CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.
LA XV^e CHAMBRE

A R R Ê T

n^o 251.094 du 28 juin 2021

A. 216.492/XV-2843

En cause : **la société de droit allemand**
EUROPEAN AIR TRANSPORT LEIPZIG GmbH,
ayant élu domicile chez
M^e Tamara LEIDGENS, avocat,
avenue Louise 65 boîte 11
1050 Bruxelles,

contre :

1. le Collège d'Environnement
de la Région de Bruxelles-Capitale,
2. 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 du recours

Par une requête introduite le 20 juillet 2015, la société de droit allemand European Air Transport Leipzig GmbH demande l'annulation de la « décision du collège d'Environnement du 18 mai 2015 confirmant la décision de l'Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement [IBGE] du 22 décembre 2014 de lui infliger une amende administrative de 103.275 euros 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 novembre 2013 et juillet 2014 ».

II. Procédure

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

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

Les derniers mémoires ont été régulièrement échangés.

Par une ordonnance du 22 avril 2021, notifiée aux parties, l'affaire a été fixée à l'audience publique du 1er juin 2021 et les parties ont été informées qu'elle sera traitée par une chambre composée d'un membre.

À la demande des parties, les audiences des 25 mai, 1er et 22 juin 2021 auxquelles des affaires similaires étaient fixées, ont été supprimées et les affaires concernées ont été reportées sur les audiences des 8 et 15 juin 2021, devant une chambre composée de trois membres. Les parties en ont été informées par un courriel du 21 mai 2021 et par une ordonnance du 26 mai 2021.

M. Élisabeth Willemart, conseiller d'État, a exposé son rapport.

Me Tamara Leidgens, avocat, comparaissant pour la partie requérante, et Me François Tulkens, avocat, comparaissant pour la partie adverse, ont été entendus en leurs observations.

M. Christian Amelynck, premier auditeur chef de section au Conseil d'État, 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 Bruxelles-National.

2. Les 6 et 20 janvier, 24 février, 24 mars, 26 mai, 27 juin, 4 juillet et 20 et 27 août 2014, deux inspecteurs de l'IBGE (actuellement 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 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien par des stations de mesure situées sur le territoire régional durant les mois de novembre et décembre 2013 et de janvier, février, mars, avril, mai, juin et juillet 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 14 et 22 janvier, 25 février, 25 mars, 30 mai, 1er et 8 juillet, 25 août et 1er septembre 2014, l'IBGE (Bruxelles Environnement) adresse à la partie requérante les procès-verbaux précités et l'informe qu'ils sont également transmis au Procureur du Roi de Bruxelles.

3. Par un courrier du 28 octobre 2014, l'IBGE (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'IBGE (Bruxelles Environnement).

4. Le 25 novembre 2014, le conseil de la partie requérante demande à l'IBGE (Bruxelles Environnement) de lui communiquer une copie des données brutes émanant de BAC et de Belgocontrol ainsi que des tracés radars pertinents.

5. Le 1er décembre 2014, l'IBGE (Bruxelles Environnement) adresse au conseil de la partie requérante un CD-ROM reprenant les données brutes émanant de BAC et de Belgocontrol ainsi que les tableaux compilant ces diverses informations lui appliquées et l'informe que les tracés radar ne sont pas utilisés pour établir les infractions.

6. Le 15 décembre 2014, la partie requérante adresse un mémoire à l'IBGE (Bruxelles Environnement).

7. Le 22 décembre 2014, la fonctionnaire dirigeante adjointe de l'IBGE (Bruxelles Environnement) inflige une amende administrative de 103.275 euros à la partie requérante.

8. Le 23 février 2015, la partie requérante introduit un recours devant le collège d'Environnement contre cette décision. Elle y indique notamment que l'IBGE (Bruxelles Environnement) ne pouvait pas augmenter le montant de l'amende pour cause de récidive.

9. Le 17 avril 2015, le conseil de l'IBGE (Bruxelles Environnement) communique ses observations au collège d'Environnement.

10. Le 20 avril 2015, le collège d'Environnement tient une séance au cours de laquelle le recours de la partie requérante est examiné.

11. Le 24 avril 2015, la partie requérante adresse une note complémentaire au collège d'Environnement.

12. Le 18 mai 2015, le collège d'Environnement décide de confirmer la décision de la fonctionnaire dirigeante adjointe de l'IBGE (Bruxelles Environnement).

Cette décision, communiquée à la partie requérante par un courrier du 21 mai, constitue l'acte attaqué et 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 et 45;

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° 140106[…] - novembre 2013;
- l'avis du 29 janvier 2014 par lequel le procureur du Roi de Bruxelles signale à l'IBGE qu'il classe l'affaire sans suite;
- le procès-verbal d'infraction n° 140120[…] - décembre 2013;
- l'avis du 03 février 2014 par lequel le procureur du Roi de Bruxelles signale à l'IBGE qu'il classe l'affaire sans suite;
- le procès-verbal d'infraction n° 140224[…] - janvier 2014;
- l'avis du 12 mars 2014 par lequel le procureur du Roi de Bruxelles signale à l'IBGE qu'il classe l'affaire sans suite;
- le procès-verbal d'infraction n° 140324[…] - février 2014;
- l'avis du 27 mars 2014 par lequel le procureur du Roi de Bruxelles signale à l'IBGE qu'il classe l'affaire sans suite;

- le procès-verbal d'infraction n° 140526[…] - mars 2014;- l'avis du 2 juin 2014 par lequel le procureur du Roi de Bruxelles signale à l'IBGE qu'il classe l'affaire sans suite;
- le procès-verbal d'infraction n° 140627[…] - avril 2014;
- l'avis du 7 juillet 2014 par lequel le procureur du Roi de Bruxelles signale à l'IBGE qu'il classe l'affaire sans suite;
- le procès-verbal d'infraction n° 140704 […] - mai 2014;
- l'avis du 11 juillet 2014 par lequel le procureur du Roi de Bruxelles signale à l'IBGE qu'il classe l'affaire sans suite;
- le procès-verbal d'infraction n° 140820[…] - juin 2014;
- l'avis du 26 août 2014 par lequel le procureur du Roi de Bruxelles signale à l'IBGE qu'il classe l'affaire sans suite;
- le procès-verbal d'infraction n° 140827[…] - juillet 2014;
- l'avis du 4 septembre 2014 par lequel le procureur du Roi de Bruxelles signale à l'IBGE qu'il classe l'affaire sans suite;
- la lettre de l'IBGE du 28 octobre 2014 invitant la compagnie aérienne [EAT] à lui faire part de ses moyens de défense;
- le mémoire en défense de la compagnie aérienne [EAT] réceptionné à l'IBGE le 17 décembre 2014;
- la décision de la fonctionnaire dirigeante adjointe de l'IBGE du 22 décembre 2014 infligeant une amende administrative de 103.275 euros à [EAT], décision notifiée le jour même;
- le recours introduit le 23 février 2015 par la compagnie aérienne [EAT];
- la note d'audience transmise par le conseil de l'IBGE au Collège d'environnement le 17 avril 2015;
- la note complémentaire du conseil de la compagnie aérienne [EAT] du 24 avril 2015.

Entendu le rapport de Monsieur [F.] en séance du 20 avril 2015.

Entendu, lors de cette même séance, M[e] Tamara Leidgens, conseil de la compagnie aérienne European Air Transport Leipzig GmbH, et Maître Patrick Masureel, *loco* M[e] Jacques Sambon, conseil de l'IBGE.

1. <u>Procédure</u>

Les 6 et 20 janvier 2014, 24 février 2014, 24 mars 2014, 28 mai 2014, 27 juin 2014, 4 juillet 2014, 20 août 2014 et 27 août 2014, l'IBGE dresse à charge de la compagnie aérienne European Air Transport Leipzig GmbH, ci-après dénommée "EAT", 9 procès-verbaux portant respectivement les références : 140106[…] - novembre 2013, 140120[…] - décembre 2013, 140224[…] - janvier 2014, 140324[…] - février 2014, 140526[…] - mars 2014, 140827[…] - avril 2014, 140704[…] - mai 2014, 140820[…] - juin 2014, 140827[…] - juillet 2014.Il en résulte qu'EAT aurait commis 108 infractions à l'arrêté du 27 mai 1999.

Ces procès-verbaux et les rapports de mesure y afférant ont été portés à la connaissance de EAT respectivement les 14 et 22 janvier, 25 février, 25 mars, 30 mai, 1[er] juillet, 8 juillet, 25 août et 1[er] septembre 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 29 janvier, 3 février, 12 et 27 mars, 2 juin, 7 et 11 juillet, 26 août et 4 septembre. L'IBGE a écrit à EAT le 28 octobre 2014, qu'il était en droit de lui infliger une amende administrative en se référant à l'article 37 de l'ordonnance de 1999.

Le 17 décembre 2014, l'IBGE a reçu les arguments de défense du conseil d'EAT.

Une amende d'un montant de 103.275 euros a été infligée par une décision du 22 décembre 2014 à EAT 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.

La fonctionnaire dirigeante adjointe de l'IBGE précise, dans ladite décision, n'avoir tenu compte que des dépassements des normes de 9 dB et plus le jour et de 6 dB et plus la nuit. En outre, [elle] constate qu'en raison de l'unicité d'infractions, il n'y a pas lieu de tenir compte de 9 dépassements constatés sur un total de 108 sur la période de référence. [Elle] estime également ne pas devoir tenir compte d'un dépassement de moins de 9 dB survenus entre 6h45 et 7h ou entre 23h et 23h15. [Elle] constate, enfin, pour les mois de novembre 2013, décembre 2013, janvier 2014, mars 2014, avril 2014, mai 2014 et juin 2015, une augmentation d'au moins 20 % du nombre des infractions commises par rapport au nombre d'infractions commises les mêmes mois d'une des trois années précédentes, "de sorte que l'élément de récidive est pris en considération" pour ces mois.

Le 23 février 2015, le conseil d'EAT introduit son recours.

2. <u>Examen des moyens</u>

2.1. Validité de la signature de la décision

La requérante relève que la décision querellée est signée par la fonctionnaire dirigeante adjointe. Elle rappelle que l'article 35, § 2, de l'ordonnance de 1999 prévoit qu'en cas d'absence, de congé ou d'empêchement du fonctionnaire dirigeant de l'IBGE, c'est le fonctionnaire dirigeant adjoint qui inflige l'amende administrative. Elle fait toutefois observer que la décision n'établit pas l'absence, le congé ni l'empêchement du fonctionnaire dirigeant, ni "l'urgence particulière qu'il y aurait eu à notifier cette décision". Elle renvoie à la décision du Collège d'environnement du 6 décembre 2012 en cause d'Etihad Airways.

Lors de son audition et dans sa note complémentaire du 24 avril 2015, le conseil de la requérante précise que, selon les termes de l'arrêt n° 227.801 du 23 juin 2014 du Conseil d'État, la sanction du manquement dénoncé est la nullité de la décision. Elle fait en outre observer que, le 20 avril 2015, le fonctionnaire dirigeant a décidé de retirer une décision qu'il aurait prise lui-même le jour où la fonctionnaire dirigeante ajointe a pris la décision querellée, soit le 22 décembre 2014. Elle en déduit que rien n'empêchait le fonctionnaire dirigeant de signer la décision et que, partant, la décision est nulle faute d'avoir été signée par la personne habilitée.

La décision querellée comporte l'élément de motivation suivant (p. 18) :

> "Considérant qu'en vertu de l'article 35 de l'ordonnance du 25/03/1999, l'amende administrative peut être infligée par le fonctionnaire dirigeant adjoint de l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement en cas d'absence, de congé ou d'empêchement du fonctionnaire dirigeant de ce même Institut".

Ce motif ne peut se comprendre autrement qu'en ce sens qu'il fait état de l'absence, du congé ou de l'empêchement du fonctionnaire dirigeant. Le recours à la possibilité, pour la fonctionnaire dirigeante adjointe, de prendre la décision en cause, est donc adéquatement motivé.

Le conseil de l'IBGE a par ailleurs joint à sa note d'audience du 17 avril 2015 un acte de délégation de compétence du 19 décembre 2014 qui fait état de l'absence du fonctionnaire dirigeant "du 22 au 24 décembre 2014 inclus". La requérante ne conteste pas l'authenticité de cet acte. En ce qui concerne l'autre décision datée du 22 décembre 2014 et signée par le fonctionnaire dirigeant, la décision qui la retire motive le retrait par le fait qu'elle comporte une erreur matérielle, sans plus de précision. L'évocation de cette décision est sans pertinence, en l'espèce, en manière telle qu'on ne peut en retenir ce que la requérante entend en déduire.

Le moyen n'est pas fondé.

2.2. Légalité de l'arrêté du 27 mai 1999

La requérante relève que "les zones de bruit sont délimitées, en vertu de l'arrêté du 27 mai 1999 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien, par des arcs de cercle de 10 et 12 km tracés à partir du point géographique de coordonnées 50°54.2'N – 004°32.4'E, soit Wijngaardstraat 6 à 3071 Steenokkerzeel". Elle expose que "cette délimitation à partir d'un point situé à l'est de l'aéroport n'a aucun lien logique possible avec la production de bruit par un avion, qui est déterminée par le point d'envol et non par le point arbitrairement choisi par l'exécutif". Elle en conclut que l'arrêté en question serait illégal, qu'il ne pourrait donc recevoir d'application et qu'il y aurait donc lieu d'annuler la décision attaquée.

Ce moyen revient à demander au Collège d'environnement qu'il fasse application de l'article 159 de la Constitution, compétence que sa seule qualité d'autorité administrative ne lui attribue pas.

2.3. Exigence d'un recours de pleine juridiction

La requérante avance qu'elle a été privée de son droit à un "recours de pleine juridiction" consacré par l'article 6, § 1er, de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (CEDH). En effet, le contrôle que peut opérer le Conseil d'État sur la décision de l'IBGE ou du Collège d'environnement ne posséderait pas cette étendue. Partant, l'IBGE aurait eu l'obligation de faire usage de la faculté de ne pas infliger d'amende que lui attribue l'ordonnance de 1999.

Il est de jurisprudence constante (voy. notamment C.C. n° 54/2001 du 8 mai 2001, n° 164/2002 du 13 novembre 2002, n° 14/2007 du 17 janvier 2007, et n° 44/2011 du 30 mars 2011, considérants B.10.1 à 3, Cass. n° C.09.0019.N du 15 octobre 2009 et, à nouveau, C.E. n° 201.373 du 26 février 2010, n° 217.104 du 4 janvier 2012, n° 219.156 du 3 mai 2012 et n° 224.233 du 3 juillet 2013) que le contrôle exercé par le Conseil d'État, pouvant mener à l'annulation et au renvoi pour nouvelle décision, est à même de satisfaire à l'exigence d'un contrôle de pleine juridiction. Ce contrôle s'étend notamment au fondement en fait de la sanction, à la motivation matérielle et formelle des actes attaqués et, en cas de sanctions punitives, à la proportionnalité de celles-ci.

Saisi de ce moyen, dans son arrêt n° 201.373 du 26 février 2010, le Conseil d'État a jugé :

> "(…) que l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales n'exige pas que toute décision sur le bien-fondé d'une accusation en matière pénale soit prise par un tribunal indépendant et impartial, pourvu que la décision prise par une autorité qui n'est pas un tel

tribunal puisse faire l'objet d'un recours qui, lui, soit porté devant une institution qui en soit un et qui exerce un contrôle de "pleine juridiction"; qu'étant donné que la décision de l'IBGE peut faire l'objet d'un recours devant le Collège d'Environnement, et que la décision de ce Collège peut faire l'objet d'un recours devant le Conseil d'État, il convient d'examiner en premier lieu si le recours en annulation qui est porté devant le Conseil d'État permet que la cause de la requérante soit entendue équitablement, publiquement et dans un délai raisonnable, par un tribunal indépendant et impartial, établi par la loi, qui décidera du bien-fondé d'une accusation en matière pénale dirigée contre elle; (…);

Considérant que, saisi d'un recours en annulation, le Conseil d'État exerce un contrôle complet de légalité, statue sur les points de fait comme sur les questions de droit, vérifie l'exactitude, la pertinence et l'admissibilité des motifs sur lesquels repose la décision attaquée, et, particulièrement en matière de sanctions, juge s'il existe un rapport de proportionnalité entre le comportement sanctionné et la peine prononcée; que s'il est vrai qu'il ne peut substituer sa décision à celle de l'autorité administrative qui a prononcé la sanction, il reste que lorsqu'il annule cette décision, l'autorité est tenue de se conformer à l'arrêt d'annulation, et si elle prend une nouvelle décision, elle ne peut méconnaître les motifs de l'arrêt annulant la première décision; qu'à propos du recours en annulation de droit français, la Cour européenne des droits de l'homme a jugé qu'il n'y avait pas de violation de l'article 6.1 de la Convention lorsqu'une sanction prononcée par un organe administratif "a été soumise au contrôle subséquent d'un organe judiciaire doté de la plénitude de juridiction et offrant toutes les garanties de cette disposition", à savoir, "au contrôle du tribunal administratif et de la cour administrative d'appel, lesquels sont des organes jouissant de la compétence de pleine juridiction, et devant lesquels la requérante a pu librement et utilement faire valoir l'ensemble de ses arguments" (trois décisions sur la recevabilité du 30 juin 2009, sur les requêtes n° 14308/08, Hatice BAYRAK, n° 43563/08, Tuba AKTAS et n° 18527/08, Mahmoud Sadek GAMALEDDYN c/ France); qu'en ce qui concerne l'étendue du contrôle exercé, le recours en annulation porté devant le Conseil d'État belge ne diffère pas substantiellement de celui qu'exercent les juridictions administratives françaises; que le moyen n'est pas fondé .

La critique formulée par la partie requérante en se référant à divers arrêts de la CEDH ne peut être accueillie, la procédure suivie devant le Conseil d'État présentant toutes les caractéristiques nécessaires à un examen complet de la décision. Le fait, par exemple, qu'il n'appartiendrait pas au Conseil d'État de moduler le montant de l'amende est contrebalancé par le pouvoir d'annulation et de renvoi du Conseil d'État. Il en va de même pour un éventuel dépassement du délai raisonnable au jour où le Conseil d'État se prononce. Quant à l'impossibilité dans laquelle le Conseil d'État se trouverait de renvoyer l'affaire à un "tribunal indépendant et impartial , cette question est évoquée dans l'examen de la 3e branche du moyen suivant.

Le moyen n'est pas fondé.

2.4. Exigence d'un double degré de juridiction

2.4.1. La requérante soutient qu'elle est privée du droit à un double degré de juridiction, droit qu'elle déduit de l'article 14, § 1er et § 5 combinés, du Pacte international relatif aux droits civils et politiques (PIDCP). Elle relève que si elle avait été sanctionnée par une amende pénale, elle eût disposé d'un tel recours, en manière telle que seraient également violés les articles 10, 11, 14 et 16 de la Constitution.

La jurisprudence constante du Conseil d'État sur ce moyen a encore été rappelée dans son arrêt n° 230.478 du 11 mars 2015, qui conclut que l'article 14, § 5, du PIDCP, portant droit "de faire examiner par une juridiction supérieure la déclaration de culpabilité et la condamnation", "ne s'applique pas aux sanctions prononcées par des autorités administratives, et ce peu importe qu'il y ait un ou deux degrés de décision administrative".

2.4.2. Dans une deuxième branche, la requérante relève que si elle avait été sanctionnée par une amende pénale, elle eût disposé d'un recours juridictionnel supérieur, en manière telle que la procédure organisée par l'article 39*bis* de l'ordonnance de 1999 violerait les articles 10, 11, 14 et 16 de la Constitution lus seuls ou en combinaison avec l'article 13 de la CEDH et avec l'article 14, §§ 1er et 5, du PIDCP.

À ce propos, il faut rappeler que 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. Au surplus, le Collège d'environnement n'a pas la qualité requise pour poser une question préjudicielle à la Cour constitutionnelle.

2.4.3. Dans une troisième branche, la requérante estime que le principe général d'indépendance et d'impartialité serait violé en ce qui concerne l'IBGE. Quant au Collège d'environnement, le législateur régional aurait reconnu qu'il ne serait que "relativement indépendant".

Le Conseil d'État a invariablement déclaré ce moyen non fondé. Dans son arrêt n° 224.233 du 3 juillet 2013 en cause European Air Transport Leipzig, il l'a ainsi rejeté en ces termes :

> "(…) saisi d'un recours en annulation, le Conseil d'État exerce un contrôle complet de légalité et constitue un tribunal indépendant et impartial répondant aux prescriptions de l'article 6, § 1er, de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales; qu'il est sans incidence sur la régularité de la procédure considérée dans son ensemble que l'IBGE n'y réponde pas; qu'en cette branche, le moyen n'est pas fondé".

Dans son arrêt n° 230.478 du 11 mars 2015, le Conseil d'État a plus précisément rejeté le reproche de partialité fait à l'IBGE.

Le moyen n'est pas fondé.

2.5. Mesure de restriction d'exploitation interdite par la directive 2002/30/CE

2.5.1. a) 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 SA 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□. La requérante déduit des termes de l'arrêt du Conseil d'État sur renvoi n° 217.243 du 16 janvier 2012, que cette juridiction estimait qu'il ne lui revenait pas, comme juge de la légalité, mais bien au Collège d'environnement, de se prononcer sur cette question de fait. La requérante s'efforce ensuite de démontrer que, dans les faits, "l'arrêté du 27 mai 1999 peut avoir les mêmes effets qu'une interdiction d'accès□.

Contrairement à ce que soutient la requérante, 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□.

Le Conseil d'État a confirmé cette jurisprudence à plusieurs reprises, notamment dans ses arrêts n° 228.023 du 8 juillet 2014, en cause ABX AIR Inc, et n° 230.478 du 11 mars 2015, en cause Kalitta Air LLC.

b) Pour démontrer que, dans ce qu'elle appelle le "contexte technique□, l'arrêté du 27 mai 1999 peut avoir les mêmes effets qu'une interdiction d'accès, la requérante énonce d'abord qu'"il ressort des données publiées par l'IBGE que, sur les 69.074 décollages de nuit de l'aéroport de Bruxelles-National effectués entre janvier 2007 et juin 2012, 21.261 infractions ont été constatées (rapport de 32,4 % !)□. Plus loin, elle affirme que "32,4 % des décollages sont pris en infraction□.

Cette dernière affirmation est toutefois erronée puisqu'un même vol peut occasionner un dépassement des normes détecté à plusieurs stations de mesure régionales et, ainsi, être à l'origine de plusieurs des infractions inventoriées. C'est, ensuite, sans l'établir qu'elle estime que le taux d'infractions serait de 100 % ou proche de 100 % si on ne considérait que les décollages de nuit survolant des sonomètres régionaux.

c) La requérante cite l'arrêt en cause EAT n° 224.234 du 3 juillet 2013, dans lequel le Conseil d'État a déjà 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 .

Pour réfuter cette conclusion, la requérante évoque le plan de vol résultant des instructions adoptées le 15 mars 2012 par le Secrétaire d'État à la Mobilité, ci-après dénommé "plan de vol , les routes instaurées par ce plan de vol et le jugement du Tribunal de Première Instance francophone de Bruxelles du 31 juillet 2014 qui a ordonné la cessation de l'utilisation de certaines routes selon ledit plan de vol. Elle déduit des motifs de ce jugement que "La cause des infractions reprochées à la requérante ne réside donc pas dans la qualité acoustique de ses avions ou la manière dont ils sont pilotés , et que "la négligence répréhensible est donc celle de l'État fédéral qui ordonne aux compagnies aériennes de survoler Bruxelles .

Le plan de vol a pris effet le 6 février 2014. Les faits infractionnels relevés dans les six derniers procès-verbaux en cause se sont produits depuis cette prise d'effet.

Le rapport du 7 mai 2014 de l'Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire (IGEAT) de l'ULB, comportant une "Analyse *ex post* des nouvelles procédures aériennes mises en service le 6 février 2014 dans la région métropolitaine bruxelloise , montre que le plan de vol a eu notamment pour effets l'intensification du survol de quartiers densément peuplés de la Région de Bruxelles-Capitale, toutes compagnies confondues, et l'accroissement des nuisances sonores qui en découlent pour un nombre nettement plus important de Bruxellois que précédemment. Il n'en reste pas moins que le respect, par chaque vol survolant le territoire régional pris individuellement, des normes de bruit applicables sur ce territoire relève de la responsabilité de la compagnie aérienne et de ses pilotes.

Au surplus, à l'examen du relevé suivant, on constate que la prise d'effet du plan de vol coïncide globalement, pour la requérante, avec une réduction du nombre de dépassements des normes qui lui sont imputés.

Mois des mesures	Nombre de dépassements des normes constatés	Date du procès-verbal en rapport
Novembre 2013	30	6 janvier 2014
Décembre 2013	6	20 janvier 2014
Janvier 2014	12	24 février 2014
Février 2014	3	24 mars 2014
Mars 2014	8	26 mai 2014
Avril 2014	16	27 mai 2014
Mai 2014	6	4 juillet 2014
Juin 2014	15	20 août 2014
Juillet 20104	12	27 août 2014

Le nombre mensuel moyen de dépassements infractionnels durant les mois de novembre 2013 à janvier 2014 est de 16. Il est de 10 pour les mois de février à juillet 2014. On ne peut donc pas déduire de l'analyse faite par le Tribunal de

première instance siégeant comme en référé le 31 juillet 2014 que ce sont les instructions fédérales conduisant au survol plus intensif de la Région de Bruxelles-Capitale qui sont la seule cause des infractions commises par la requérante sous l'empire de ce plan.

d) La requérante s'appuie ensuite sur un document émanant de la compagnie DHL Air, dont il ressortirait que, dans la période allant du 1er avril au 31 juillet 2012, ses vols qui survolaient la Région bruxelloise au décollage commettaient régulièrement des dépassements des normes de bruits, tandis que ceux qui ne survolaient pas la Région bruxelloise n'étaient pas détectés "en dépassement" par les sonomètres de cette Région. Partant, selon la requérante, la seule différence entre les vols en infractions et les vols qui ne le sont pas serait la route qu'ils suivent et dès lors les instructions contraignantes des autorités.

La requérante n'expose pas en quoi l'évocation de ce document, émanant d'une autre compagnie aérienne et qui se rapporte à un contexte différent de celui du recours (routes différentes, type d'avions différent de celui de la requérante, certifié chapitre 3, *etc.*), serait pertinente pour sa propre défense.

La pièce 9 est un document incomplet, non daté, qui ne mentionne pas son auteur et qui est d'une compréhension malaisée.

Le Collège d'environnement note qu'il va de soi que seuls les vols survolant la Région bruxelloise commettent des dépassements des normes de bruit bruxelloises.

La requérante affirme que lorsque les avions de la compagnie DHL Air survolent les sonomètres de l'IBGE, ils sont en pilote automatique, de sorte que le comportement des pilotes ne pourrait être mis en cause.

Les normes de bruit régionales ne font pas partie des paramètres qui affectent directement le pilotage automatique. Le fait de voler en pilote automatique - ce qui n'est pas une obligation et relève de leur choix - n'exonère nullement les pilotes de leur responsabilité. Quant aux instructions des autorités, elles offrent, par leur nature, des marges de manœuvre que les pilotes peuvent exploiter.

La requérante affirme que la flotte de DHL Air est constituée d'avions satisfaisant aux normes du chapitre 4, c'est-à-dire aux normes acoustiques du volume 1, deuxième partie, chapitre 4, de l'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Ceci n'a toutefois pas été établi.

Toujours à propos de la pièce 9, le conseil de l'IBGE a, dans une note d'audience du 7 mars 2014 constituant la pièce 10 de la requérante, que si l'on prend en considération :
- tous les vols et non ceux de DHL Air seulement,
- vols d'appareils équivalents à ceux de la requérante (B767 ou 76F),
- qui décollent de la piste 25R,
- pendant la période allant du 1er avril 2012 au 31 juillet 2012,
- pour emprunter la route CIV2C ou une route comparable surplombant la Région de Bruxelles-Capitale
- et en ne prenant en considération - hypothèse défavorable - que les vols en phase de décollage,
on constate que, sur les 148 tels vols recensés :
- 50 ont été constatés en infraction sanctionnée par un procès-verbal, soit 34,2 % d'entre eux,

- 72 n'ont donné lieu à aucun constat d'infraction, que ce soit par procès-verbal ou par avertissement.

Il s'en déduit qu'il est possible de décoller de la piste 25R et d'emprunter la route CIV2C ou une route comparable sans commettre d'infraction à l'arrêté du 27 mai 1999.

La requérante reconnaît à ce propos que, parmi les vols de nuit inventoriés par l'IBGE et respectant les normes de bruit, 8 d'entre eux ont été effectués par ses avions.

e) Dans un arrêt n° 228.023 du 8 juillet 2014, en cause ABX AIR Inc., sur le 5e moyen dans lequel la compagnie exposait qu'une catégorie de vols occasionnait presque systématiquement la commission d'une infraction, le Conseil d'État a rappelé que la constatation qu'un certain nombre de vols sont en infraction aux normes de bruit ne démontre pas qu'il est techniquement impossible de respecter ces normes.

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 elles ni à celles d'entre elles qui survolent la Région de Bruxelles-Capitale.

Partant, c'est à tort qu'elle 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.

f) La requérante tente également de démontrer juridiquement le bien-fondé de son moyen. À ce propos, elle rappelle une position soutenue par l'IBGE et la Région de Bruxelles-Capitale à l'occasion d'une action en cessation des nuisances sonores commises par les compagnies aériennes, action qu'ils ont introduite contre l'État belge, BAC et Belgocontrol.

Sur ce point, le Conseil d'État a jugé que "l'autorité est tenue de motiver ses actes en la forme par rapport aux pièces du dossier, mais non par rapport à d'autres éléments; qu'il ne peut lui être reproché d'avoir, dans un contexte différent, défendu une position différente; qu'au demeurant, l'acte d'appel cité à l'appui du moyen ne contient pas l'affirmation que les décisions prises par l'État belge et Belgocontrol seraient l'unique cause des dépassements de volume sonore produits par les avions décollant de l'aéroport de Bruxelles-National; qu'il y est seulement question de l'aggravation de ces nuisances, provoquées par certains appareils et non par tous, vu qu'il y est question de 607 vols en infraction pour tout le mois d'avril 2004 alors qu'il y a eu en 2004 plus de 20.000 mouvements par mois en moyenne" (arrêt n° 230.478 du 11 mars 2015).

La requérante rappelle encore le jugement du 31 juillet 2014 (*cf. supra*) et invoque les observations écrites formulées par la Commission européenne le 22 juin 2010 à l'occasion de la procédure devant le CJUE n° C-120/10, sur question préjudicielle (sa pièce 15).

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. 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. (…)□ (pp. 19 et 20).

g) En ce qui concerne ce que la requérante qualifie de "contexte économique□, elle affirme sans le démontrer que c'est afin de réduire significativement le nombre d'infractions commises que la compagnie DHL a déplacé 60 % de ses activités vers l'aéroport Leipzig en 2008. Ce faisant, elle n'établit pas que les normes sonores bruxelloises constitueraient ou équivaudraient à une interdiction d'accès.

La presse a d'ailleurs fait écho en février 2015 de la décision de DHL d'investir 114 millions d'euros à Brussels Airport afin de tripler sa capacité d'envoi, ceci à normes acoustiques bruxelloises inchangées.

La première branche du moyen n'est pas fondée.

2.5.2. 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 c'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, 3e 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.

2.5.3. 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, 2e 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 avril 1999 vise et - à tout le moins - a *de facto* pour effet de limiter l'exploitation de certains avions chapitre 4, ce qu'interdit l'article 6 de la directive 2002/30/CE". (…)

La réponse donnée au moyen de la seconde branche vaut également pour le moyen de la troisième branche. De plus, la requérante ne conteste pas que certains vols effectués par des 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.

Il n'est donc pas besoin 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.

Le moyen n'est pas fondé.

2.6. Principe de prévisibilité des infractions

2.6.1. La requérante soutient que les infractions de la cause auraient un caractère imprévisible, ce qui serait contraire aux principes combinés de légalité et de prévisibilité du droit pénal, consacrés par l'article 14 de la Constitution et par l'article 7 de la CEDH.

[2.6.2.] Dans une première branche, elle affirme que le dépassement de normes de bruit d'immission est, par définition, imprévisible. Elle cite à ce propos une décision du Collège d'environnement qui énonce que "(…) 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". Elle en conclut qu'il lui est impossible de savoir si son comportement lorsqu'elle survole la Région de Bruxelles-Capitale occasionnera ou non un dépassement punissable des normes sonores.

Le motif des décisions du Collège d'environnement que la requérante rappelle doit se comprendre en ce sens que les compagnies aériennes devraient intégrer, dans leur comportement, une marge de sécurité par rapport aux normes dès lors que certains facteurs extérieurs pourraient marginalement affecter le niveau d'immission. Cette analyse rejoint celle exprimée par le Conseil d'État dans son arrêt n° 224.234 du 3 juillet 2013 : "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".

La requérante ne démontre pas à suffisance de droit qu'elle est dans l'impossibilité de déterminer si son comportement sera répréhensible ou pas au regard de la réglementation ici en cause.

Il n'apparaît pas que la requérante ait analysé ou fait analyser systématiquement l'ensemble des paramètres susceptibles d'influencer l'immission sonore au départ du territoire régional, de manière à adapter son comportement. Ainsi, la pièce 9, outre les critiques déjà exprimées, examine principalement la route suivie par les avions en phase de décollage.

Quant aux incriminations, elles sont clairement définies ainsi qu'il ressort notamment de l'arrêt n° 230.478 du 11 mars 2015 du Conseil d'État, qui énonce que "le législateur n'a pas érigé en infraction une circonstance imprévisible ni une situation définie en termes vagues, mais bien le résultat précisément chiffré d'un comportement, en l'occurrence le dépassement d'un niveau de bruit déterminé par le Gouvernement; (...) même si des variables extérieures influencent le niveau de bruit perçu au sol, il n'en reste pas moins que la définition du fait sanctionné est précise".

[2.6.3.] Dans une deuxième branche, elle soutient que le dépassement des normes est également imprévisible en ce que sa réalisation dépend des instructions contraignantes des autorités fédérales BAC et Belgocontrol. Elle appuie son assertion sur un motif du jugement du 31 juillet 2014 référencé plus haut, ainsi que sur un motif d'un arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 9 juin 2005.

Il a déjà été répondu à ce moyen au point 2.5.1., c).

[2.6.4.] Dans une troisième branche, la requérante soutient qu'il serait impossible d'éviter "ces infractions imprévisibles" par une modification du comportement de son auteur.

Elle affirme que sa flotte est composée des avions les plus silencieux de sa catégorie. Elle rappelle ensuite un élément de motivation qui apparaît dans l'arrêt n° 224.234 du 3 juillet 2013 du Conseil d'État : "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". Elle estime que cette analyse est contredite par la circonstance qu'au moment où ses avions survolent les sonomètres régionaux, ils sont en pilotage automatique. Le pilotage permettrait de respecter au mieux les instructions contraignantes de l'autorité fédérale imposant les routes à suivre. Ce n'est donc pas le comportement des pilotes qui déterminerait la réalisation d'infractions ou non.

Le Collège d'environnement rappelle à ce propos que le pilotage automatique ne constitue pas une obligation mais un choix des pilotes, et que le pilotage automatique ne prend pas en compte les normes sonores bruxelloises. Pour le surplus, il est renvoyé à l'examen effectué sous 2.5.1., d).

Le moyen n'est pas fondé.

2.7. Constitutionnalité du Code de l'inspection

La requérante présente le Code de l'inspection, entré en vigueur le 1er janvier 2015, et précise qu'il est directement applicable à la procédure en cours, également pour les faits antérieurs au 1er janvier 2015.

Elle reconnaît que le Collège d'environnement n'est pas compétent pour annuler une disposition du code qu'il jugerait inconstitutionnelle mais considère qu'il lui revient, par contre, de veiller au respect de la hiérarchie des normes et en particulier, à la primauté des articles 10 et 11 de la Constitution sur les

dispositions ordonnancielles, ceci en n'appliquant pas ces dernières lorsque leur application conduirait à une discrimination.

Elle renvoie au début de sa requête, où elle informe le Collège d'environnement qu'elle a introduit devant la Cour Constitutionnelle un recours contre une série de dispositions du nouveau Code. Elle estime en effet que plusieurs dispositions de ce code violent des dispositions constitutionnelles et/ou des normes de droit international et/ou encore d'autres normes nationales.

Il n'appartient ni à l'IBGE ni au Collège d'environnement, en leur qualité d'autorité administrative, de procéder de quelque manière que ce soit à un contrôle de constitutionalité de la législation dont la mise en œuvre participe de leurs compétences.

Le Collège d'environnement constate, en outre, qu'aucun des griefs figurant au moyen n'a été validé par une décision s'imposant à lui.

Il y a lieu, par ailleurs, de tenir compte du fait que la procédure d'amende administrative n'est pas à assimiler, sans plus, à une procédure pénale, comme l'a encore rappelé le Conseil d'État dans son arrêt n° 228.023 du 8 juillet 2014, à l'occasion de l'examen du 10e moyen.

Le moyen n'est pas fondé.

2.8. Régularité des procès-verbaux

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, qu'il convient d'examiner.

2.8.1. 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. Elle estime qu'il s'agit d'une formalité substantielle, dont la violation est sanctionnée de nullité.

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 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, n° 219.928 du 25 juin 2012 et n° 230.478 du 11 mars 2015, notamment. L'arrêt n° 219.928 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'IBGE 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 partie 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.

2.8.2. La requérante estime que les rapports de mesures et procès-verbaux ne seraient pas conformes aux articles 15 et 17, § 1er, 6°, de l'ordonnance de 1999, qui disposent que les mesures de bruit doivent être effectuées en présence d'un témoin et que sa présence "n'est pas requise lorsqu'il est établi par l'agent que la situation ne le permet pas , pourvu que cette impossibilité soit "motivée par l'agent dans son rapport de mesures.

Les formalités visées et prévues dans ces dispositions ne s'appliquent qu'aux mesures de sources sonores effectuées à l'intervention d'un agent, ce qui n'a pas été le cas en l'espèce.

Au surplus, les rapports de mesures contiennent la motivation suivante : "Vu que les mesures de bruit sont réalisées en continu (24/24h) sur différentes stations réparties en Région de Bruxelles-Capitale et qu'il n'est pas réalisable en temps réel de déterminer si un avion est en infraction ou pas ni d'identifier le vol, il n'est pas possible d'inviter le témoin requis à venir assister à ces mesures .

Le moyen a, de manière constante, été rejeté par le Conseil d'État, notamment dans ses arrêts n° 216.712 du 7 décembre 2011, n° 217.043 du 23 décembre 2011, n° 217.104 du 4 janvier 2012, n° 219.156 du 3 mai 2012 et n° 230.478 du 11 mars 2015. Dans ce dernier arrêt, le Conseil d'État motive sa décision comme suit :

"Considérant qu'il ressort de la rédaction de l'article 15 que le législateur a manifestement eu en vue des sources de bruit statiques, dont l'exploitant peut aisément être trouvé et à l'encontre de qui les résultats des mesurages seront utilisés; qu'en l'espèce, par contre, les mesures portent sur le bruit provoqué

par un avion en vol, et non par une source statique; que, dans ces circonstances, les mesures effectuées appellent des analyses ultérieures et des comparaisons avec des données fournies par des tiers (BIAC et Belgocontrol) afin d'identifier les avions qui ont causé les bruits et les personnes - propriétaires ou exploitants - qui en sont responsables; que de telles mesures portent donc sur des bruits causés par des avions en vol, qui ne peuvent être identifiés immédiatement; qu'elles ne peuvent de ce fait être qu'unilatérales; qu'il y a lieu d'admettre que, dans ces circonstances, les mesures qui font l'objet des procès-verbaux précités ont pu être établies sans la présence des personnes visées à l'article 15 de l'ordonnance et sans que leur absence soit justifiée conformément à l'article 17; qu'en cette branche, le moyen n'est pas fondé .

À supposer même que l'article 15 de l'ordonnance de 1999 s'applique aux mesures continues de niveau de bruit effectuées par la Région, la motivation consistant à constater que ces mesures s'effectuent en continu 24 heures sur 24 et en plusieurs points du territoire régional simultanément justifie à suffisance l'impossibilité de la présence d'un témoin.

2.8.3. La requérante estime également violés les articles 15 et 17 de l'ordonnance de 1999, et l'article 12, § 1er, de l'arrêté du 2 juillet 1998, qui prévoiraient que les mesures s'effectuent en présence d'un agent.

L'arrêté du 2 juillet 1998 fixant la méthode de contrôle et les conditions de mesure de bruit a été abrogé par l'article 13 de l'arrêté du 21 novembre 2002, et à son article 12 s'est substitué l'article 12 de l'arrêté du 21 novembre 2002.

Si ces dispositions évoquent le ou les agents qui effectuent les mesures, contrairement à ce que soutient la requérante, aucune d'entre elles n'impose d'effectuer des mesures de niveaux sonores en la présence continue d'un agent.

2.8.4. La requérante estime également violé l'article 12, § 1er, 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 météorologique 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, tout comme l'article 15 du Code de l'inspection, n'impose pas que les conditions atmosphériques précisées dans le rapport de mesure soient relevées à l'endroit précis où se situe la station de mesure. Une observation effectuée à l'observatoire d'Uccle est suffisamment représentative des conditions atmosphériques observées aux stations de mesures pour les besoins de ces relevés, comme l'a confirmé le Conseil d'État dans son arrêt n° 230.478 du 11 mars 2015. 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.

Au surplus, il ressort d'analyses de l'IBGE 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 près 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 partie requérante sur les mesures de niveaux sonores.

La requérante invoque également un arrêt du Conseil d'État n° 227.801 du 23 juin 2014 qui précise que l'article 2 de l'arrêté du 27 mai 1999, qui prévoit que ses normes sont applicables "quelles que soient les conditions atmosphériques", "n'exclut pas que des circonstances météorologiques puissent être prises en considération par l'autorité qui sanctionne si elles présentent un caractère exceptionnel".

On peut en effet admettre que la circonstance qu'une compagnie aurait, par exemple, été confrontée à des turbulences d'une intensité inhabituelle pourrait influencer le montant de l'amende en faveur de la compagnie. Toutefois, en pareille circonstance, les pilotes auraient connaissance de ce contexte de vol difficile. *In concreto*, la requérante n'invoque 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.

Le moyen n'est pas fondé.

2.9. Élément moral

La requérante rappelle la teneur de l'article 31 du Code de l'inspection :

> "§ 1er. Est passible d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 50 à 100.000 euros, ou d'une de ces peines seulement : (...)
> 3° celui qui (...) commet au moins par négligence, sauf disposition contraire, des faits incriminés pénalement par ou en vertu d'une loi ou d'une ordonnance visée à l'article 2 et non visée aux paragraphes 3 et 4 du présent article.
> § 2. La négligence visée au § 1er est établie par la commission même des faits incriminés, qu'il s'agisse d'un acte ou d'une omission, sauf preuve contraire.
> (...)".

Elle attire l'attention du Collège d'environnement sur l'élément moral présent dans cette nouvelle incrimination, qu'elle estime applicable aux faits même antérieurs à l'entrée en vigueur, le 1er janvier 2015, du code.

Elle estime que la "présomption de dol" figurant au § 2 est contraire à la présomption d'innocence, aux principes généraux du droit pénal et au principe du droit de la défense. Ainsi, le "prévenu" ne peut être tenu de démontrer l'absence de négligence, laquelle négligence ne saurait se déduire de la seule commission

du fait infractionnel. Il appartient donc à qui poursuit d'établir l'existence de la négligence.

Il n'appartient ni à l'IBGE ni au Collège d'environnement, en leur qualité d'autorité administrative, de procéder de quelque manière que ce soit à un contrôle de la légalité de la réglementation dont la mise en œuvre participe de leurs compétences.

Dès lors, la présomption de négligence figurant à l'article 31, § 2, et déduite, en l'espèce, de la commission de dépassements des normes d'immission sonore, trouve à s'appliquer. À supposer que la requérante tente de prouver l'absence de négligence en excipant de l'imprévisibilité de l'infraction ou de l'existence de causes de justification, le Collège d'environnement renvoie aux points 2.6 et 2.11 de la présente décision.

Pour le surplus, faisant abstraction de la présomption de négligence, on rappellera l'appréciation du Conseil d'État selon laquelle "il est possible, en prenant une marge de sécurité adéquate, de piloter l'appareil de manière à ne pas commettre d'infraction" (arrêt n° 224.234 du 3 juillet 2013 en cause EAT). Dès lors, la commission de l'infraction dénote une négligence ou un défaut de prévoyance ou d'attention dans le chef des compagnies aériennes ou de leurs pilotes.

Le moyen n'est pas fondé.

2.10. Culpabilité au-delà du doute raisonnable

La requérante estime que la décision entreprise viole la présomption d'innocence dès lors que le système d'identification des auteurs d'infractions utilisé par l'IBGE ne serait pas fiable et ne permettrait pas d'attribuer, sans doute raisonnable, les dépassements aux avions de la requérante et à eux seuls. Elle fait notamment valoir que l'IBGE n'a pas fait usage des tracés radar, seuls à même, selon elle, d'écarter la possibilité que le bruit infractionnel provienne d'un hélicoptère ou d'un avion non répertorié dans les données de BAC et de Belgocontrol.

Les dépassements des normes d'immission sonore régionales par des avions donnent lieu, sur les relevés des sonomètres, à des pics de forte amplitude et d'une forme triangulaire caractéristique perçus successivement par plusieurs stations de mesure dans un intervalle de temps court (la "triangulation"). Ces "signatures" caractéristiques, qui coïncident avec les données temporelles de Brussels Airport Company SA (BAC) et de Belgocontrol (État fédéral), permettent d'éviter une confusion avec un éventuel événement sonore de forte intensité et d'une autre nature. Le risque que l'addition du bruit d'une autre source à celui d'un avion entraîne ou aggrave significativement un dépassement des normes est très faible, compte tenu de ce que, dans le processus logarithmique de la perception acoustique, la superposition de sons n'entraîne pas l'addition linéaire de leurs intensités, mais une simple majoration de l'intensité perçue.

Par ailleurs, le moyen examiné ici est fort similaire au 8e moyen examiné par le Conseil d'État dans son arrêt n° 230.478 du 11 mars 2015. Ce moyen a été rejeté par le Conseil d'État sur pied du raisonnement suivant :

> "Considérant, sur l'ensemble du moyen, que l'IBGE a procédé à des mesures de bruit en différents points de l'agglomération et constaté le dépassement des normes réglementaires à un de ces points; qu'il a ensuite confronté ces

mesures aux mouvements d'avions tels qu'ils résultent des informations communiquées par BIAC et Belgocontrol; qu'un bruit important mesuré pendant environ quarante secondes, mais qui n'excède la norme réglementaire que pendant quelques secondes, à proximité immédiate de la route suivie par un avion dans les instants qui suivent son décollage, peut raisonnablement être imputé à cet avion; qu'en l'espèce, pour toutes les infractions retenues par la décision attaquée, il est apparu de la confrontation des mesures de bruit et des informations relatives aux mouvements d'avions, que c'étaient des avions de la requérante qui en étaient la cause; qu'il n'est pas vraisemblable qu'un autre avion soit passé à proximité, compte tenu de la distance de sécurité qui doit séparer deux appareils en vol; que l'IBGE n'a pas violé la présomption d'innocence, en ce sens qu'il n'a pas imputé d'infraction à la requérante avant d'avoir établi quel appareil était à l'origine du bruit; qu'une fois cette identification faite, ses agents en ont effectivement déduit que des appareils de la requérante étaient en infraction, mais que, ce faisant, ils ont seulement accompli les missions dont les charge l'ordonnance du 25 mars 1999; que dans l'hypothèse où le bruit proviendrait d'un hélicoptère évoluant à proximité du point d'atterrissage aménagé pour l'hôpital militaire à côté de la station de mesure NMT51, aucune augmentation du volume sonore n'aurait été constatée dans la minute qui précède à la station NMT30 qu'un avion aurait nécessairement survolée; que la circonstance qu'une seule fois en douze ans, le bruit causé par un hélicoptère ait pu être confondu avec le bruit d'un avion - confusion au demeurant rapidement reconnue et corrigée par l'IBGE - confirme la fiabilité de la méthode suivie par l'IBGE plus qu'elle ne la met en doute; que le bruit dû à une sirène de police ne présenterait pas le même aspect que celui dû au passage d'un avion et ne laisserait aucune trace sur les sonomètres autres que celui où l'infraction est constatée; que le moyen n'est pas fondé .

En ce qui concerne le fait relatif au vol d'un hélicoptère évoqué par la requérante, il s'agit d'un fait isolé. À l'occasion de ce procès-verbal en cause SN Brussels Airlines, cette dernière a fait usage de la possibilité que lui accorde l'ordonnance de 1999 de faire valoir ses moyens de défense pour mettre en évidence la confusion. À la suite de cette explication, SN Brussels Airlines n'a pas été sanctionnée pour ce dépassement des normes d'immission sonore régionales. La requérante jouit de la même faculté de faire valoir ses moyens de défense, tant avant la décision de l'IBGE que sur recours, devant le Collège d'environnement. En dehors du rappel de ce fait isolé, la partie requérante n'illustre pas sa thèse selon laquelle le système d'identification des auteurs d'infractions utilisé par l'IBGE ne serait pas fiable.

Le grief examiné revient encore à contester l'imputabilité des dépassements à la requérante, à défaut de preuves suffisantes. Le Collège d'environnement constate que les procès-verbaux sont réguliers. Les infractions ici en cause et l'identité de leur auteur sont établies à suffisance par l'ensemble des éléments reposant au dossier, sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours aux tracés radars comme le demande la requérante.

La requérante proteste, encore, que les données "brutes de BAC et Belgocontrol "ne sont pas conservées par l'agent qui s'en sert pour établir les tableaux qui, depuis des années, sont à tort présentées comme les données que l'IBGE obtient de BAC et de Belgocontrol .

À ce propos, on relèvera que le dossier administratif contient, pour chaque vol constaté en infraction, des tableaux indiquant et situant dans le temps les différents vols survenus au départ de l'aéroport de Bruxelles-National autour de la période pendant laquelle un pic de bruit infractionnel a été enregistré. Un de ces tableaux est extrait des données reçues de Belgocontrol, tandis que l'autre est

extrait des données reçues de BAC. Le Collège d'environnement estime que ces données sont suffisantes pour attribuer sans risque d'erreur les pics de forme caractéristique à tel ou tel vol.

Le moyen n'est pas fondé.

2.11. Contrainte irrésistible ou ignorance invincible - Imputabilité

2.11.1. La requérante entend se prévaloir de causes de justification, à savoir la contrainte irrésistible 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.

2.11.2. La requérante rappelle d'abord son argumentation selon laquelle, durant la phase de décollage, elle agirait sous la contrainte des instructions de l'État fédéral, de BAC et de Belgocontrol.

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 quant à 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 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.

Le Conseil d'État a confirmé cette analyse dans son arrêt n° 230.478 du 11 mars 2015, en ces termes :

> "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; qu'il n'appuie donc pas l'existence d'une contrainte irrésistible qui aurait dû être retenue comme cause de justification; que le moyen n'est pas fondé .

La requérante estime encore que le fait de lui imputer les infractions est en contradiction avec une position soutenue par l'IBGE et la Région de Bruxelles-Capitale à l'occasion d'une action en cessation des nuisances sonores commises par les compagnies aériennes, action qu'ils ont introduite contre l'État belge, BAC et Belgocontrol.

La réponse du Conseil d'État à ce moyen a été rappelée au point 2.4.1. g) *supra*.

2.11.3. La requérante soutient ensuite qu'elle a agi dans l'ignorance invincible, ce qu'elle déduit du fait que les infractions qui lui sont reprochées seraient imprévisibles.

À l'appui de ce moyen, elle reprend l'argumentation détaillée dans de précédents moyens, en particulier le cinquième :
- elle utiliserait les avions les plus silencieux de leur catégorie et ne pourrait donc faire mieux à cet égard;
- elle ne pourrait s'assurer du respect des normes sonores en modifiant le comportement de ses pilotes;
- elle ne pourrait pas plus s'assurer du respect des normes sonores en réduisant la charge de ses avions.

En ce qui concerne cette dernière affirmation, elle n'est nullement étayée en fait. Les autres sous-moyens ont été examinés *supra*.

La requérante évoque l'influence des conditions climatiques. À ce sujet, on rappellera que 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 .

Comme déjà relevé, il n'apparaît pas que la requérante ait analysé ou fait analyser systématiquement l'ensemble des paramètres susceptibles d'influencer l'immission sonore au départ du territoire régional, de manière à adapter son comportement.

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

Le moyen n'est pas fondé.

2.12. Respect de l'article 56 TFUE

La requérante s'appuie à nouveau sur l'opinion formulée par la Commission européenne le 22 juin 2010 à l'occasion de la procédure devant le CJUE n° C-120/10, sur question préjudicielle, cette fois pour affirmer que l'article 56 du Traité [sur le fonctionnement de] l'Union européenne (TFUE) serait violé.

Le Collège d'environnement constate que l'avis de la Commission européenne est plus nuancé puisqu'il se conclut en ces termes : "Enfin, la Commission souligne que si une telle situation pour les transporteurs aériens devait perdurer, elle pourrait, le cas échéant, être considérée comme contraire aux dispositions de l'article 56 TFUE relatif à la libre prestation des services aériens à l'intérieur de l'Union".

En outre, la Commission européenne précise également dans son avis que "Ce qui pose question ici, ce ne sont pas ces mesures en elles-mêmes, mais l'absence de coordination entre les différentes autorités publiques belges dans l'exercice de leurs compétences respectives, s'agissant du choix et de la mise en œuvre cohérents des différents instruments utilisés dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien" (n° 53, p. 20) et que "d'autre part, c'est ce manque de coordination lui-même qui pourrait être regardé comme contraire au droit communautaire, et notamment à l'"approche équilibrée" qui doit être suivie par les États membres, et ce alors même que la conformité de chaque mesure sectorielle, prise isolément, serait assurée. (…)". Partant, on ne peut déduire de cet avis que serait contraire au TFUE un élément spécifique de la réglementation et, par exemple, l'arrêté du 27 mai 1999.

Ni la CJUE ni aucune autre autorité ne s'est prononcée sur cette question dans un acte qui lierait le Collège d'environnement.

Le moyen n'est pas fondé.

2.13. Concours matériel d'infractions

L'article 41 de l'ordonnance de 1999 dispose que "en cas de concours de plusieurs infractions visées aux articles 32 ou 33, les montants des amendes administratives sont cumulés sans qu'ils puissent cependant excéder la somme de 125.000 euros". L'article 48 du Code de l'inspection prévoit le même mécanisme. La requérante estime que, en vertu de cette disposition, qui ferait application de l'article 60 du Code pénal et des principes généraux du droit pénal, l'IBGE devait appliquer ce plafond de 125.000 euros à la somme des montants des amendes lui infligées pour des infractions n'ayant pas encore fait l'objet d'une décision définitive, et que, par conséquent, le montant de l'amende à infliger pour les infractions commises entre septembre 2013 et mai 2014 ne pouvait être supérieur à 0 euro.

L'hypothèse du concours d'infractions a été réglée par le législateur régional par l'article 41 de l'ordonnance de 1999, devenu l'article 48 du Code de l'inspection. Ces dispositions doivent être appliquées à l'occasion de chaque décision de l'autorité sanctionnatrice, indépendamment des amendes administratives qui auraient éventuellement déjà été infligées pour d'autres faits au même auteur dans d'autres décisions. Il va de soi que, par l'adoption de ces dispositions, le législateur n'a pas pu vouloir que la multiplication d'infractions distinctes, répétées et étalées dans le temps demeure impunie ou fasse l'objet de sanctions dérisoires.

La décision dont recours inflige une amende de 124.905 [lire : 103.275] euros. Ce montant ne dépasse pas 125.000 euros. La décision entreprise ne viole donc pas les dispositions ordonnancielles susvisées, et il n'y a pas lieu de réduire le montant de l'amende à 0 euro.

Le Conseil d'État a plus d'une fois réfuté ce moyen. Ainsi, dans son arrêt n° 230.478 du 11 mars 2015, il estimait ce qui suit :

> "Considérant que le concours d'infraction n'est pas régi en l'espèce par les dispositions du Code pénal, mais par celles de l'ordonnance du 25 mars 1999; que l'article 41 de celle-ci porte qu'"En cas de concours de plusieurs infractions visées aux articles 32 ou 33, les montants des amendes administratives sont cumulés sans qu'ils puissent cependant excéder la somme de 125.000 EUR";
>
> Considérant que l'article 100 du Code pénal autorise expressément les lois et règlements particuliers à déroger aux dispositions du premier livre de ce Code; (…)□.

Le moyen n'est pas fondé.

2.14. Pénalités plus favorables du Code de l'inspection

La requérante rappelle que 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, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale, il résulte de la combinaison des articles 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.

En vertu du principe de l'application immédiate des pénalités favorables figurant notamment à l'article 2, alinéa 2, du Code pénal, la requérante estime qu'il y a lieu de réduire le montant de l'amende.

Le même principe figure également à l'article 54, § 2, du Code de l'inspection. Toutefois, l'introduction du nouveau code 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. Ainsi, il n'excède pas le plafond fixé à l'article 45 du Code de l'inspection, compte tenu de la règle de concours d'infractions fixée à son article 48.

Le moyen n'est pas fondé.

2.15. Circonstances atténuantes

À titre subsidiaire, la requérante sollicite le bénéfice de circonstances atténuantes et la réduction de l'amende à un euro par infraction.

Elle fait valoir, à nouveau, que sa flotte opérant à l'Aéroport de Bruxelles-National est constituée d'avions silencieux satisfaisant aux normes acoustiques du "chapitre 4□, que le comportement de ses pilotes est hors de cause puisque lorsque ses appareils survolent la région, ils sont en pilotage automatique et "qu'il n'existe pas d'autre manière de réduire le bruit émis par ses avions□.

Les éléments factuels présentés à l'appui du moyen, en ce compris l'intervention du pilote automatique, ont déjà été examinés. Il y a lieu pour les pilotes de ne pas se retrancher derrière le pilotage automatique, mais bien de faire en sorte que leur avion respecte les normes de bruit.

Le Collège d'environnement constate que la formulation du moyen revient en fait à plaider la non-imputabilité des infractions à la requérante, moyen qui a déjà été examiné plus haut. La non-imputabilité ne peut s'analyser comme une circonstance atténuante puisque, notamment, elle exclut la culpabilité.

La prise en compte individuelle par l'IBGE, dans le calcul du montant de l'amende, des vols ayant provoqué un dépassement des normes, a pour effet que les efforts déployés par les compagnies aériennes ont une incidence directe sur ledit montant. En effet, chaque infraction ainsi évitée ne sera pas prise en compte. La requérante ne démontre à suffisance aucun élément pouvant s'analyser comme circonstance atténuante.

Le moyen n'est pas fondé.

2.16. Unicité d'infraction

La requérante soutient qu'une application exacte du principe de l'unicité d'infraction supposerait que "à chaque fois qu'il a constaté l'unicité d'infraction, l'IBGE ne peut fixer l'amende autrement que si elle sanctionnait un seul et même dépassement□.

La requérante n'indique pas en quoi la prise en compte de l'unicité d'infraction par l'IBGE serait critiquable. Sur ce point, la décision entreprise est justifiée comme suit :

> "Considérant que l'arrêté du 27/05/1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien définit trois zones sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, la zone 0, la zone 1 et la zone 2. Pour la détermination du montant de l'amende administrative, il a été décidé de ne pas tenir compte des dépassements suivants : [suit un tableau où sont repris 9 dépassements] et cela afin de tenir compte de l'unicité de l'infraction, puisque ces dépassements provenaient d'un même vol, qui a engendré un dépassement plus important à une autre station de mesure.
>
> Considérant qu'une augmentation de l'amende peut toutefois être calculée pour les vols qui ont causé des infractions dans différentes zones et qui ont de ce fait occasionné des nuisances chez plus de personnes, s'il y a lieu□ (p. 17).

Les dépassements figurant dans ce tableau correspondent effectivement à des vols de la requérante ayant provoqué un dépassement des normes à une autre station de mesure située dans une autre zone au sens de l'arrêté précité. Le nombre de

personnes affectées par l'infraction constitue un élément pertinent, et d'ailleurs classique, dans la détermination de la gravité de celle-ci.

Si un dépassement constaté par plusieurs stations de mesure constitue en effet une seule infraction, il n'y a pas lieu de réduire le montant de l'amende "comme si elle sanctionnait un seul et même dépassement□, dès lors que l'infraction est plus importante parce que plus persistante.

La décision a donc fait une application correcte de la notion d'unicité d'infraction.

Le moyen n'est pas fondé.

2.17. Récidive

La requérante soutient que l'IBGE ne pouvait pas augmenter le montant de l'amende pour cause de récidive, la récidive ne pouvant être établie que par la constatation d'une condamnation passée en force de chose jugée. Elle fait valoir qu'aucune des condamnations au paiement d'une amende administrative dont elle a fait l'objet au jour de l'acte attaqué n'était définitive puisque chacune des décisions prises par le Collège d'environnement a fait l'objet d'un recours en annulation pendant devant le Conseil d'État.

L'article 42 de l'ordonnance de 1999 et, désormais, l'article 52 du Code de l'inspection, prévoient que si une nouvelle infraction est constatée dans les trois ans à compter de la date du procès-verbal, les montants de l'amende peuvent être doublés. C'est par une erreur sémantique qu'il a été fait usage du terme de "récidive□, alors que ces dispositions ne concernent pas la récidive légale qui, pour rappel, est la réitération d'une infraction proche ou équivalente d'une infraction précédemment et définitivement condamnée. L'article 42 de l'ordonnance de 1999 et l'article 52 du Code de l'inspection, constituent des dispositions *in se* qui permettent d'adapter la peine à la gravité de l'infraction.

Le moyen n'est pas fondé.

2.18. Légalité du montant de l'amende

La requérante fait grief à la décision d'infliger une amende globale sans la ventiler par infraction. Ceci rendrait impossible le contrôle des montants par le Collège d'environnement, qui devrait dès lors réévaluer chaque infraction et lui associer, de manière motivée, un montant.

Rien n'empêche d'abord l'IBGE et puis le Collège d'environnement d'apprécier tant l'infraction individuelle, la combinaison et le nombre des infractions sur une période donnée et la récidive par rapport à des périodes antérieures et de prononcer une peine globale sanctionnant un comportement infractionnel. L'IBGE retient une somme d'environ 1000 euros par infraction, en matière telle que le montant total est, selon le Collège d'environnement, le résultat d'une estimation adéquate.

Le moyen n'est pas fondé.

2.19. Suspension du prononcé ou sursis à l'exécution

La requérante sollicite, dans son ultime moyen, 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 peuvent être décidées par le juge correctionnel, ont été introduites par la loi du 29 juin 1964 concernant la suspension, le sursis et la probation. La requérante rappelle l'arrêt n° 212.557 du 7 avril 2011 dans lequel le Conseil d'État avait jugé que l'autorité administrative qui inflige une sanction est "tenue de respecter les règles fondamentales du droit pénal et de la procédure pénale".

À titre subsidiaire, elle fait observer que ni l'ordonnance de 1999 ni le Code de l'inspection ne prévoient une telle mesure. Elle rappelle les arrêts n^{os} 40/97, 45/97, 128/99, 105/2004 et 86/2007 de la Cour constitutionnelle qui concluent en substance que lorsqu'une même infraction peut être sanctionnée soit par le juge correctionnel, soit par une amende administrative ouvrant un recours devant une juridiction non pénale, un certain parallélisme doit exister entre les mesures d'individualisation des peines telles que le sursis et la possibilité d'infliger une amende inférieure au minimum légal pour prendre en compte des circonstances atténuantes le justifiant.

Elle rappelle également que les arrêts n^{os} 44/2011 et 134/2012 de la Cour constitutionnelle ont sanctionné l'impossibilité, dans le régime de l'ordonnance de 1999 ancien, d'infliger une amende administrative inférieure au minimum légal pour prendre en compte des circonstances atténuantes.

Elle estime, de même, que l'impossibilité pour l'IBGE et pour le Collège d'environnement de recourir aux mesures de la suspension du prononcé et du sursis est discriminatoire et viole les articles 10 et 11 de la Constitution. Elle invite donc le Collège d'environnement à écarter l'application du Code de l'inspection.

Dans un arrêt n°55/2014 du 27 mars 2014, la Cour constitutionnelle a confirmé sa jurisprudence antérieure en l'étendant à la sanction de l'accroissement d'impôt (444 CIR 1992). Cet arrêt se réfère en outre aux arrêts n^{os} 157/2008 et 13/2013 relatifs à l'amende fiscale prévue à l'article 70, § 2, al. 1er, du Code de la TVA.

Toutefois, la Cour constitutionnelle ne voit pas de discrimination dans l'impossibilité de décider d'une mesure de suspension du prononcé. De plus, toutes ces décisions concernent l'examen d'une décision infligeant amende administrative, sur recours, par une juridiction, ce que n'est pas le Collège d'environnement. Il ne ressort donc pas de cette jurisprudence que la loi du 29 juin 1964 aurait vocation à être mise en œuvre par une autorité administrative non juridictionnelle infligeant une amende administrative. Comme déjà rappelé, selon le Conseil d'État, les procédures de sanction administrative 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. Dans son arrêt n° 44/2011 du 30 mars 2011, la Cour Constitutionnelle a d'ailleurs jugé que 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. Selon elle, il ne peut donc être exigé que ceux qui se voient imposer une sanction administrative bénéficient exactement des mêmes garanties que ceux qui se voient infliger une sanction pénale.

Par ailleurs, comme le rappelle la Cour constitutionnelle, "le sursis à l'exécution des peines a pour objectif de réduire les inconvénients inhérents à l'exécution des peines et de ne pas compromettre la réinsertion du condamné" (arrêt n° 13/2013,

B.4.1., cité dans l'arrêt n° 55/2014, B.3). La doctrine partage cette analyse : "il s'agit de stimuler le condamné à s'amender par la menace de l'exécution de la condamnation prononcée, en cas de défaillance pendant le délai d'épreuve, tout en lui épargnant les ennuis socio-professionnels et familiaux inhérents à l'exécution des courtes peines privatives de liberté" (Chr. HENNAU, J. VERHAEGEN, Droit pénal général, 2e éd., Bruylant, p. 433).

Dans le cas d'espèce, l'objectif de ne pas compromettre la réinsertion de la personne condamnée ne trouve pas à s'appliquer à la requérante. Le Collège d'environnement estime que la mesure ne favoriserait pas non plus son amendement dès lors que la requérante a déjà été régulièrement sanctionnée pour des faits similaires et nie toute responsabilité dans la commission des infractions. Dès lors, à supposer qu'il soit compétent pour décider d'une mesure de sursis, il estime que cette mesure serait inopérante et, partant, inappropriée.

Dès lors que le Collège d'environnement juge la mesure de sursis inappropriée, la circonstance que le Code de l'inspection ne la prévoit pas est dépourvue d'incidences sur la constitutionnalité de la décision attaquée. Ce raisonnement calque celui régulièrement tenu par le Conseil d'État à propos de l'impossibilité, jusqu'au 6 décembre 2011, d'infliger par application de l'ordonnance de 1999 une amende d'un montant inférieur au montant minimum légal (voy. ainsi, encore récemment, l'arrêt n° 230.478 du 11 mars 2015, p. 35).

Enfin, il convient de rappeler, une nouvelle fois, qu'il n'appartient ni à l'IBGE ni au Collège d'environnement, en leur qualité d'autorité administrative, de procéder de quelque manière que ce soit à un contrôle de constitutionalité de la législation dont la mise en œuvre participe de leurs compétences.

Le moyen n'est pas fondé.

* * *

Les faits infractionnels sont démontrés à suffisance et la décision entreprise est régulière. Il ressort de l'ensemble des éléments au dossier que l'amende infligée est justifiée et son montant adéquat.

Le Collège d'environnement […] décide :

Article 1 : La décision du 22 décembre 2014 par laquelle la fonctionnaire dirigeante adjointe de l'IBGE impose une amende administrative de 103.275 euros à la compagnie aérienne European Air Transport Leipzig GmbH est confirmée.

[…] ».

IV. Désignation de la partie adverse

Le collège d'Environnement de la Région de Bruxelles-Capitale étant dépourvu de la personnalité juridique, seule la Région de Bruxelles-Capitale doit être désignée comme partie adverse. Il s'ensuit que le collège d'Environnement doit être mis hors de cause.

V. Incidents de procédure

Par un arrêt n° 241.596 du 24 mai 2018, le Conseil d'État a posé une question préjudicielle à la Cour constitutionnelle, à la demande d'une compagnie aérienne, au sujet du mécanisme de la récidive tel que consacré par l'article 42 de l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à la recherche, la constatation, la poursuite et la répression des infractions en matière d'environnement. Cette question préjudicielle étant également soulevée dans le présent recours à propos du onzième moyen, le Conseil d'État a décidé de ne pas traiter celui-ci, dans l'attente de la réponse de la Cour constitutionnelle.

Par son arrêt n° 73/2020 du 28 mai 2020, publié au *Moniteur belge* du 5 octobre 2020, la Cour a jugé que l'article 42 de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 mars 1999, précitée, interprété comme ne soumettant pas son application à l'existence d'une amende administrative préalable définitive, c'est-à-dire qui ne fait plus l'objet ou n'est plus susceptible d'un recours, viole les articles 10 et 11 de la Constitution. La Cour a également rejeté la demande de la partie adverse de maintenir les effets de la disposition en cause.

À la suite de cet arrêt de la Cour constitutionnelle, le Conseil d'État a repris l'examen de l'affaire qui a donné lieu à la question préjudicielle, en permettant, au préalable, aux parties de déposer des derniers mémoires complémentaires, à la suite d'un rapport complémentaire fourni par l'auditeur en charge de l'instruction du dossier. Par son arrêt n° 249.923 du 25 février 2021, le Conseil d'État a décidé d'annuler la sanction administrative attaquée compte tenu de la violation retenue par la Cour constitutionnelle, tout en écartant la demande de la partie adverse formulée à titre subsidiaire, d'annuler partiellement l'amende infligée pour ce qui concerne le montant de la majoration liée à la récidive. À cette occasion, la partie adverse n'a pas sollicité le maintien des effets de la décision attaquée.

Conformément à l'article 4, alinéa 2, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour Constitutionnelle, la compagnie aérienne concernée par la question préjudicielle ayant donné lieu à l'arrêt n° 73/2020, précité, a introduit un recours en annulation de l'article 42 de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 mars 1999, précitée, le 6 avril 2020. Ce recours est actuellement toujours pendant. La partie adverse a également introduit auprès de la Cour une demande de maintien des effets en cas d'annulation de la disposition litigieuse.

Sans avoir été informé préalablement de ce recours en annulation par les parties, le Conseil d'État a fixé, à plusieurs audiences, d'autres dossiers relatifs à des

amendes administratives infligées aux compagnies aériennes dont les recours soulèvent tous le problème de la récidive et, par son arrêt n° 250.381 du 22 avril 2021, il a, une nouvelle fois, annulé la sanction administrative infligée eu égard à l'arrêt précité de la Cour constitutionnelle, tout en écartant la demande d'une annulation partielle formulée par la partie adverse laquelle n'a pas sollicité le maintien des effets de la décision attaquée.

Le présent dossier a été fixé à l'audience du 15 juin 2021 et, à cette occasion, les parties ont plaidé à la fois sur les conséquences des procédures devant la Cour constitutionnelle ainsi que sur les moyens soulevés par la partie requérante. En vue de cette audience, le conseil de la partie adverse a notamment précisé, dans un courriel du 21 mai 2021, qu'« à défaut d'attendre l'arrêt d'annulation de la Cour constitutionnelle », il invite le Conseil d'État à « statuer sur une demande qui sera faite à l'audience de maintenir lui-même les effets de l'annulation à la partie non-récidive (qui serait jugée légale par le rejet des autres moyens) même si toute l'amende est annulée pour cause de récidive illégale ».

Lors des plaidoiries, le conseil de la partie adverse a, une nouvelle fois, invité le Conseil d'État à limiter l'annulation à la partie de l'amende administrative qui correspond au montant de la majoration liée à la prise en considération de la récidive, en faisant valoir qu'il était possible d'identifier les deux composantes de l'amende administrative. Il a également demandé, dans l'hypothèse où le Conseil d'État ne procèderait pas à une annulation partielle de l'amende infligée, de maintenir les effets de cette amende sauf pour ce qui concerne sa majoration liée à la prise en considération de la récidive. Se fondant sur les arrêts n° 243.309 du 20 décembre 2018 et n° 244.351 du 2 mai 2019, il estime que cette demande de maintien des effets peut être formulée à l'audience.

À l'audience, le conseil de la partie requérante a contesté à la fois la compétence du Conseil d'État de procéder à une annulation partielle de l'amende litigieuse dès lors qu'il n'est pas habilité à réformer une telle amende, ainsi que la demande de maintien des effets, estimant que celle-ci est irrecevable au regard de l'article 14, alinéa 3, du règlement général de procédure qui prévoit que pareille demande doit être formulée, au plus tard, dans le dernier mémoire. Il a ainsi fait référence à l'arrêt n° 241.060 du 21 mars 2018.

Au vu de ce qui précède, s'il n'entre pas dans les intentions du Conseil d'État d'interférer dans la procédure qui est actuellement pendante devant la Cour constitutionnelle, il lui appartient cependant de rendre la justice dans un délai raisonnable et d'avancer dans le traitement du recours qui lui est soumis, notamment

en examinant les nouvelles demandes qui ont été formulées par la partie adverse dans le contexte de l'audience.

À cette fin, il convient d'inviter, dans le respect du principe du double examen, l'auditeur rapporteur à émettre un avis sur les deux aspects de la demande de la partie adverse.

Il s'agit, d'une part, d'examiner la compétence du Conseil d'État de procéder à une annulation partielle de l'amende infligée et d'apprécier si ce faisant, il n'y aurait pas une réformation de l'amende administrative attaquée ainsi que, d'autre part, d'examiner la recevabilité et le bien-fondé de la demande de maintien des effets de cette amende hors le montant correspondant à la majoration intervenue pour cause de récidive.

Dans la mesure où les réponses données à ces questions pourraient être influencées par l'arrêt de la Cour constitutionnelle se prononçant sur le recours en annulation de l'article 42 de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 mars 1999, précitée, et sur la demande de maintien des effets de la partie adverse, il y a lieu, conformément à l'article 24, alinéa 3, des lois sur le Conseil d'État, de rouvrir les débats afin de permettre à l'auditeur rapporteur de prendre connaissance de cet arrêt, le cas échéant, et d'en examiner les conséquences éventuelles sur la présente affaire, ainsi que sur les demandes d'annulation partielle et de maintien des effets précitées.

Par ailleurs, la partie requérante a également formulé à l'audience de nouveaux moyens ou étendu la portée de certains d'entre eux dont il convient d'examiner la recevabilité et, le cas échéant, le fondement.

PAR CES MOTIFS,
LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1er.

Le collège d'Environnement de la Région de Bruxelles-Capitale est mis hors de cause.

Article 2.

Les débats sont rouverts.

Article 3.

Le membre de l'auditorat désigné par l'auditeur général adjoint est chargé de rédiger un rapport complémentaire en tenant compte, le cas échéant, de l'arrêt de la Cour constitutionnelle qui sera rendu dans l'affaire portant le numéro de rôle 7552.

Article 4.

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^{e} chambre, le 28 juin 2021, par :

Pascale Vandernacht,	président de chambre,
Marc Joassart,	conseiller d'État,
Élisabeth Willemart,	conseiller d'État,
Frédéric Quintin,	greffier.

Le Greffier, Le Président,

Frédéric Quintin. Pascale Vandernacht.