

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

XV^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 244.862 du 19 juin 2019

A. 219.735/XV-3131

En cause : **la société de droit portugais
TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES,**
ayant élu domicile chez
M^e Tamara LEIDGENS, avocat,
avenue Louise 65 bte 11
1050 Bruxelles,

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e François TULKENS, avocat,
boulevard de l'Empereur 3
1000 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 13 juillet 2016, la société de droit portugais TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES (TAP) demande l'annulation de "la décision du Collège d'environnement du 9 mai 2016 confirmant la décision de l'Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (I.B.G.E.) [actuellement Bruxelles Environnement] du 22 janvier 2016 de lui infliger une amende administrative de 7.865 € du chef d'infractions à 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 prétendument commises entre janvier et avril 2014".

II. Procédure

Le dossier administratif a été déposé.

Les mémoires en réponse et en réplique ont été régulièrement échangés.

M. Denis DELVAX, premier auditeur au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

Les parties ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 26 mars 2019, l'affaire a été fixée à l'audience publique du 30 avril 2019 à 9 heures³⁰.

M^{me} Diane DÉOM, conseiller d'État, a fait rapport.

M^e Tamara LIEDGENS, avocat, comparaissant pour la partie requérante, et M^e François TULKENS, avocat, comparaissant pour la partie adverse, ont été entendus en leurs observations.

M. Denis DELVAX, premier auditeur, a été entendu en son avis conforme.

Il est fait application des dispositions relatives à l'emploi des langues, inscrites au titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

III. Faits

1. La partie requérante est une compagnie aérienne exploitant une ligne aérienne au départ et à destination de l'aéroport de Zaventem.

2. Les 24 février, 24 mars, 26 mai et 27 juin 2014, deux inspecteurs de l'I.B.G.E. (Bruxelles Environnement) dressent des procès-verbaux d'infraction à charge de la partie requérante, fondés sur le constat d'immission de bruits excédant les seuils fixés par l'arrêté du 27 mai 1999 par des stations de mesure situées sur le territoire régional durant les mois de janvier, février, mars et avril 2014.

Ces procès-verbaux reposent sur la confrontation des relevés sonométriques et de la compilation d'informations communiquées par BAC et BELGOCONTROL.

Par des courriers des 25 février, 25 mars, 30 mai et 1^{er} juillet 2014, l'I.B.G.E. (Bruxelles Environnement) adresse à la partie requérante les procès-verbaux précités et l'informe qu'ils sont également transmis au Procureur du Roi.

3. Par un courrier du 2 octobre 2015, l'I.B.G.E. (Bruxelles Environnement) informe la partie requérante que le Procureur du Roi a notifié sa décision de ne pas entamer de poursuites à raison des faits constatés dans les procès-verbaux précités, qu'une amende administrative peut donc lui être infligée, qu'elle peut faire part de ses moyens de défense par écrit ou faire part de son souhait d'être entendue dans les trente jours, et qu'à défaut, il sera considéré qu'elle n'a aucune remarque ou argumentation à faire valoir, de sorte que la procédure sera poursuivie sur la base des informations en possession de l'I.B.G.E. (Bruxelles Environnement).

4. Le 28 octobre 2015, l'I.B.G.E. (Bruxelles Environnement) communique au conseil de la partie requérante les données émanant de BAC et de BELGOCONTROL et l'informe que les tracés radar ne sont pas utilisés pour établir les infractions.

5. Le 4 décembre 2015, l'I.B.G.E. (Bruxelles Environnement) informe le conseil de la partie requérante qu'il ne dispose pas des certificats d'homologation des sonomètres qu'il utilise.

6. Le 4 décembre 2015, la partie requérante lui adresse un mémoire.

7. Le 22 janvier 2016, le fonctionnaire dirigeant de l'I.B.G.E. (Bruxelles Environnement) inflige une amende administrative de 7.865 € à la partie requérante.

8. Le 17 mars 2016, la partie requérante introduit un recours devant le collège d'Environnement contre cette décision.

9. Le 9 mai 2016, le collège d'Environnement décide de la confirmer.

Cette décision, qui est communiquée à la partie requérante par un courrier du 17 mai, se présente comme suit :

"Vu l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain et spécialement son article 20, 4°;

Vu l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à la recherche, la constatation, la poursuite et la répression des infractions en matière d'environnement, ci-après dénommée "l'ordonnance de 1999", et spécialement ses articles 32 à 42;

Vu le Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale, ci-après dénommé "le Code de l'inspection", et spécialement les articles 31, 42, 45 et 54;

Vu 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, ci-après dénommé "l'arrêté du 27 mai 1999";

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2002 fixant la méthode de contrôle et les conditions de mesure de bruit, ci-après dénommé "l'arrêté du 21 novembre 2002";

Vu le dossier administratif, et particulièrement :

- le procès-verbal d'infraction n° [TAP] – janvier 2014;
- l'avis du 12 mars 2014 par lequel le procureur du Roi de Bruxelles signale à l'I.B.G.E. qu'il classe l'affaire sans suite;
- le procès-verbal d'infraction n° [TAP] – février 2014;
- l'avis du 27 mars 2014 par lequel le procureur du Roi de Bruxelles signale à l'I.B.G.E. qu'il classe l'affaire sans suite;
- le procès-verbal d'infraction n° [TAP] – mars 2014;
- l'avis du 3 juin 2014 par lequel le procureur du Roi de Bruxelles signale à l'I.B.G.E. qu'il classe l'affaire sans suite;
- le procès-verbal d'infraction n° [TAP] – avril 2014;
- l'avis du 7 juillet 2014 par lequel le procureur du Roi de Bruxelles signale à l'I.B.G.E. qu'il classe l'affaire sans suite;
- la lettre de l'I.B.G.E. du 2 octobre 2015 invitant la compagnie aérienne TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES [ci-après TAP] à lui faire part de ses moyens de défense;
- la lettre de l'I.B.G.E. du 28 octobre 2015 transmettant à la compagnie aérienne TAP un CD comprenant les données BAC et BELGOCONTROL pour les mois de janvier à avril 2014;
- le mémoire en défense de la compagnie aérienne TAP réceptionné à l'I.B.G.E. le 7 décembre 2015;
- la décision du fonctionnaire dirigeant de l'I.B.G.E. du 22 janvier 2016 infligeant une amende administrative de 7.865 euros à la compagnie aérienne TAP, décision notifiée le jour même;
- le recours introduit le 17 mars 2016 par la compagnie aérienne TAP, devant le collège d'Environnement.

Entendu le rapport de Madame Annik HAEGEMAN en séance du 25 avril 2016.

1. Procédure

Les 24 février, 24 mars, 26 mai et 27 juin 2014, l'I.B.G.E. dresse à charge de la compagnie aérienne TAP [...], quatre procès-verbaux portant respectivement les références : [TAP] – janvier 2014, [TAP] – février 2014, [TAP] – mars 2014, [TAP] – avril 2014.

Il en résulte que TAP aurait commis 9 infractions à l'arrêté du 27 mai 1999.

Ces procès-verbaux et les rapports de mesure y afférents ont été portés à la connaissance de TAP respectivement les 25 février, 25 mars, 30 mai et 1er juillet 2014, en lui indiquant que ces documents étaient aussi envoyés au procureur du Roi de Bruxelles.

Ce dernier ayant notifié ses décisions de ne pas exercer de poursuites les 12 et 27 mars, 3 juin et 7 juillet 2014, l'I.B.G.E. a écrit à TAP le 2 octobre 2015, qu'il était en droit de lui infliger une amende administrative en se référant à l'article 37 de l'ordonnance de 1999.

Le 7 décembre 2015, l'I.B.G.E. a reçu les arguments de défense du conseil de la compagnie aérienne TAP.

Par une décision du 22 janvier 2016, le fonctionnaire dirigeant de l'I.B.G.E. a infligé une amende administrative d'un montant de 7 865 euros à la compagnie aérienne TAP pour des infractions à l'article 33, 7°, b), de

l'ordonnance de 1999, à savoir avoir créé "directement ou indirectement, ou laisser perdurer une gêne sonore dépassant les normes fixées par le Gouvernement", c'est-à-dire les "valeurs limites" de l'arrêté du 27 mai 1999 qui ne peuvent être dépassées par les avions lorsqu'ils survolent le territoire de la Région.

À cette décision est annexé un document intitulé "calcul du montant de l'amende administrative alternative" reprenant les informations suivantes :

Date de l'infraction	heure début	heure fin	zone	nbre de zones	norme	SEL	E	AAA	callsign	récidive
20/01/14	06:23:22	06:23:57	1	1	80	88,7	8,7	860 €	TAP611A	-
30/01/14	06:35:55	06:36:30	1	1	80	86	6	785 €	TAP611A	-
28/02/14	06:29:26	06:30:07	1	1	80	87,8	7,8	820 €	TAP611A	-
04/03/14	06:19:59	06:20:36	1	1	80	88,4	8,4	860 €	TAP611A	-
05/04/14	06:36:09	06:36:37	0	1	70	81,8	11,8	990 €	TAP611A	-
18/04/14	06:28:50	06:29:16	0	1	70	81,5	11,5	990 €	TAP611A	-
25/04/14	06:22:48	06:23:22	1	1	80	86,5	6,5	785 €	TAP611A	-
27/04/14	6:29:45	06:30:09	0	1	70	81,9	11,9	990 €	TAP611A	-
30/04/14	06:24:32	06:25:10	1	1	80	86,4	6,4	785 €	TAP611A	-
TOTAL								7.865 €		

Le 17 mars 2016, les conseils de la compagnie aérienne TAP introduisent un recours devant le collège d'Environnement contre cette décision de l'I.B.G.E.

2. Au fond

2.1. Procès-verbaux nuls

La requérante postule l'illégalité des procès-verbaux et, partant, la nullité de la procédure. Elle formule différents griefs à l'encontre des procès-verbaux.

Elle expose préalablement que les sonomètres qui ont enregistré les mesures n'étaient pas dûment homologués. Elle estime que seule une homologation par un organisme indépendant serait valable.

Il y a lieu de constater que l'I.B.G.E. a communiqué les certificats de conformité des sonomètres émis par leur fabricant, qui est indépendant de l'autorité poursuivante.

Ces certificats offrent les garanties nécessaires quant à l'exactitude des mesures et rencontrent les exigences de la loi.

2.1.1. La requérante soutient que les procès-verbaux ne lui auraient pas été notifiés dans les 10 jours de la constatation des infractions qu'ils rapportent, contrairement au prescrit de l'article 11 de l'ordonnance de 1999.

L'article 11 de l'ordonnance de 1999 prévoit qu'une copie de tout procès-verbal doit être communiquée à l'auteur présumé de l'infraction dans les dix jours de la constatation de cette infraction. Cet article prévoit également explicitement que les agents "constatent les infractions par procès-verbal". Il en résulte que c'est la mise en évidence d'infractions et l'identification de leur auteur, au moment de l'établissement du procès-verbal, qui constitue la

constatation des infractions. La disposition répond à la nécessité d'effectuer des analyses complémentaires de mesures ou échantillons en vue d'établir l'infraction, ainsi qu'à la nécessité de rassembler des données pour identifier leur auteur supposé.

Cette compréhension du prescrit légal a été confirmée par le Conseil d'État dans ses arrêts n° 216.712 du 7 décembre 2011, n° 217.043 du 23 décembre 2011, n° 217.104 du 4 janvier 2012 et n° 219.928 du 25 juin 2012. Ce dernier arrêt précise à ce sujet :

“Krachtens deze bepaling hebben de processen-verbaal opgemaakt door de bevoegde personeelsleden bewijskracht tot het tegendeel bewezen is voor zover een afschrift ervan ter kennis wordt gebracht van de vermoedelijke dader binnen een termijn van tien dagen die een aanvang neemt de dag na de vaststelling van het misdrijf.

De voormelde termijn van tien dagen gaat slechts in vanaf de dag waarop de onderzoekers in staat zijn alle bestanddelen van de overtreding met zekerheid te kennen en er geen twijfel meer blijft bestaan omtrent de identiteit van de overtreder.

De verzoekende partij kan derhalve niet worden gevolgd in haar stelling dat de termijn in artikel 11 van de ordonnantie begint te lopen vanaf "de dag waarop de overtreding als dusdanig wordt begaan" of ten laatste vanaf «de dag waarop het B.I.M. over de gegevens van BAC en Belgocontrol beschikt», en dus voor het ogenblik waarop alle bestanddelen van de overtreding met zekerheid gekend zijn en er geen enkele twijfel meer blijft bestaan omtrent de identiteit van de overtreder. Het middel mist aldus in zoverre juridische grondslag.

Uit de gegevens van het dossier blijkt dat de processen-verbaal van [...] en 27 oktober 2008 naar de verzoekende partij werden verzonden op respectievelijk 27 juni 2008 en 30 oktober 2008. De verzoekende partij toont niet aan dat de redelijke termijn waarover de verbalisanten beschikken na de analyse van de meetresultaten waaruit de geluidsoverschrijdingen kunnen worden opgemaakt en van de gegevens van Belgocontrol, om de identiteit van de overtreder te weten te komen, zou zijn geschonden”.

Il ressort également de cette jurisprudence que l'I.B.G.E. dispose, après l'analyse des mesures et des données de tiers, d'un délai raisonnable pour identifier l'auteur supposé.

Les procès-verbaux dressés, portant sur des dépassements commis au cours des mois précédents et qui contiennent l'identité de l'auteur, ont tous été communiqués à la requérante dans le délai de 10 jours imposé. La question de la conséquence du dépassement du délai de 10 jours ne se pose donc pas.

2.1.2. La requérante estime également violé l'article 12, § 1^{er}, 1°, de l'arrêté du 21 novembre 2002, dès lors qu'aucun des rapports de mesure ne ferait état des conditions atmosphériques dans lesquelles les infractions ont été commises ou feraient seulement état des conditions de pluie et de vent à l'observatoire d'Uccle plutôt qu'aux stations de mesure et dans la demi-heure des faits litigieux plutôt qu'au moment précis des faits.

La disposition vantée n'impose pas que les conditions atmosphériques précisées dans les rapports de mesure soient relevées à l'endroit précis où se situent les stations de mesure. Une observation effectuée à l'observatoire d'Uccle est suffisamment représentative des conditions atmosphériques observées aux stations de mesure pour les besoins de ces relevés. Il en va de même d'un relevé effectué une fois par période d'une demi-heure. La disposition ne précise pas plus ce qu'il faut entendre par “conditions

atmosphériques”, ce qui laisse une certaine latitude à l’administration. En effet, on ne peut exiger d’elle qu’elle renseigne toutes les conditions atmosphériques concevables, en ce compris par exemple le type de précipitations ou le niveau d’ensoleillement. La mise en œuvre concrète des exigences légales en cause est donc conforme à celles-ci.

Au surplus, il ressort d’analyses de l’I.B.G.E. que les précipitations sont sans influence significative sur les constats de dépassement des normes sonores. Par les vents les plus forts, défavorables aux prises de mesure, moins de dépassements sont constatés, de sorte que ces vents forts favorisent en fait les compagnies aériennes. L’analyse, en fonction de l’orientation du vent, des dépassements nocturnes provoqués par des avions d’un même type et perçus par une même station de mesure au cours de deux années montre que la variation des niveaux moyens de bruit (SEL) engendré par ces avions est comprise dans un intervalle de 1 dB(A) autour de la valeur moyenne globale, soit dans l’intervalle de précision admis pour un sonomètre de classe 1. Il en résulte que l’orientation du vent n’affecte pas significativement les prises de mesure. La température est à très peu de chose identique sur tout le territoire régional et de plus, la documentation technique ne relève pas d’influence de la température sur le fonctionnement des sonomètres. En conclusion, on ne constate pas d’influence, soit significative, soit défavorable aux compagnies aériennes, des conditions atmosphériques sur le fonctionnement des sonomètres, en manière telle qu’à supposer que certaines conditions atmosphériques à l’observatoire d’Uccle ne seraient pas parfaitement identiques à celles à l’endroit précis des mesures, ceci serait sans influence défavorable à la requérante sur les mesures de niveaux sonores.

L’argument tiré par la requérante du rapport de l’auditeur dans l’affaire A. 201.898/XV-1696 en cause de KALITTA n’a pas été retenu par le Conseil d’État dans son arrêt subséquent.

Par ailleurs, la requérante n’invoque *in concreto* aucune condition atmosphérique exceptionnelle qui serait survenue lors d’un des vols incriminés et qui devrait être prise en considération pour l’évaluation de l’amende. Leur non-mention éventuelle dans les procès-verbaux est dès lors, de ce point de vue aussi, sans conséquence.

Les procès-verbaux mentionnent par ailleurs les conditions atmosphériques de manière générale. L’exigence d’indication des conditions atmosphériques, rappelée par la Cour Constitutionnelle, est dès lors respectée.

L’argument suivant lequel la requérante serait dans l’impossibilité de vérifier les conditions atmosphériques ou leur caractère exceptionnel ne peut être retenu. En effet, dans la mesure où ce sont les avions et pilotes de la requérante qui ont commis les infractions, ses pilotes peuvent parfaitement lui signaler d’éventuelles circonstances exceptionnelles.

Le moyen n’est pas fondé.

2.2. Mesure de restriction d’exploitation interdite par la directive 2002/30/CE

2.2.1. Dans une première branche de ce moyen, la requérante soutient que la législation bruxelloise, notamment l’arrêté du 27 mai 1999, constitue une mesure de restriction d’exploitation interdite par la directive 2002/30/CE relative à l’établissement de règles et procédures concernant l’introduction de restrictions d’exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté. Elle rappelle la conclusion de l’arrêt rendu le 8 septembre 2011 par la Cour de

justice de l'Union européenne (CJUE) dans l'affaire "European Air Transport s.a. contre Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale", rédigée comme suit : "une «restriction d'exploitation» constitue une mesure prohibitive totale ou temporaire interdisant l'accès d'un aéronef à réaction subsonique civil à un aéroport d'un État membre de l'Union. Par conséquent, une réglementation nationale en matière d'environnement, qui impose des limites maximales de nuisance sonore mesurée au sol, à respecter lors du survol de territoires situés à proximité de l'aéroport, ne constitue pas, en tant que telle, une «restriction d'exploitation» au sens de cette disposition, à moins que, en raison des contextes économique, technique et juridique pertinents, elle puisse avoir les mêmes effets qu'une interdiction d'accès audit aéroport". Elle rappelle également le motif n°33 de cet arrêt, qui énonce que : "Dans l'affaire au principal, il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier si les mesures adoptées par la Région de Bruxelles-Capitale ont de tels effets".

Dans son arrêt n° 217.243 du 16 janvier 2012, le Conseil d'État, juridiction de renvoi, a effectué la vérification de fait en ces termes :

"Considérant que l'aéroport de Bruxelles-National n'a jamais cessé d'être exploité; qu'il ressort du dossier et des écrits de procédure de la requérante qu'en 2005, 11,18 % des décollages effectués par ses appareils auraient donné lieu à une infraction, même si lors de l'emploi de certaines routes, la proportion était plus élevée; que l'effet de la réglementation bruxelloise sur le bruit est vraisemblablement d'interdire de facto l'emploi de certains appareils, mais non d'empêcher une entreprise de transport aérien d'atterrir à Bruxelles-National et d'en décoller avec tous ses appareils; que cette réglementation n'a pas «les mêmes effets qu'une interdiction d'accès audit aéroport» au sens où la Cour l'a jugé; qu'en cette branche, le moyen n'est pas fondé".

La requérante cite l'arrêt en cause d'EAT n° 224.234 du 3 juillet 2013, dans lequel le Conseil d'État a également rejeté un moyen similaire :

"Considérant que s'il est vrai que les avions qui décollent de l'aéroport de Bruxelles-National sont tenus de suivre les indications qui leur sont données par les autorités de contrôle du trafic aérien, la requérante n'établit pas que ces indications imposent nécessairement un comportement tel que les avions qui les respectent créent une gêne sonore dépassant les normes fixées par le Gouvernement; que de très nombreux avions décollent de l'aéroport de Bruxelles-National et y atterrissent sans provoquer un bruit qui dépasse ces normes; qu'à supposer qu'il ne soit pas possible pour le pilote de déterminer avec précision le volume sonore que son appareil provoquera au niveau du sol, le fait qu'une faible proportion d'appareils soient en infraction indique qu'il est possible, en prenant une marge de sécurité adéquate, de piloter l'appareil de manière à ne pas commettre d'infraction; que le moyen n'est pas fondé".

Cette jurisprudence a encore été confirmée dans l'arrêt du Conseil d'État n° 228.023 du 8 juillet 2014, en cause ABX AIR Inc.

La requérante affirme que lorsque les avions de la compagnie TAP survolent les sonomètres de l'I.B.G.E., ils sont en mode de pilotage automatique et qu'avant de passer en pilotage automatique, le comportement des pilotes est entièrement conditionné par les instructions contraignantes des autorités fédérales et fédérées. Elle omet de prendre en considération que les instructions contraignantes offrent aux pilotes, par leur nature, des marges de manœuvre. Il est à observer qu'il n'est nullement établi que les normes de bruit régionales font partie des paramètres qui affectent directement le pilotage automatique.

La requérante soutient sans nuance, à plusieurs reprises, que les avions exploités ne peuvent être en cause parce que ce sont des avions qui satisfont au “chapitre 4”, c’est-à-dire des avions qui satisfont aux normes acoustiques du volume 1, 2^e partie, chapitre 4, de l’annexe 16 de la Convention relative à l’aviation civile internationale, soit la meilleure catégorie possible. Il y a toutefois lieu de constater qu’elle n’établit pas que ces avions répondent à ces critères.

Le Collège d’environnement constate, par ailleurs, qu’un des éléments clés de cet exposé de la requérante est qu’au moment de la commission des infractions, ses avions volaient en “pilote automatique”.

Le fait de voler en mode de pilotage automatique n’exonère nullement les pilotes de leur responsabilité et il est à observer que les normes de bruit régionales ne font pas partie des paramètres qui affectent directement le pilotage automatique.

La requérante soutient que la commission ou non de ces infractions ne dépendrait donc pas de la qualité acoustique de ses avions ou du comportement de ses pilotes mais bien des routes qu’elle a dû suivre. Elle en déduit que qualifier ces décollages d’infraction s’assimile donc bel et bien à une interdiction d’accès à l’aéroport.

Au surplus, pour conclure comme la requérante que l’arrêté du 27 mai 1999 aurait, de fait, les mêmes effets qu’une interdiction d’accès à l’aéroport de Bruxelles-National, il conviendrait de prendre en considération l’ensemble des routes aériennes menant à ou partant de cet aéroport, sans se limiter à l’une d’entre elle ni à celles d’entre elles qui survolent la Région de Bruxelles-Capitale.

Partant, c’est à tort que la requérante soutient que l’arrêté du 27 mai 1999 aurait, de fait, les mêmes effets qu’une interdiction d’accès à l’aéroport de Bruxelles-National.

La requérante tente également de démontrer juridiquement le bien-fondé de son moyen. À ce propos, elle invoque les observations écrites formulées par la Commission européenne le 22 juin 2010 à l’occasion de la procédure devant la CJUE n° C-120/10, sur question préjudicielle.

Toutefois, au terme d’un long exposé, ces observations de la Commission européenne apportent, aux questions préjudicielles, les réponses suivantes :

“51. Il apparaît que les mesures litigieuses n’entrent pas dans le champ d’application de la directive 2002/30/CE. Comme l’a relevé le Conseil d’État dans ses arrêts du 9 mai 2006, l’arrêté du 27 mai 1999 «n’a pas 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». (...)

52. Par ailleurs, contrairement à ce qui semble constituer un postulat pour la juridiction de renvoi, ces mesures n’ont pas pour effet de «limiter» l’accès à l’aéroport de Bruxelles-National des avions les plus courants, et notamment des «avions Chapitre 4», dès lors qu’elles ne sont pas la cause directe et immédiate d’une telle «limitation», au demeurant non avérée (...). En tout état de cause, la circonstance qu’une telle limitation pourrait exister, en raison de l’effet potentiellement dissuasif des amendes infligées aux transporteurs aériens, ne suffit pas à faire entrer ces mesures dans le champ d’application de la directive 2002/30/CE.

53. Les mesures en cause relèvent d'une politique sectorielle distincte de celle de la navigation aérienne".

La première branche du moyen n'est pas fondée.

2.2.2. Dans une deuxième branche du même moyen, la requérante rappelle que l'arrêté du 27 mai 1999 fixe des normes de bruit d'immission et soutient que cela est illégal au regard de l'article 4, § 4, de la directive 2002/30/CE.

La disposition visée au moyen est libellée comme suit : "les restrictions d'exploitation basées sur les performances se fondent sur le bruit émis par l'aéronef, déterminé par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume 1, troisième édition (juillet 1993) de la convention relative à l'aviation civile internationale".

La requérante n'expose pas en quoi la fixation de normes d'immission de bruit serait contraire à la disposition vantée. Au-delà, il ressort de l'article 4 de la directive visée que cet article concerne les autorités qui envisagent d'introduire des restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports. Son paragraphe 4 vise plus particulièrement les restrictions d'exploitation basées sur les performances des aéronefs. Tel n'est pas l'objet de l'arrêté du 27 mai 1999, qui fixe des normes d'immission de bruit applicables en tout point et à tout moment sur le territoire régional, indépendamment de la nature et des performances des sources de bruit. Partant, l'arrêté du 27 mai 1999 n'entre pas dans le champ d'application de l'article 4, § 4, de la directive 2002/30/CE.

La deuxième branche du moyen n'est pas fondée.

2.2.3. Dans une troisième branche du même moyen, la requérante invoque l'article 6 de la directive 2002/30/CE qui autorise sous condition d'introduire des restrictions d'accès visant à retirer de la circulation certaines catégories d'aéronef, à l'exception des aéronefs en conformité avec les normes acoustiques du volume 1, deuxième partie, chapitre 4, de l'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale. À ce propos, la requérante soutient que "en infligeant néanmoins des amendes administratives aux compagnies aériennes qui les exploitent, la RBC démontre que l'arrêté du 27 mai 1999 vise et – à tout le moins – a *de facto* pour effet de limiter l'exploitation de certains avions chapitre 3, ce qu'interdit l'article 6 de la directive 2002/30/CE". (...)

Quant à l'affirmation selon laquelle les infractions litigieuses auraient toutes été commises par les avions "chapitre 4" de la flotte de la requérante, soit par les avions les plus silencieux sur le marché, outre ce qui a été dit au point 2.2.1., il paraît qu'elle est sans pertinence dès lors qu'elle reconnaît que ces mêmes avions "ont effectué un important nombre de vols au cours desquels aucun dépassement des normes de bruit n'a été enregistré". Au-delà, la réponse donnée au moyen de la seconde branche vaut également pour le moyen de la troisième branche. Il n'est pas contestable que certains vols effectués par tous modèles d'avions "chapitre 4" survolant le territoire régional, en ce compris de nuit, respectent les normes d'immission de bruit fixées par l'arrêté du 27 mai 1999. Il s'en déduit que l'arrêté du 27 mai 1999 ne participe à aucune règle qui constituerait ou s'apparenterait à une règle de restriction d'accès affectant quelque type d'avion "chapitre 4" que ce soit.

La troisième branche du moyen n'est pas fondée.

2.2.4. Il n'y a donc pas lieu, pour le Collège d'environnement, d'examiner s'il lui serait interdit d'appliquer une disposition de droit interne contraire à une disposition de droit communautaire, comme suggéré dans une quatrième branche du moyen.

Le moyen n'est pas fondé.

2.3. Contrainte ou ignorance invincible

La requérante entend se prévaloir de causes de justification, à savoir la contrainte et l'ignorance invincible. Elle estime en effet, d'une part, avoir agi sous la contrainte des instructions obligatoires de l'État fédéral, de BAC et de BELGOCONTROL et, d'autre part, que les infractions pour lesquelles elle est poursuivie sont imprévisibles.

À propos de ce moyen, l'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 44/2011 déjà évoqué a établi ce qui suit :

“B.37. Une quatrième branche de la quatrième question préjudicielle invite la Cour à se prononcer sur le fait que, dans le cadre de la procédure d'amende administrative visée par l'ordonnance en cause, il serait impossible d'invoquer le bénéfice de la contrainte irrésistible et de l'erreur invincible.

B.38. Ces causes d'exonération de la faute précitées renvoient à l'application de l'article 71 du Code pénal. La nature pénale d'une amende administrative au sens de l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme a pour effet que les garanties de cette disposition doivent être respectées, mais n'a pas pour conséquence que cette amende serait de nature pénale selon la législation belge et, dès lors, que l'article 71 du Code pénal lui serait ou devrait lui être applicable.

B.39. Rien n'empêche la personne qui se voit infliger une sanction administrative de faire valoir que le comportement en question ne peut lui être imputé”.

C'est donc sous l'angle de l'imputabilité que ce moyen sera examiné.

Comme déjà relevé, la requérante invoque le pilotage automatique mais elle n'affirme pas que le recours au pilote automatique serait obligatoire et le Collège d'environnement s'interroge sur l'opportunité, du point de vue du respect des normes de bruit, de recourir à cet instrument. En outre, la requérante omet de prendre en considération les marges de manœuvre qu'offrent aux pilotes les instructions contraignantes des autorités compétentes.

La requérante ne démontre pas plus que le contrôle de tous les paramètres susceptibles de lui permettre d'éviter la commission d'une infraction lui échappe.

La requérante évoque l'influence des conditions climatiques. L'arrêté du 27 mai 1999 introduit des normes d'immission, un type de normes où le lien de la source à l'effet contient par définition une marge d'impondérables, tels que ces conditions climatiques. Pour respecter les normes de bruit, les compagnies aériennes doivent être conscientes de ces impondérables et adapter la conduite de leurs avions en en tenant compte (C.E., arrêt n° 217.243 du 16 janvier 2012). L'article 2 de l'arrêté du 27 mai 1999 dispose d'ailleurs que les normes sonores doivent être respectées “quelles que soient les conditions atmosphériques”.

Dès lors que les compagnies aériennes connaissent les différents paramètres extérieurs pouvant influencer l'immission sonore perçue au sol et peuvent régler leur comportement en fonction de ceux-ci, la commission des infractions aux normes de bruits en cause n'échappe pas à leur maîtrise.

Le moyen a été examiné par le Conseil d'État dans son arrêt n° 227.801 du 23 juin 2014 en cause EUROPEAN AIR TRANSPORT LEIPZIG [...]. Il a conclu à son absence de fondement.

La non-imputabilité des infractions à la requérante n'est donc pas démontrée.

Le moyen n'est pas fondé.

2.4. Circonstances atténuantes

À titre subsidiaire, la requérante sollicite le bénéfice de circonstances atténuantes et la réduction de l'amende.

Elle fait valoir que les infractions ont toutes été commises avec ses avions chapitre 4, dont il a déjà été dit au point 2.2.1 qu'il n'est pas établi par la requérante qu'ils appartiennent à cette catégorie, de sorte qu'elle n'aurait pas pu les éviter en remplaçant ses avions par des avions plus silencieux et que rien dans le comportement de TAP ou de ses pilotes n'explique les infractions. Elle avance également que l'I.B.G.E. n'indique pas quel comportement adopter pour ne pas être en infraction.

Les éléments avancés par la requérante ne justifient pas que l'amende soit réduite en dessous du minimum légal. Il appartient à la compagnie et aux pilotes d'adapter leur comportement, le poids du chargement, la manière de décoller, les puissances des moteurs utilisés, *etc.*, afin de ne pas commettre d'infraction. Il n'appartient pas à l'I.B.G.E. de donner des instructions précises à cet égard.

La prise en compte individuelle par l'I.B.G.E., dans le calcul du montant de l'amende, de chaque vol ayant provoqué un dépassement des normes, a pour effet que les éventuels efforts déployés par les compagnies aériennes ont une incidence directe sur ledit montant.

La requérante n'apporte pas la preuve des efforts qu'elle déploierait dans le but de cesser de commettre des dépassements sonores. Elle ne démontre à suffisance aucun élément pouvant s'analyser comme circonstance atténuante.

Dès lors que le montant de l'amende est adéquat, il n'y a pas lieu de faire droit à la demande de la requérante de la réduire à un euro par infraction dûment établie.

Le moyen n'est pas fondé.

2.5. Suspension du prononcé - sursis

La requérante sollicite le bénéfice d'une mesure de suspension du prononcé de la condamnation ou, à tout le moins, d'un sursis à l'exécution de la peine.

Ces mesures de mise à l'épreuve des délinquants, qui ont été introduites par la loi du 29 juin 1964 concernant la suspension, le sursis et la probation, peuvent être décidées au pénal par un juge. Cette loi n'a pas vocation à être mise en œuvre par une autorité administrative infligeant une amende administrative et l'ordonnance de 1999 ne le prévoit pas non plus. Les amendes administratives répondent à une autre logique que les poursuites judiciaires, en manière telle que c'est sans entraîner de discriminations que certains mécanismes propres à la procédure pénale ne trouvent pas à s'appliquer dans le cadre des procédures administratives, ce que ne contredit pas la décision citée de la Cour constitutionnelle.

Il y a lieu de rappeler, pour autant que de besoin, que, par son arrêt n° 25/2016 du 18 février 2016, la Cour constitutionnelle a annulé l'article 45 du Code de l'inspection, mais uniquement en ce qu'il ne permet pas d'assortir d'un sursis la décision d'infliger une amende administrative alternative. Dans

son arrêt, la Cour précise que l'annulation partielle de cette disposition "n'a pas pour conséquence que celle-ci ne pourrait plus, dans l'attente d'une intervention législative, être appliquée par les autorités administratives et par le Conseil d'État lorsqu'ils constatent que les infractions sont établies, que le montant de l'amende n'est pas disproportionné à la gravité de l'infraction et qu'il n'y aurait pas eu lieu d'accorder un sursis même si cette mesure avait été prévue par la loi" (considérant B.30.2).

À supposer même que les principes d'égalité et de non-discrimination accorderaient à l'autorité administrative la faculté de suspendre le prononcé ou de surseoir à l'exécution de l'amende, en l'espèce, le caractère répété des infractions empêcherait, à l'estime du Collège d'environnement, la requérante d'en bénéficier.

Le moyen n'est donc pas fondé.

2.6. Code de l'inspection

Le dépassement des normes était précédemment sanctionné par une amende administrative d'un montant compris entre 625 euros à 62.500 euros, ceci par application de l'article 33, 7°, b), de l'ordonnance 1999.

Depuis l'entrée en vigueur, le 1er janvier 2015, du Code de l'inspection, il résulte de la combinaison des articles 2, 31, 42 et 45 de ce code que la sanction administrative applicable est une amende administrative alternative d'un montant situé dans la fourchette allant de 50 à 62 500 euros. Le montant inférieur de la fourchette prévue à l'article 45 de ce code étant inférieur au montant inférieur de la fourchette applicable au moment du constat de l'infraction, par application de l'article 54, § 2, du Code, il convient d'avoir égard à la fourchette prévue par le code.

Toutefois, l'introduction du Code de l'inspection ne justifie pas, à lui seul, une révision à la baisse des amendes fixées selon le régime antérieur. La réforme qui s'est traduite dans l'adoption du Code de l'inspection a notamment pour objet d'uniformiser les différents régimes d'amendes, ce qui explique que le montant bas de la fourchette passe de 625 à 50 euros. La nature de l'infraction doit toutefois être prise en considération dans la détermination du montant de l'amende qui la sanctionne dès lors que la pénalité prévue à l'article 45 l'est pour des infractions de natures très diverses. Ainsi, un défaut de tri des déchets, dont l'impact immédiat sur la vie des Bruxellois en général est relativement limité, n'est pas comparable à un dépassement des normes de bruit dérangeant tout un quartier, voire plusieurs quartiers.

Le montant de l'amende reste compris dans la fourchette de montants prévue par le Code de l'inspection. Ainsi, il n'excède pas le plafond fixé à l'article 45 du code, compte tenu de la règle de concours d'infractions fixée à son article 48.

Le moyen n'est pas fondé.

2.7. En conclusion

Les faits infractionnels sont démontrés à suffisance et la décision entreprise est régulière. L'amende infligée est justifiée dans son principe.

Il ressort de l'ensemble des éléments au dossier, et notamment de l'intensité des dépassements constatés, qu'un montant de 7.865 euros est adéquat.

Le Collège d'environnement [...]
décide :

Article 1 : L'amende administrative de 7.865 euros infligée le 22 janvier 2016 par le fonctionnaire dirigeant de l'I.B.G.E. à la compagnie aérienne TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES est confirmée".

IV. Premier moyen

IV.1. Thèse de la partie requérante

La partie requérante prend un premier moyen du "défaut de base réglementaire et légale (violation de la Constitution, notamment de son article 108), exception d'illégalité (violation de l'article 159 de la Constitution)". Elle expose que l'arrêté du 27 mai 1999 est illégal en ce qu'il viole les articles 4 et 6 de la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté, qui s'applique aux mesures de restriction d'exploitation, que l'article 2, e), de la directive définit comme étant des mesures liées au bruit qui limitent ou réduisent l'accès des avions à réaction subsoniques civils à un aéroport. Elle affirme qu'en raison des contextes économique, technique et juridique pertinents, l'arrêté du 27 mai 1999 a les mêmes effets qu'une interdiction d'accès à l'aéroport de Bruxelles-National et qu'il s'agit donc d'une mesure de restriction d'exploitation soumise aux conditions visées par la directive 2002/30/CE, précitée. Elle soutient qu'en fixant des normes de bruit d'émission dont aucun avion – même "chapitre 4" – ne permet de garantir le respect à son opérateur, cet arrêté viole les articles 4, § 4, et 6 de la directive 2002/30/CE, précitée, en vertu desquels toutes les mesures de restrictions d'exploitation adoptées par les autorités compétentes, en l'espèce l'I.B.G.E. (Bruxelles Environnement), doivent être fondées "sur le bruit émis par l'aéronef, déterminé par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume 1, 3^e édition (juillet 1993) de la convention relative à l'aviation civile internationale", et en vertu desquels les autorités compétentes des États membres peuvent uniquement interdire ou limiter l'exploitation des avions présentant une faible marge de conformité avec le "chapitre 3", et ce dans le respect de conditions strictes, telles que le respect d'un timing très précis, *quod non* en l'espèce. La partie requérante demande également que, le cas échéant, la question préjudicielle suivante soit posée à la Cour de justice de l'Union européenne :

"Comme il est constaté que, lorsqu'ils décollent de l'aéroport de Bruxelles-National en empruntant la route aérienne prescrite par l'administration fédérale, même les aéronefs classés au "chapitre 4" de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale et ceux classés au "chapitre 3" de ce texte avec une marge de conformité non faible, violent fréquemment les normes de bruit fixées (sans distinction selon la classe d'avions concernée) par l'arrêté du Gouvernement bruxellois du 27 mai 1999,

fondées sur le bruit perçu au sol sur la route aérienne et assorties de sanctions pénales, sans que l'administration régionale bruxelloise leur indique un comportement économiquement viable leur permettant avec certitude d'éviter d'enfreindre l'interdiction pénale, ces normes interdisent en pratique le décollage et constituent une restriction d'exploitation,

(i) l'article 4 de la Directive 2002/30/CE, aux termes duquel "les restrictions d'exploitation basées sur les performances se fondent sur le bruit émis par l'aéronef, déterminé par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume I, 3^e édition (juillet 1993) de la convention relative à l'aviation civile internationale" doit-il s'interpréter comme s'opposant à une restriction d'exploitation fondée sur le bruit perçu au sol ?

(ii) l'article 6.2 de la même directive en ce qu'elle s'applique à des avions satisfaisant aux normes du volume, 2^e partie, chapitre 4, de l'Annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale et à des avions satisfaisant aux normes du chapitre 3, avec une marge non faible de conformité doit-il s'interpréter comme s'opposant à une restriction d'exploitation indépendante de la classe de l'avion ?".

IV.2. Appréciation

Ce premier moyen a déjà été examiné à plusieurs reprises par le Conseil d'État. Ainsi, dans son arrêt n° 241.596 du 24 mai 2018, il a jugé ce qui suit:

"Considérant que la requérante prend un deuxième moyen du défaut de base réglementaire et légale (violation de la Constitution, notamment de son article 108), exception d'illégalité (violation de l'article 159 de la Constitution) et excès de pouvoir;

[...]

que, dans une seconde branche, elle soutient que l'arrêté du 27 mai 1999 constitue une mesure de restriction d'exploitation au sens de l'article 2, e), de la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté, soit "restriction d'exploitation", une mesure liée au bruit qui limite ou réduit l'accès des avions à réaction subsoniques civils à un aéroport; il peut s'agir de restrictions d'exploitation visant à interdire l'exploitation d'aéronefs présentant une faible marge de conformité dans des aéroports déterminés, ou de restrictions d'exploitation partielles, qui limitent l'exploitation des avions à réaction subsoniques civils selon la période de temps considérée; qu'ainsi l'acte attaqué est soumis aux conditions visées par cette directive; qu'elle soutient que cet arrêté, en fixant des normes de bruit d'émission dont aucun avion - même "chapitre 4" - ne permet de garantir le respect à son opérateur, viole les articles 4, § 4, et 6 de la directive 2002/30/CE, en vertu desquels toutes les mesures de restrictions d'exploitation adoptées par les autorités compétentes, en l'espèce l'I.B.G.E., doivent être fondées "sur le bruit émis par l'aéronef, déterminé par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume 1, 3^e édition (juillet 1993) de la convention relative à l'aviation civile internationale", et en vertu desquels les autorités compétentes des États membres peuvent uniquement interdire ou limiter l'exploitation des avions présentant une faible marge de conformité avec le "chapitre 3" et ce, dans le respect de conditions strictes, tel que le respect d'un timing très précis; qu'elle en conclut que l'arrêté du 27 mai 1999 est illégal et que l'acte attaqué est dépourvu de fondement légal; qu'elle demande au Conseil d'État de

désigner un expert et de poser à la Cour de justice de l'Union européenne la question préjudicielle suivante :

“Comme il est constaté que, lorsqu'ils décollent de l'aéroport de Bruxelles-National en empruntant la route aérienne prescrite par l'administration fédérale, même les aéronefs classés au «chapitre 4» de l'Annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale et ceux classés au «chapitre 3» de ce texte avec une marge de conformité non faible, violent fréquemment les normes de bruit fixées (sans distinction selon la classe d'avions concernée) par l'arrêté du gouvernement bruxellois du 27 mai 1999, fondées sur le bruit perçu au sol sur la route aérienne et assorties de sanctions pénales, sans que l'administration régionale bruxelloise leur indique un comportement économiquement viable leur permettant avec certitude d'éviter d'enfreindre l'interdiction pénale, ces normes interdisent en pratique le décollage et constituent une restriction d'exploitation;

(i) l'article 4 de la directive 2002/30/CE, aux termes duquel «les restrictions d'exploitation basées sur les performances se fondent sur le bruit émis par l'aéronef, déterminé par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume 1, 3^e édition (juillet 1993) de la convention relative à l'aviation civile internationale» doit-il s'interpréter comme s'opposant à une restriction d'exploitation fondée sur le bruit perçu au sol ?

(ii) l'article 6.2 de la même directive en ce qu'elle s'applique à des avions satisfaisant aux normes du volume 1, 2^e partie, chapitre 4, de l'Annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale et à des avions satisfaisant aux normes du chapitre 3, avec une marge non faible de conformité doit-il s'interpréter comme s'opposant à une restriction d'exploitation indépendante de la classe de l'avion ?”;

qu'elle développe son argumentation dans son mémoire en réplique et dans son dernier mémoire;

2. Appréciation du Conseil d'État

[...]

Considérant, sur la seconde branche, que, par son arrêt du 8 septembre 2011 (affaire C-120/10), la Cour de justice de l'Union européenne a décidé ce qui suit:

“[...] une réglementation nationale en matière d'environnement, qui impose des limites maximales de nuisance sonore mesurée au sol, à respecter lors du survol de territoires situés à proximité de l'aéroport, ne constitue pas, en tant que telle, une «restriction d'exploitation» au sens de cette disposition, à moins que, en raison des contextes économique, technique et juridique pertinents, elle puisse avoir les mêmes effets qu'une interdiction d'accès audit aéroport”;

que l'arrêt précise que tel serait le cas si les limites imposées étaient “si restrictives qu'elles contraignent les exploitants d'aéronefs à renoncer à leur activité économique”; que le motif n° 32 de l'arrêt porte que “dans l'affaire au principal, il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier si les mesures adoptées par la Région de Bruxelles-Capitale ont de tels effets”;

Considérant que ni l'acte attaqué ni les textes législatifs et réglementaires sur lesquels il se fonde ne constituent en eux-mêmes des restrictions d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National; qu'ils ont au contraire pour objet et pour effet de sanctionner le dépassement de normes de bruit dans la Région de Bruxelles-Capitale, commis à l'occasion de cette exploitation; que les éléments produits par la requérante n'établissent pas que la réglementation bruxelloise sur le bruit aurait un effet à ce point restrictif qu'elle empêcherait une entreprise de transport aérien d'atterrir à Bruxelles-National et d'en décoller ou compromettrait la poursuite ou la viabilité de son activité; que

cette réglementation n'a pas "les mêmes effets qu'une interdiction d'accès audit aéroport", au sens où la Cour l'a jugé; qu'il n'est pas nécessaire d'interroger à nouveau la Cour de justice; que [la seconde branche du moyen n'est pas fondée]".

Il n'y a pas lieu de se départir de cette jurisprudence et d'interroger la Cour de justice de l'Union européenne à titre préjudiciel. En conséquence, le premier moyen n'est pas fondé.

V. Deuxième moyen

V.1. Thèse de la partie requérante

La partie requérante prend un deuxième moyen de la violation du principe général de droit pénal prévoyant l'exclusion de l'infraction en cas de cause de non-imputabilité. Elle soutient qu'elle a agi sous la contrainte irrésistible et dans l'erreur invincible, que les pistes et manœuvres de décollage lui sont imposées par les autorités fédérales, qu'il s'agit d'un ordre de l'autorité et que, sans cet ordre, elle n'aurait pas survolé Bruxelles et commis les infractions qui lui sont reprochées. Elle cite à cet égard un jugement du Tribunal de première instance de Bruxelles du 31 juillet 2014 dans lequel il a été jugé que des infractions analogues étaient "la conséquence directe et immédiate des instructions relatives aux routes aériennes nouvelles". Elle affirme qu'au demeurant, ni ses pilotes ni elle-même ne disposent de moyens techniques pour limiter le bruit émis par ses avions et qu'elle n'a pas non plus d'emprise sur le régime du moteur lors du décollage de ses appareils puisqu'elle a l'obligation de manœuvrer conformément aux instructions des autorités fédérales (BELGOCONTROL). Elle ajoute qu'il n'y a pas de responsabilité pénale sans faute et expose que lorsqu'un justiciable soulève une cause de justification, il doit uniquement démontrer que son allégation n'est pas dénuée de toute crédibilité, à charge pour la partie poursuivante d'en prouver l'inexactitude, ce que n'a pas fait l'I.B.G.E. (Bruxelles Environnement). Elle en conclut les infractions qui lui sont reprochées ont été commises sous la contrainte irrésistible ou dans l'erreur invincible et qu'elles ne peuvent légalement lui être imputées.

Elle répète son argumentation dans son mémoire en réplique.

Dans son dernier mémoire, elle fait valoir que la jurisprudence déjà établie vise la contrainte irrésistible mais pas l'hypothèse de l'erreur invincible. Selon elle, tel est bien le cas en l'occurrence puisque les pilotes n'ont aucun moyen de déterminer, au moment où ils adoptent un comportement, si celui-ci est

punissable ou non, ce qui ne pourra être établi qu'après dépouillement des mesures de bruit prises au sol et le calcul du SEL (*Sound Exposure Level*).

V.2. Appréciation

Ce moyen a déjà été examiné à plusieurs reprises par le Conseil d'État. Ainsi, dans l'arrêt n° 234.336 du 12 avril 2016, le Conseil d'État a jugé ce qui suit :

"Considérant que s'il est vrai que les avions qui décollent de l'aéroport de Bruxelles-National sont tenus de suivre les indications qui leur sont données par les autorités de contrôle du trafic aérien, et que le risque de dépassement des normes de bruit est plus élevé lorsque certaines conditions sont ainsi imposées, la requérante n'établit pas que ces indications imposent nécessairement un comportement tel que les avions qui les respectent créent une gêne sonore dépassant les normes fixées par le Gouvernement; que de très nombreux avions décollent de l'aéroport de Bruxelles-National et y atterrissent sans provoquer un bruit qui dépasse ces normes; qu'à supposer qu'il ne soit pas possible pour le pilote de déterminer avec précision le volume sonore que son appareil provoquera au niveau du sol, le fait qu'une faible proportion d'appareils soient en infraction indique qu'il est possible, en prenant une marge de sécurité adéquate, de piloter l'appareil ou de paramétrer le pilotage automatique de manière à ne pas commettre d'infraction; qu'il n'est pas établi que l'avion qui se voit assigner une route donnée, survolant Bruxelles, commette inévitablement des infractions; que la requérante n'établit donc pas l'existence d'une contrainte irrésistible qui aurait dû être retenue comme cause de justification".

Il n'y a pas lieu de se départir de cette jurisprudence.

La partie requérante ne rend pas crédible une erreur invincible propre à l'infraction commise en l'espèce, mais conteste la manière dont l'infraction est définie par le législateur. L'acte attaqué examine adéquatement la question de l'imputabilité et constate notamment que "dès lors que les compagnies aériennes connaissent les différents paramètres extérieurs pouvant influencer l'immission sonore perçue au sol et peuvent régler leur comportement en fonction de ceux-ci, la commission des infractions aux normes de bruit n'échappe pas à leur maîtrise".

En conséquence, le deuxième moyen n'est pas fondé.

VI. Troisième moyen

VI.1. Thèse de la partie requérante

La partie requérante prend un troisième moyen de la violation du Code de l'Inspection, notamment ses articles 15, § 1^{er} et 21.

Elle avance, dans une première branche, que l'acte attaqué confirme une décision lui infligeant une amende, qui repose sur des procès-verbaux qui ne lui ont pas été notifiés dans le délai prévu par le Code de l'Inspection. Elle indique que l'article 23 de ce code prévoit l'obligation de communiquer une copie du procès-verbal "dans les dix jours de la constatation de l'infraction à l'auteur présumé de l'infraction ou au propriétaire du bien [...]". Elle précise ainsi que cet article vise bien l'auteur présumé et non l'auteur identifié et qu'à tout le moins et que ce délai de dix jours commence à courir à partir du jour où l'I.B.G.E. (Bruxelles Environnement) dispose des données de BAC et de BELGOCONTROL sur lesquelles celui-ci se fonde pour identifier la partie requérante comme auteur des infractions en cause. Elle constate cependant que l'I.B.G.E. (Bruxelles Environnement) s'abstient de communiquer la date à laquelle ces données lui ont été transmises. Or, à son estime, cette obligation vise à respecter les droits de la défense en permettant de réunir, dans des conditions réalistes, les preuves nécessaires à la contestation de la matérialité des faits constatés dans les procès-verbaux. Elle est ainsi d'avis qu'il s'agit de formalités substantielles et que les procès-verbaux sont nuls et pas seulement dépourvus de force probante particulière, de sorte que l'I.B.G.E. (Bruxelles Environnement) n'était pas en mesure d'infliger une amende administrative à la partie requérante et que le collège ne pouvait pas confirmer cette décision.

Dans une seconde branche, elle relève que les rapports de mesure doivent également faire état des conditions atmosphériques dans lesquelles les infractions ont été constatées comme le prévoit l'article 15, § 1^{er}, du Code de l'Inspection. Elle souligne que la Cour constitutionnelle, dans un arrêt 25/2016 du 18 février 2016, a souligné la pertinence de l'indication des conditions atmosphériques dans ce contexte et a conclut que ces dernières devaient figurer dans le rapport établi par l'agent. Elle souligne que les procès-verbaux et rapports de mesures en cause ne font pas état des conditions atmosphériques pertinentes (pluie, vent, pression atmosphérique) au moment de l'infraction, mais seulement des paramètres "pluie" et "vent", sur le site de l'Observatoire d'Uccle, avenue Circulaire, et non sur le site du sonomètre enregistrant l'infraction et, enfin, seulement dans la demi-heure de la constatation de l'infraction, et non au moment même de cette

infraction. Elle en déduit que les procès-verbaux, en ce qu'ils sont fondés sur ces rapports de mesures illégaux, doivent être considérés comme nuls et les infractions reprochées à la partie requérante non établies. Elle estime enfin que si l'article 2 de l'arrêté du 27 mai 1999, précité, prévoit que les normes de bruit qu'il fixe sont d'application "quelles que soient les conditions atmosphériques", cela n'exclut en rien le fait que l'autorité administrative peut en tenir compte lorsqu'elle décide s'il y a lieu d'infliger une amende et lorsqu'elle en fixe le montant, notamment parce que les circonstances atmosphériques pourraient constituer des circonstances atténuantes.

Elle réitère ses arguments dans son mémoire en réplique.

VI.2. Appréciation

Ce moyen a déjà été examiné à plusieurs reprises par le Conseil d'État.

Ainsi, quant à la première branche, il a jugé ce qui suit dans l'arrêt n° 240.019 du 28 novembre 2017 :

"Considérant, sur la troisième branche, qu'il résulte de l'article 11 de l'ordonnance du 25 mars 1999 [actuellement article 23 du Code de l'Inspection] que les procès-verbaux établis par les membres du personnel compétents font foi jusqu'à preuve du contraire pour autant qu'une copie en soit portée à la connaissance de l'auteur présumé dans un délai de dix jours qui prend cours à la constatation de l'infraction; que ce délai de dix jours ne commence à courir que le jour où les enquêteurs sont en mesure de connaître avec certitude tous les éléments constitutifs de l'infraction et où aucun doute ne subsiste quant à l'identité du contrevenant, de par la confrontation des mesures de bruit réalisées par des agents de l'I.B.G.E. avec les données de BIAC et BELGOCONTROL relatives aux mouvements d'avions; que c'est la rédaction du procès-verbal qui constitue le constat de l'infraction qui doit être transmis dans le délai de dix jours prévu par le législateur".

En l'espèce, il n'est pas contesté que les procès-verbaux établis les 24 février, 24 mars, 26 mai et 27 juin 2014 ont été transmis à la partie requérante respectivement les 25 février, 25 mars, 30 mai et 1^{er} juillet 2014, soit, dans les quatre cas, dans le délai de dix jours fixé par l'ordonnance.

La première branche du moyen n'est pas fondée.

Quant à la seconde branche, les infractions relevées à la charge de la partie requérante l'ont été aux stations NOH_Nosp (Trassersweg n° 347, à 1120 Bruxelles), BXL_Houb (rue du Houblon n° 47, à 1000 Bruxelles) et LKN_Wann, (avenue Wannecouter, n° 28, à 1020 Bruxelles), et les conditions atmosphériques

ont été observées sur le site de l’Observatoire royal de Belgique (avenue Circulaire à Uccle). La distance entre ce lieu et ces sonomètres est de douze kilomètres (NOH_Nosp, où a été constaté le plus grand nombre d’infractions), onze kilomètres (LKN_Wann) et six kilomètres (BXL_Houb). En dehors de quelques exceptions rarissimes sous nos climats, les phénomènes météorologiques ne sont pas à ce point localisés qu’il y aurait, sur de telles distances, une différence entre les conditions observées suffisamment importante pour que la fiabilité des mesures de bruit en soit entachée.

Il s’ensuit que la seconde branche du moyen n’est pas fondée.

Le troisième moyen n’est pas fondé.

VII. Quatrième moyen

VII.1. Thèse de la partie requérante

Dans son dernier mémoire, la partie requérante prend un nouveau moyen, le quatrième, de la violation de l’article 7 de l’arrêté du 3 juin 1993 relatif au collège d’Environnement qui prévoit que “le Collège ne peut connaître d’un même dossier au cours de réunions successives que si sa composition effective ne varie pas de l’une à l’autre”. Selon elle, le dossier administratif n’établit pas que la composition effective du collège n’a pas varié entre la séance du 25 avril 2016 et sa séance du 9 mai 2016, au cours de laquelle l’acte attaqué a été adopté. À défaut pour la partie adverse de produire une pièce qui en atteste, elle estime qu’il faudra constater que l’acte attaqué a été pris en violation de cet article 7.

VII.2. Appréciation

La partie adverse a joint à son dernier mémoire le procès-verbal de la réunion du collège d’Environnement du 25 avril 2016 au cours de laquelle le collège a chargé un de ses membres de rédiger un projet de décision pour la prochaine séance. Il ressort de ce procès-verbal que la composition du collège était identique lors de cette réunion et lors de la réunion du 9 mai 2016 au cours de laquelle l’acte attaqué a été délibéré et approuvé. Il s’ensuit que le quatrième moyen manque en fait.

VIII. Indemnité de procédure

Dans son mémoire en réponse, la partie adverse sollicite une indemnité de procédure de 700 euros, à la charge de la partie requérante. Il y a lieu de faire droit à sa demande.

PAR CES MOTIFS, LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1^{er}.

La requête est rejetée.

Article 2.

La partie requérante supporte les dépens, à savoir les droits de rôle de 200 euros et l'indemnité de procédure de 700 euros, accordée à la partie adverse.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^e chambre, le dix-neuf juin deux mille dix-neuf, par :

Pascale VANDERNACHT,
Diane DÉOM,
Marc JOASSART,
Frédéric QUINTIN,

président de chambre,
conseiller d'État,
conseiller d'État,
greffier assumé

Le Greffier assumé,

Le Président,

Frédéric QUINTIN.

Pascale VANDERNACHT.