suspension a été rejetée par l'arrêt n° 125.026 du 4 novembre 2003 et la requête en annulation par l'arrêt n° 143.689 du 26 avril 2005.

5.3. A la suite de l'accord du 14 février 2003, une dispersion des départs de nuit au-dessus du "Noordrand" a été mise en application le 15 mai 2003. Des procédures séparées ont été mises sur pied pour les départs en direction de la balise de NIK (tous les avions), de la balise COA (tous les avions), des balises de HUL et de CIV (pour les avions de quota de bruit supérieur à 4).

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

5.4. Le 10 juin 2003, la Cour d'appel de Bruxelles, sur une action intentée par 47 habitants de la périphérie Nord de Bruxelles, statuant en référé, décide d'interdire aux intimés (BIAC, BELGOCONTROL et l'Etat belge) de permettre des départs de jour et de nuit au-dessus et aux alentours du territoire géographique défini par le terme "Noordrand", ou de laisser passer ceux qui causent un trouble sonore dépassant la moyenne atteinte quand sont utilisées toutes les pistes disponibles de l'aéroport, ainsi que toutes les routes de vols au-dessus de n'importe quelle zone du territoire avec des tracés de vols dispersés. Les pics de bruit ne peuvent dépasser les normes de l'O.M.S.. L'interdiction vaut à partir du 61ème jour à dater de la signification de l'arrêt. Ce faisant, la cour prescrit aux autorités compétentes une politique de répartition équitable des nuisances sonores en utilisant toutes les pistes disponibles et toutes les procédures de vol possibles.

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

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

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

- " Pour les nuisances causées par le trafic aérien, plus particulièrement les vols de nuit, le gouvernement, partant de l'accord du 24 janvier 2003, fera procéder à une évaluation précise des zones survolées, commune par commune et/ou quartier de commune par quartier de commune, afin de mesurer l'impact sonore subi par les populations et afin d'alléger, dans le sens d'une répartition plus équitable, les nuisances ressenties. L'impact du bruit subi sera évalué zone par zone, définies de manière objective, et selon le principe de répartition équitable. Par répartition plus équitable, on entend notamment une révision des procédures de vol en fonction des populations et/ou des zones survolées et du type d'avions en mouvement, ainsi qu'une utilisation plus diversifiée des différentes pistes de décollage et d'atterrissage envisageables, en tenant compte de la sécurité des populations, du trafic aérien et de la gestion de l'aéroport.

(...)

En attendant cette évaluation et une solution globale et plus équitable, les avions en direction de Huldenberg avec un QC>4 prendront temporairement les routes par l'est de Bruxelles, en utilisant les procédures existantes. La route CIV-H [CIV-M] suivra le trajet le plus proche du Ring.

Pour les vols de jour, le Gouvernement décide d'une répartition plus équitable des nuisances en respectant les principes suivants : (1) évaluation précise de la situation actuelle conformément à la démarche prévue pour les vols de nuit (cadastre bruit, impact de bruit zone par zone et répartition équitable) et (2) augmentation des taxes de décollage pour les avions bruyants décollant entre 21h et 23h et entre 6h et 8h, et ayant un QC supérieur ou égal à 12.

En outre, de manière générale pour ce qui concerne la piste 25 droite, les procédures de vol seront optimisées par le recul de 300 mètres du seuil de décollage.

Le gouvernement renforcera les procédures de «Noise Abatements» et veillera à leur respect".

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

5.8. Par ailleurs, un groupe de travail, constitué des représentants de la BIAC, de BELGOCONTROL et de la Direction générale du Transport aérien (D.G.T.A.) a été mis en place le 25 juillet 2003, sous le nom de BRUNORR (Brussels Airport Noise Reduction and Redistribution).

Le 26 septembre 2003, le groupe BRUNORR présente un "Plan d'action pour la dispersion des vols de nuit et de jour de l'aéroport de Bruxelles-National", ayant comme objectif notamment de présenter les actions nécessaires pour exécuter l'accord

gouvernemental du 10 juillet 2003. Ce plan d'action est validé par l'organisme international indépendant de sécurité aérienne EUROCONTROL le 30 septembre 2003.

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

- 1° dispersion par l'utilisation des pistes,
- 2° dispersion par l'utilisation des routes,
- 3° investissements en infrastructure.

Ces étapes sont précédées de la présentation d'une méthodologie d'évaluation des nuisances sonores subies par les riverains (le "cadastre de bruit").

La première "étape" des actions présentées dans le plan vise à réaliser une dispersion des vols par une utilisation plus diversifiée des différentes pistes de décollage et d'atterrissage existantes. Cette répartition a été analysée par le groupe de travail BRUNORR sur la base d'une mesure de dispersion qui calcule le nombre de décollages et d'atterrissages au-dessus des six zones, situées dans le prolongement immédiat des pistes :

- Zone 1 : dans le prolongement de 25R: Diegem/Haren
- Zone 2 : dans le prolongement de 07R: Zaventem
- Zone 3 : dans le prolongement de 20 : Wezembeek-Oppem
- Zone 4 : dans le prolongement de 25L: Erps-Kwerps
- Zone 5 : dans le prolongement de 07L: Steenokkerzeel
- Zone 6 : dans le prolongement de 02 : Perk

Le nombre de vols est pondéré en fonction du type de mouvement (décollage et atterrissage), du type d'avion et du moment de la journée.

Ensuite, les différents scénarios possibles d'utilisation simultanée des pistes ont été inventoriés, tenant compte des restrictions qui découlent des circonstances météorologiques, des règles techniques du transport aérien (entre autres facilités techniques dont les pistes doivent être munies), et de la capacité. Du point de vue de la sécurité, huit scénarios ont été retenus, qui diffèrent sur le plan de la capacité.

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

- 1° au cadastre de bruit : les principes méthodologiques sont acceptés, sous réserve de validation du modèle par des mesures "sur le terrain";
- 2° l'utilisation des pistes : le scénario A31 est accepté, tel que modifié suite aux remarques de BIAC et BELGOCONTROL et après une modification additionnelle afin d'alléger la situation pour la zone 3 (Wezembeek-Oppem);
- 3° aux routes des vols : certaines procédures de décollage existantes pour la piste 25R sont modifiées de la manière suivante :
 - vers le nord et l'est (balises de Helen, Denut, NIK) : l'effet de concentration découlant de l'obligation d'utiliser des "way points" (tourner au-dessus d'un point déterminé) est supprimée; dorénavant le virage peut être effectué après avoir atteint une certaine altitude (700 ft).
 - vers le sud : pour les départs le jour pendant le week-end, la route "Chabert" est réintroduite. Cette route consiste en un décollage vers le Sud en ligne droite au-dessus de Bruxelles.

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

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

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

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

5.11. Le 28 février 2004, le Ministre de la Mobilité arrête un nouveau plan d'utilisation préférentielle des pistes.

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

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

5.14. Par instruction du 18 mars 2004, à la suite de la demande des pilotes et de la Belgian Cockpit Association, le Ministre de la Mobilité a une nouvelle fois modifié les composantes de vent maximales en les appliquant de manière différenciée selon la piste utilisée :

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

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

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

5.18. Peu avant, le 12 mai 2004, le bureau d'études Airport and Aviation consultancy division (AAC) dépose un rapport pour le compte de BIAC concernant la sécurité de l'utilisation des pistes. Il en ressort notamment que la "piste 20-02 n'est pas comparable aux autres pistes en ce qui concerne la continuité des opérations et les aspects de sécurité", qu'"utiliser la piste 20-02 lorsque les autres pistes sont également

disponibles réduit inutilement les marges de sécurité" et qu'"une telle piste ne peut offrir de meilleures marges de sécurité que par fort vent de face vu toutes les autres contraintes occasionnées par son utilisation" (p. 16). Il y est aussi précisé, en ce qui concerne les composantes de vent maximales, que le vent arrière admissible pour atterrir sur la piste 02 doit être limité à 0 noeud (p. 57).

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

6. Par un arrêt rendu le 17 mars 2005, la Cour d'appel de Bruxelles, sur une action intentée par 43 habitants de la périphérie Sud de Bruxelles, statuant en référé,

- ordonne la cessation provisoire de l'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage telle qu'elle résulte de l'application du "plan Anciaux bis", dans l'attente d'un réexamen et de l'adoption, par l'Etat belge, d'une approche plus équilibrée des nuisances sonores résultant des atterrissages en piste 02 ou de la décision judiciaire à intervenir au fond,
- dit que les astreintes applicables par mouvement d'atterrissage constaté en infraction aux mesures précisées ci-dessus seront calculées à partir du 40^{ème} jour calendrier qui suivra la signification de l'arrêt.

7. Le 18 avril 2005, intervient une décision rédigée comme suit :

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

Arrêt de la Cour d'Appel

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

(...)

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

Pour la nuit :

Le mardi matin, le jeudi matin et le samedi matin, chaque fois de 03h00 à 05h59, l'actuelle utilisation préférentielle de piste définie comme «Décollage des pistes 07L&R et 02 et Atterrissage sur la piste 02» est remplacée par l'utilisation

préférentielle de piste suivante : «Décollage des pistes 07L&R et Atterrissage sur la piste 20». Cette configuration ne peut être utilisée qu'aux heures déterminées ci-dessus.

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

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

Pour le week-end :

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

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

Pour le dimanche est déterminé ce qui suit :

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

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

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

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

2. Décisions au fond

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

piste, des procédures de vol et des restrictions d'exploitation sur la base de l'article 23 de la Constitution.

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

Il est à noter qu'en ce qui concerne l'utilisation des pistes le dimanche, la décision ne modifie en réalité aucun élément.

8. L'arrêt n° 144.320 du 11 mai 2005 suspend l'exécution de "la décision du Conseil des Ministres du Gouvernement fédéral du 18 avril 2005 de modifier le système d'utilisation préférentielle des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National et des «instructions» consécutives données le 20 avril 2005 par le Ministre de la Mobilité à BELGOCONTROL".

9. Le 13 mai 2005, le Ministre prend une instruction qui prévoit notamment l'utilisation préférentielle de la piste 20 pour les décollages tous les samedis de 14 à 23 heures et, le 20 mai 2005, le même Ministre prend la décision de retirer l'instruction du 13 mai 2005 et de la remplacer par l'instruction suivante pour l'utilisation préférentielle des pistes le samedi, entre 7 heures et 22 heures 59 (heure belge) : " décollages : piste 25R, atterrissages : piste 25R et/ou 25L".

10. Par un arrêt du 9 juin 2005, la Cour d'appel de Bruxelles a fait droit à une action en cessation environnementale de la Région de Bruxelles-Capitale et de l'I.B.G.E. et a dès lors :

- " - Constat(é) que les avions décollant et atterrissant à l'aéroport de Bruxelles-National, conformément aux décisions des 28 février, 13 avril et 17 mai 2004 de l'Etat belge et aux directives de BIAC et de Belgocontrol, provoquent en Région de Bruxelles-Capitale des nuisances sonores constitutives d'infractions ou de menaces graves d'infractions à l'article 2 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 et à l'article 20 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, et constitutives de violations manifestes ou de menaces graves de violations manifestes de l'article 23 de la Constitution;
- Ordonn(é) à l'Etat belge de faire cesser les infractions constatées dans les trois mois de la signification du présent arrêt, sous peine d'une astreinte de 25.000 € par infraction constatée".

11. L'arrêt n° 145.837 du 13 juin 2005 suspend l'exécution des décisions ministérielles des 13 et 20 mai 2005.

12. L'arrêt n° 147.660 du 14 juillet 2005 suspend l'exécution de "l'arrêté du 16 juin 2005 du Ministre de la Mobilité contenant décision quant à l'utilisation préférentielle des pistes le samedi, pendant la journée, à l'aéroport de Bruxelles-National". Cette décision du 16 juin 2005 était rédigée comme suit :

" Teneinde passend gevolg te geven aan het arrest van de Raad van State van 13 juni 2005 ben ik genoodzaakt om de beslissingen dd. 20 mei 2005 ll. en 13 mei 2005 ll. inzake het preferentieel baangebruik op zaterdag in te trekken.

Teneinde blijvend gevolg te geven aan het arrest van de Raad van State dd. 11 mei 2005 blijft ook de beslissing van 20 april 2005 ingetrokken.

Teneinde blijvend gevolg te geven aan het Hof van Beroep van 17 maart 2005, blijft ook het preferentieel baangebruik voor de zaterdag zoals voorzien in de beslissing dd. 28 februari 2004 en 17 mei 2004 inzake het preferentieel baangebruik, tijdelijk opgeschort.

Rekening houdend met het bovenstaande, herneemt de laatste beslissing die niet werd aangetast door een schorsing of vernietiging van de Raad van State, of, die niet werd geschorst als gevolg van de beslissing van één van de rechtbanken, zijn rechtskracht. Mag ik u vragen om, binnen de geldende veiligheidsvereisten, de operaties overeenkomstig dit juridische kader te organiseren vanaf morgen, zaterdag 18 juni".

13. Par lettre du 7 septembre 2005 adressée à l'administrateur délégué de BELGOCONTROL, le Ministre communique sa décision consistant notamment à utiliser de manière préférentielle la piste 20 pour les décollages tous les samedis de 14 à 22 heures 59 (heure locale) et enjoignant à BELGOCONTROL de la publier aux A.I.P..

14. L'arrêt n° 149.312 du 22 septembre 2005 suspend l'exécution de la décision du 7 septembre 2005.

15. Le 21 décembre 2005, par l'arrêt n° 153.074, le Conseil d'Etat rejette la demande de suspension dirigée contre les décisions publiées aux AIP des 17 mars 2005 (norme de vents) et 14 avril 2005 (route CIV9C au lieu de CIV8C), le risque de préjudice grave difficilement réparable, lié aux circonstances météorologiques, présentant un caractère trop incertain.

16. Le 21 mars 2006, la Cour d'appel de BRUXELLES, 8^{ème} chambre, interdit à la partie adverse d'exposer, par le décollage et l'atterrissage d'avions, les habitants du noordrand et de l'ostrand à une surcharge sonore qui, exprimée en termes de SEL deuxième branche (A) et en Laeq par période pertinente à déterminer, dépasse ce qui, en résultat mesuré de dispersion de cette surcharge, peut être atteint quand tous les habitants des six zones sont traités de la même manière et dit pour droit que, à l'occasion de la détermination d'une répartition également mesurée sur ces zones, les

critères utilisés par la partie adverse sont admissibles en droit tels le nombre de vols, le nombre de pics de surcharges sonores, la surcharge de nuit et de jour ainsi que durant les jours de travail et ceux libres.

17. Le 25 avril 2006, Belgocontrol fait publier la NOTAM suivante :

3 A374/2006

From : 02/05/2006 00:00 Until : PERM

Text : REF AIP BELGIUM AND G.D.OF LUXEMBOURG SECTION EBBR AD2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS PARA 7.2 PREFERENTIAL RUNWAY SYSTEM - AMEND TABLE AS FOLLOWS : FOR THE PERIOD SAT DURING DAY TO READ : FROM 0500 TO 1359 TKOF ON RWY 25R AND LDG ON RWY 25R/25L AND FROM 1400 TO 2159 READ TKOF ON RWY 20 AND LDG ON RWY 25R".

18. Cette publication est faite à la suite de l'instruction donnée par la partie adverse le 21 avril 2006. Il s'agit de l'acte dont la suspension de l'exécution est demandée. La partie adverse produit en son dossier la note technique à laquelle se réfère cette instruction;

Considérant que par requête introduite le 4 mai 2006 Hilde VANDERSTICHELE, Luc CALUWAERTS, Viviane GEUFFENS, Annie VANSTEENKISTE, Wim DESLOOVERE, Peggy CORTOIS et Fernand VAN DIEST demandent à être reçus en qualité de parties intervenantes dans la procédure de suspension d'extrême urgence; que ces requérants exposent qu'ils sont tous des habitants de la zone trois, qui prolonge la piste 20; qu'il y a lieu de faire droit à cette demande;

Considérant que les requérants sollicitent l'intervention forcée de l'entreprise publique autonome BELGOCONTROL;

Considérant que l'entreprise publique autonome BELGOCONTROL demande sa mise hors de cause au motif qu'elle est sans compétence que ce soit pour définir les routes aériennes et les règles d'utilisation des pistes ou pour lutter contre les nuisances sonores des avions;

Considérant que BELGOCONTROL exécute les décisions du Ministre ainsi qu'il ressort de l'acte critiqué; qu'en raison de cette qualité d'agent d'exécution, eu égard notamment à la lenteur répétée avec laquelle la partie adverse transmet les décisions et pièces y afférentes et pour que l'arrêt soit immédiatement opposable à BELGOCONTROL qui devra alors l'exécuter sans attendre, il y a lieu de faire droit à la requête des requérants et de maintenir BELGOCONTROL à la cause;

Considérant que la partie adverse soulève une exception d'irrecevabilité tirée du défaut d'intérêt des requérants; qu'elle fait d'abord valoir que "le prétendu intérêt des requérants est illégitime en ce qu'il vise à réintroduire une situation qui consacrerait une utilisation plus intense des pistes 25 alors qu'une telle situation a non seulement été condamnée par (votre) Conseil dans ses arrêts DE BECKER du 13 juin 2005 et du 14 juillet 2005 n° 147.660 mais aussi encore plus récemment par la Cour d'Appel de Bruxelles dans son arrêt du 21 mars 2006 que l'Etat belge a entendu exécuter par l'instruction querellée"; qu'elle soutient ensuite que les requérants ne se trouvent pas tous sous les mêmes trajectoires de la piste 20; que leur situation est différente de l'un à l'autre alors qu'ils se contentent de ne présenter qu'une argumentation non individualisée à l'appui de l'exposé de leur intérêt; qu'elle prétend enfin que la suspension demandée impliquerait le retour à des configurations d'utilisation de piste n'impliquant aucune amélioration de la situation des requérants;

Considérant qu'il ressort du point 104 de la note technique accompagnant l'instruction attaquée que les conséquences pratiques de celle-ci ont été décrites par la partie adverse de la manière suivante, selon la traduction qu'elle a elle-même déposée :

" Sur la base des calculs et des simulations ci-dessus de respectivement les fréquences pondérées de l'utilisation des pistes et les contours sonores découlant de l'utilisation de la piste et des procédures de vol, on peut conclure que l'instruction aboutit à la diminution du nombre de survols et du nombre de personnes fortement gênées dans la zone la plus survolée 1 et les communes qui sont survolées après. Le nombre de survols et de personnes fortement gênées dans la zone 3 et les communes qui sont survolées après, est augmenté par l'instruction sans qu'il dépasse pourtant celui de la zone 1. Le nombre de survols dans les zones 4, 5 et 6 et le nombre de personnes fortement gênées restent relativement constants. Le nombre de survol y est élevé à cause du fait que tous les atterrissages ont préférentiellement lieu dans ces zones. Pourtant, le nombre de personnes fortement gênées est bas à cause du caractère concentré des atterrissages et de la basse densité de la population sous les pistes d'atterrissages. En bref on peut dire que l'instruction répartit mieux les nuisances sur les zones et les communes autour de l'aéroport sans que cela aboutisse quelque part à une aggravation de la situation dans les zones et communes actuellement les plus touchées";

Considérant qu'en son premier aspect, la contestation du caractère légitime de l'intérêt des requérants est liée à l'examen du caractère sérieux des moyens; que, quant au deuxième aspect, il faut relever qu'il n'est pas contestable que les requérants habitent dans le prolongement de la piste 20, même s'ils ne sont pas en zone trois, et qu'ils supportent les inconvénients dus au passage des avions utilisant les pistes 25R et 25L virant à gauche, ainsi que ceux qui utilisent la piste 20; que, quant au troisième aspect de l'exception, il ressort de la note technique de la partie adverse que la situation des requérants se trouve défavorablement affectée par l'instruction attaquée par rapport à la situation immédiatement antérieure qui se trouverait rétablie en cas de suspension; que l'exception ne peut être accueillie;

Considérant qu'en vertu de l'article 17, §§ 1er et 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, la suspension de l'exécution introduite sous le bénéfice de l'extrême urgence ne peut être ordonnée qu'à la condition que des moyens sérieux susceptibles de justifier l'annulation de l'acte ou du règlement attaqué soient invoqués, que l'exécution immédiate de l'acte ou du règlement risque de causer un préjudice grave difficilement réparable et que l'extrême urgence soit établie;

Considérant qu'en ce qui concerne la deuxième et la troisième condition, les requérants font notamment valoir ce qui suit :

- " La décision attaquée entraîne une utilisation beaucoup plus importante de la piste 20 (au décollage), surtout les week-ends, qui sont des périodes de repos, ce qui aggrave encore un peu plus pour les requérants l'augmentation de la charge des nuisances sonores qui résultait déjà des décisions antérieures de la partie adverse par rapport aux nuisances subies antérieurement.

Les requérants se trouvent en effet situés sous le confluent de trois flux de trafic aérien, à savoir du flux des avions décollant des deux pistes 25R et 25L et tournant à gauche vers l'Est (soit environ 50 % de ces décollages) et du flux des avions décollant de la piste 20.

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

- les décollages de la piste 25 droite qui virent concentrés vers la gauche (la moitié des décollages de jour, 5 jours sur 7);
- les décollages de la piste 25 gauche qui virent concentrés vers la gauche (la majorité des décollages de nuit du samedi soir);
- les décollages de la piste 20 (3 nuits complètes par semaine, 2 demi-nuits par semaine, et en outre tous les samedis de 15h00 à 23h00 et tous les dimanches de 6h00 à 17h00);
- sans même compter les atterrissages sur la piste 02 dès que les conditions de vent l'imposent (ce qui représente 40 à 50 jours non-stop par an).

L'accroissement de la charge sonore pour les requérants qui résulte de l'augmentation importante de l'utilisation de la piste 20 décidée le 21 avril 2006 - tous les samedis après-midi au décollage - est d'autant plus importante que :

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

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

Comme l'a relevé votre Conseil dans son arrêt de suspension du 19 décembre 2003 n° 126.669, il s'agit d'un préjudice particulièrement grave vu qu'il a trait à des droits fondamentaux. Il pèse en effet sur le droit à un environnement sain protégé par l'article 23, alinéa 3, 4°, de la Constitution et sur le droit au respect de la vie privée

et de la vie familiale consacré par l'article 22 de la Constitution et par l'article 8.1 de la Convention européenne des droits de l'homme et difficilement réparable",

et que :

- " Les requérants n'ont eu connaissance de la décision attaquée par les médias du week-end des 22-23 avril 2006. Ils ont donc fait diligence pour saisir votre Conseil du présent recours.

Eu égard à la durée normale d'une procédure en suspension ordinaire, celle-ci ne permettrait pas d'éviter aux requérants de subir les graves effets de la décision attaquée évoqués ci-avant pendant plusieurs mois.

Une suspension dans les délais ordinaires ne permettrait donc pas d'éviter que le préjudice se soit déjà largement réalisé et qu'il ne puisse être que fort difficilement réparé (C.E., 11 décembre 1991, n° 38.302, Spruyt; C.E. , 17 juillet 1997, n° 67.532, Knaepen; voy. aussi votre arrêt n° 144.320 du 11 mai 2005, page 18, alinéa 4).

Pour produire quelque effet utile, la suspension doit donc être ordonnée immédiatement en l'espèce.

L'extrême urgence doit être reconnue en l'espèce comme elle le fut par (vose) arrêts précités du 11 mai 2005 et du 22 septembre 2005";

Considérant qu'en synthèse, le tableau d'utilisation préférentielle des pistes le samedi AVANT l'acte critiqué peut être établi comme suit :

samedi		JOUR	NUIT
	Décollage	07R/07L/02 (semaine impaire) 25R (semaine paire)	25L
	Atterrissage	25R/25L	25R

et APRES l'acte critiqué ainsi qu'il suit :

samedi		JOUR 0500-1359	JOUR 1400-2159	NUIT
	Décollage	25R	20	25L
	Atterrissage	25R/25L	25R	25R

Considérant qu'il ressort de la nouvelle décision que tous les décollages de chaque samedi sont ainsi préférentiellement concentrés, de jour comme de nuit, sur des pistes dont l'utilisation implique des nuisances importantes supportées par les requérants; qu'en plus des nuisances sonores que les parties requérantes doivent subir chaque dimanche, elles doivent aussi les subir durant pratiquement chaque week-end entier, soit pendant les périodes de repos par excellence;

Considérant qu'en vue de réfuter le risque allégué la partie adverse fait valoir, en sa note d'observation que " les requérants prétendent à tort que l'instruction attaquée aggraverait encore un peu plus l'augmentation de la charge des nuisances sonores (...) " en soulignant que la référence à un nombre d'heures de survol serait un critère inadéquat;

Considérant qu'il ressort de la lecture de la note technique établie par la partie adverse elle-même, déjà citée, que l'aggravation de la situation des requérants n'est pas contestable; qu'il apparaît, dès lors, que doit être tenu pour établi le risque de préjudice grave difficilement réparable tel que décrit par les requérants;

Considérant que la deuxième condition est ainsi remplie;

Considérant qu'en raison des circonstances concrètes de la cause, notamment ses antécédents et plus particulièrement eu égard au fait que l'extrême urgence n'a pas été contestée, il peut être admis qu'il est satisfait à la troisième condition;

Considérant qu'en ce qui concerne la première condition, les requérants prennent un deuxième moyen de la violation des articles 10 et 11 de la Constitution consacrant les principes, d'égalité et de non-discrimination,

" en ce que la décision attaquée a décidé, de manière purement volontariste (c'est-à-dire ne se fondant plus essentiellement sur les caractéristiques des diverses pistes, et sur la direction du vent), un déplacement important des décollages vers la piste 20 et a pour conséquence une augmentation considérable des nuisances aériennes pour les requérants, qui étaient pourtant déjà fortement préjudiciés par les décollages d'avions avant cette décision;

alors que le respect du principe d'égalité et de non-discrimination implique de ne pas traiter de la même manière des personnes qui sont dans des situations objectivement différentes;

que, concrètement, les requérants ne se trouvent pas dans la même situation que les autres riverains de l'aéroport. de Bruxelles-National, vu qu'ils étaient déjà, avant la décision attaquée, les seuls à subir les nuisances sonores provenant des décollages de trois pistes (25R au décollage+tournant à gauche, 25 L au décollage + gauche, et 20 au décollage la nuit et tous les dimanches: voy. votre arrêt n° 144.320 du 11 mai 2005, p. 21); que le principe d'égalité impliquait de prendre en compte les importantes nuisances sonores subissaient déjà les requérants et non une répartition des vols arbitraire sur une zone limitrophe de l'aéroport, indépendamment du caractère déjà bruyant ou non de son environnement; qu'en d'autres termes, le principe d'égalité interdisait à la partie adverse de traiter semblablement des personnes se trouvant dans des situations différentes;

et alors que, seconde branche, en tout état de cause, le respect du principe d'égalité et de non-discrimination impliquait de ne pas concentrer les nuisances sonores

aériennes des week-ends, qui sont normalement des périodes destinées au repos, principalement sur les quartiers où habitent les requérants;

qu'il impliquait de répartir les nuisances aériennes entre les divers riverains en tenant compte de la période de la semaine où elles se produisent (lesdites nuisances étant plus préjudiciables pendant les week-ends que pendant, les jours de la semaine); qu'en d'autres termes, le principe d'égalité interdisait en tout cas à la partie adverse de faire peser les nuisances sonores générées par l'aéroport de Bruxelles-National pendant les week-ends davantage sur certains citoyens, les requérants, que sur les autres riverains de l'aéroport, en particulier ceux des zones 2 et 6 (réf), ... d'autant plus que les requérants subissent déjà les nuisances aériennes pendant quasiment toutes les nuits";

Considérant que la partie adverse répond à la première branche du deuxième moyen que les prémisses de l'argumentation des requérants sont erronées, en raison du fait que le critère retenu, à savoir le nombre d'heures de survol ne serait pas pertinent pour mesurer la charge de nuisances sonores et qu'il y a lieu de s'en référer à l'examen des "contours de bruits" sur lesquels se base la note technique en ses points 100 et suivants; qu'elle fait valoir que l'instruction attaquée ne revêt pas un caractère "volontariste" au sens où les requérants l'entendent, mais qu'elle a été édictée afin d'exécuter l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 21 mars 2006; qu'elle répond à la deuxième branche du moyen qu'elle a adopté la décision critiquée "notamment en tenant compte des arrêts DE BECKER des 13 juin et 14 juillet 2005 rendus par Votre Conseil ainsi qu'afin d'exécuter l'arrêt du 21 mars 2006 de la Cour d'appel de Bruxelles lesquels ont été rendus sur le fondement de considérations relatives au principe d'égalité et indiquant que l'utilisation de la piste 25 R le samedi en journée conduisait à une concentration des vols sur la zone du "Noordrand"; qu'elle ajoute que l'instruction attaquée prévoit ainsi une utilisation préférentielle de la piste 25R avant 15h et de la piste 20 après 15h en vue de répartir, dans le respect du principe d'égalité, la nuisance sonore et visant ainsi à permettre aux habitants du "Noordrand" de ne plus être survolés le samedi après-midi;

Considérant que les requérants prennent un troisième moyen dont la première branche est libellée comme suit :

- " Le moyen est pris de la violation du principe général de droit administratif selon lequel tout acte administratif doit reposer sur des motifs matériellement exacts, pertinents et légalement admissibles, ainsi que de la violation de l'arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National, en particulier de son article 3, et de la violation du principe général de proportionnalité,

en ce que la décision attaquée a décidé, de manière purement volontariste (c'est-à-dire ne se fondant plus essentiellement sur les caractéristiques des diverses pistes et sur la direction du vent), un déplacement important des décollages vers la piste 20 et a pour conséquence une augmentation considérable des nuisances aériennes pour les requérants, spécialement durant les week-ends et sans prévoir aucune mesure d'accompagnement (expropriation ou isolation acoustique);

alors que la partie adverse a omis de prendre en compte que les requérants étaient déjà, même avant 2004, parmi les riverains de l'aéroport, ceux qui comptaient parmi les plus survolés par les avions de Bruxelles-National; qu'ils sont en effet les seuls à se trouver sous le flux de décollages provenant de trois pistes de l'aéroport (voy. votre arrêt no 144.320, p. 21); que la décision attaquée conduit par conséquent, sans aucun motif impérieux valable, à une nouvelle concentration des vols sur la zone Est de la région bruxelloise pendant les week-ends (48h sur 48) qui sont normalement des périodes de la semaine réservée au repos, et doit être considérée comme totalement disproportionnée avec l'objectif poursuivi (voy. les pièces 4/0 à 4/10 et la pièce 5bis jointes au présent recours, relatives aux pics sonores subis par les requérants)";

Considérant que la partie adverse répond à la première branche du troisième moyen en répétant que l'instruction attaquée ne revêt pas un caractère "volontariste" au sens où les requérants l'entendent, mais qu'elle a été édictée afin d'exécuter l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 21 mars 2006; et que "l'instruction attaquée répartit les décollages le samedi en journée sur deux pistes distinctes afin de permettre précisément une répartition des nuisances y compris le week-end"; qu'elle souligne que le Conseil d'Etat ne pourrait sanctionner qu'une erreur manifeste d'appréciation, ce qui n'est pas le cas en l'espèce;

Considérant, sur les premières branches des deuxième et troisième moyens, que les requérants se plaignent à juste titre d'une augmentation considérable des nuisances sonores, plus particulièrement durant le week-end; que, comme il ressort du point 104 de la note technique, la décision attaquée réduit le nombre de vols au-dessus de la zone 1 et des communes situées au-delà au prix d'une augmentation du nombre de vols au-dessus de la zone 3 et des communes survolées par la suite - ; qu'à cet égard, la partie adverse invoque à plusieurs reprises comme motif essentiel l'exécution de l'arrêt du 21 mars 2006 de la Cour d'appel de Bruxelles; que cet arrêt "interdit" à la partie adverse "d'exposer par le décollage et l'atterrissage d'avions, les habitants du noordrand et de l'oosttrand à une surcharge sonore qui, exprimée en termes de SEL deuxième branche (A) et en Laeq par période pertinente à déterminer, dépasse ce qui, en résultat mesuré de dispersion de cette surcharge, peut être atteint quand tous les habitants des six zones sont traités de la même manière";

Considérant que comme l'indique le point 49 de la note technique, la partie adverse a interprété cette interdiction comme suit :

"49. Dans son arrêt du 21 mars 2006, la Cour d'appel de Bruxelles a imposé à l'État belge de disperser plus que ce n'est le cas à présent. Dès lors que cette instance accueillait la demande de 3.000 habitants du noordrand autour de Bruxelles, l'État belge estime pouvoir y lire que la Cour d'appel a imposé à l'État belge de réduire les nuisances sonores subies par les habitants du noordrand de Bruxelles";

Considérant que cette interprétation semble méconnaître l'arrêt de la cour d'appel; que l'arrêt se prononce également sur la situation des habitants de l'oostrand; qu'il ne s'agit pas d'un hasard, dès lors qu'en statuant comme il l'a fait, l'arrêt fait en effet, également droit à la demande d'un certain nombre d'habitants désignés comme "inwoners van de ooststrand" (point 13 de l'arrêt); qu'au demeurant, à propos de l'urgence concernant ces habitants, la cour d'appel a expressément considéré qu'ils "de gerechtvaardigde vrees kunnen koesteren dat een beslissing waarbij de toestand voor de noordrand zou worden verlicht, zou leiden tot een bezwaring van de toestand voor de ooststrand" (point 54 de l'arrêt);

Considérant que la partie adverse témoigne encore de cette interprétation lacunaire de l'arrêt de la cour d'appel dans sa note d'observations qui mentionne au point 2 (p.6) : "La Cour conclut dès lors à l'existence d'une violation du principe d'égalité, affirmant que les plaignants habitant le 'Noordrand' réclamaient à juste titre le droit de ne plus devoir supporter plus de nuisances que les autres riverains autour de l'aéroport de Bruxelles-National (considérant n° 76 de l'arrêt)"; qu'en effet, sous le point 76, l'arrêt conclut à l'égard de l'État belge "dat de vordering moet worden ingewilligd zoals hierna bepaald"; que l'arrêt interdit ensuite d'exposer les habitants du noordrand et ceux de l'oostrand à une surcharge sonore supérieure à celle qui peut être atteinte quand tous les habitants des six zones sont traités de la même manière; que le n° 76 considère ensuite que "Appelanten zijn gerechtigd om in termen van gewogen vluchten niet méér geluidsoverlast te moeten dragen dan alle andere omwonenden uit de te overvliegen zones"; qu'il n'y est pas dit que ce droit n'appartient qu'aux "principale appelanten", à savoir les seuls habitants du noordrand ; qu'ainsi qu'il se déduit, à première vue, avec suffisamment de certitude notamment du n° 44 de l'arrêt, le mot "appelanten" porte sur les habitants du noordrand et de l'oostrand;

Considérant que la partie adverse, en prenant la décision attaquée spécifiquement en raison de l'interprétation en cause de l'arrêt de la cour d'appel et non pas, de toute évidence, de l'interdiction d'un traitement différencié, telle que la cour d'appel l'a imposée, ne paraît pas avoir adéquatement exécuté l'arrêt précité; que dans l'état actuel de la procédure, la décision attaquée ne semble pas trouver de justification adéquate dans l'arrêt et les obligations qu'il impose;

Considérant, quant à l'argumentation tirée des nécessités d'exécuter les arrêts du Conseil d'Etat, que le 13 juin 2005, par l'arrêt n° 145.837, le Conseil d'Etat a suspendu l'exécution des décisions du Ministre de la Mobilité des 13 et 20 mai 2005, portant respectivement sur l'utilisation préférentielle de la piste 20 tous les samedis de 14 à 23 heures (NOTAM A536) et sur son retrait ainsi que son remplacement par

l'utilisation préférentielle des pistes le samedi, entre 7 heures et 22.59 heures (heure belge) des pistes 25R pour le décollage et 25R et/ou 25L pour les atterrissages; que par l'arrêt n° 147.660 du 14 juillet 2005, le Conseil d'Etat a suspendu l'exécution de la décision du Ministre de la Mobilité du 16 juin 2005 relative à l'usage des pistes le samedi sur l'aéroport de Bruxelles-National, après avoir qualifié cette décision dans les termes suivants :

" Overwegende dat het past vooreerst vast te stellen dat de partijen ter terechtzitting het er over eens zijn dat wat bestreden wordt beperkt is tot het preferentieel baangebruik op zaterdag tijdens de dag; dat zelfs met die precisering niet zomaar uit de brief van de minister van Mobiliteit van 16 juni 2005 gericht aan de afgevaardigd bestuurder van Belgocontrol kan worden afgeleid tot welk preferentieel baangebruik op zaterdag tijdens de dag is besloten; dat de bestreden beslissing bijgevolg niet uitmunt in duidelijkheid en in feite een juridisch vacuüm lijkt te doen ontstaan; dat aangezien op het eerste gezicht lijkt dat de beslissingen van 20 april 2005, 13 mei 2005 en 20 mei 2005 ingetrokken worden en dat ook de basisbeslissingen van 28 februari 2004 en van 17 mei 2004 «tijdelijk opgeschort blij(ven)» wat betreft het preferentieel baangebruik op zaterdag; dat het er op lijkt dat de bestreden beslissing ertoe strekt dat men voor het preferentieel baangebruik op zaterdag terugvalt op de feitelijke situatie die bestond vóór het spreidingsplan van 28 februari 2004; dat het spreidingsplan van 28 februari 2004 evenwel niet is geschorst door de Raad van State; dat van dit plan alleen het gebruik van de baan 02 bij landing is geschorst bij arrest van het hof van Beroep te Brussel van 17 maart 2005; dat omdat slechts een element van dat plan voorlopig niet meer werkzaam is, dit niet wegneemt dat het plan voor het overige nog kan worden toegepast; dat de thans bestreden beslissing impliciet en op een vrij onduidelijke wijze lijkt af te wijken van het spreidingsplan van 28 februari 2004 doordat het, niettegenstaande dit plan nog steeds bestaat, toch terugvalt op de situatie van vóór dit spreidingsplan voor wat het preferentieel baangebruik op zaterdag betreft; dat de bestreden beslissing bijgevolg meer is dan het louter gevolg geven aan rechterlijke uitspraken en derhalve als een voor vernietiging vatbare administratieve rechtshandeling moet worden gekwalificeerd";

Considérant qu'à la suite de cet arrêt, le régime d'utilisation préférentielle des pistes en vigueur le samedi en revenait donc au plan du 28 février 2004, sous la seule modification due à l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 17 mars 2005 interdisant l'atterrissage sur la piste 02;

Considérant que le 7 septembre 2005, la partie adverse a pris la décision d'organiser le système d'utilisation préférentielle des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National en prévoyant à nouveau l'utilisation préférentielle de la piste 20 tous les samedis de 14h à 23h (heure GMT + 1) à partir du samedi 17 septembre 2005 et d'enjoindre à BELGOCONTROL de publier aux A.I.P. du 12 septembre 2005 un NOTAM n° 1065/2005 en ce sens; que cette décision a été suspendue par l'arrêt n° 149.312 du 22 septembre 2005; qu'il s'ensuit qu'en exécution de cet arrêt, le régime d'utilisation préférentielle des pistes en vigueur le samedi en revenait donc au plan du 28 février 2004, sous la seule modification due à l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du

17 mars 2005 interdisant l'atterrissage sur la piste 02, soit une solution identique à celles qui découlaient des arrêts des 13 juin 2005 et 14 juillet 2005;

Considérant, dès lors, qu'aucune argumentation pertinente quant à la motivation de l'instruction attaquée ne peut être trouvée dans la lecture exclusive des arrêts n° 145.837 du 13 juin 2005 et n° 147.660 du 14 juillet 2005;

Considérant que la seule décision juridictionnelle postérieure dont fait état la partie adverse est l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 21 mars 2006 dont l'interprétation qu'elle en a donnée s'est révélée inadéquate; que le deuxième moyen et le troisième moyen, en sa première branche, sont sérieux;

Considérant que les conditions requises par l'article 17, §§ 1^{er} et 2., des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, pour que la suspension d'extrême urgence de l'exécution de la décision critiquée puisse être ordonnée sont réunies;

Considérant que les requérants demandent que la suspension de l'exécution de l'acte critiqué soit assortie d'une "astreinte de 2.500.000 euros par samedi d'utilisation préférentielle de la piste 20 de l'aéroport de Bruxelles-National pour les décollages d'avions";

Considérant que, dans l'état actuel de la situation, une telle astreinte ne doit pas encore être prononcée;

Considérant que les requérants demandent, au titre de mesure provisoire, qu'il soit fait interdiction "à la partie adverse de prendre toute nouvelle décision au contenu semblable à celle visée par leur recours en suspension d'extrême urgence de ce jour, visant l'utilisation préférentielle de la piste 20 de l'aéroport de Bruxelles-National pour les décollages d'avions le samedi, sous peine d'une astreinte de 2.500.000 EUR par samedi d'utilisation préférentielle de la piste 20 pour les décollages d'avions";

Considérant qu'une telle mesure provisoire excède la compétence du Conseil d'Etat puisque, d'une part, elle s'immiscerait dans les compétences de la partie adverse et que, d'autre part, par sa nature, elle ne serait pas provisoire; qu'en conséquence, elle ne peut être ordonnée,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en intervention forcée de l'entreprise publique autonome BELGOCONTROL est accueillie.

Article 2.

La requête en intervention introduite par Hilde VANDERSTICHELE, Luc CALUWAERTS, Viviane GEUFFENS, Annie VANSTEENKISTE, Wim DESLOOVERE, Peggy CORTOIS et Fernand VAN DIEST dans la procédure en référé d'extrême urgence est accueillie.

Article 3.

Est suspendue l'exécution de la décision du 21 avril 2006 du Ministre de la Mobilité d'organiser le système d'utilisation préférentielle des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National en prévoyant l'utilisation préférentielle de la piste 20 pour les décollages tous les samedis de 15h à 23h59 (heure locale) à partir du samedi 6 mai 2006 et d'enjoindre à BELGOCONTROL de publier dans les "Aeronautical Information Publication" (A.I.P.) du 12 septembre 2005 un NOTAM n° A374/2006.

La demande est rejetée pour le surplus.

Article 4.

La demande de mesure provisoire et d'astreinte est rejetée.

Article 5.

Conformément à l'article 3, § 1^{er}, alinéa 2, de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'Etat, le présent arrêt sera notifié par télécopieur.

Article 6.

Les dépens relatifs à la requête en intervention introduite par Hilde VANDERSTICHELE, Luc CALUWAERTS, Viviane GEUFFENS, Annie VANSTEENKISTE, Wim DESLOOVERE, Peggy CORTOIS et Fernand VANDIEST, liquidés à la somme de 875 euros, sont mis à la charge de la partie adverse.

Les dépens sont réservés pour le surplus.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique, de l'assemblée générale de la section d'administration du Conseil d'Etat, le dix 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,
	R. STEVENS,	conseiller d'Etat,
	L. HELLIN,	conseiller d'Etat,
	A. VANDENDRIESSCHE,	conseiller d'Etat,
	Ph. QUERTAINMONT,	conseiller d'Etat,
	J. VANHAEVERBEEK,	conseiller d'Etat,
	J. LUST,	conseiller d'Etat,
M ^{me}	S. GUFFENS,	conseiller d'Etat,
M.	F. DAOUT,	conseiller d'Etat,
M ^{me}	C. DEBROUX,	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.