

**CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.**

**A R R E T**

n° 84.705 du 17 janvier 2000

A.87.207/XIII-1383

En cause :     1. **la Société anonyme EUROPEAN AIR  
TRANSPORT,**  
                  2. **la Société anonyme DHL AVIATION,**  
                  3. **la Société anonyme DHL INTERNATIONAL,**  
                  ayant toutes élu domicile chez  
                  Mes Philippe MALHERBE  
                  et Dirk LINDEMANS, avocats,  
                  boulevard de l'Empereur 3  
                  1000 Bruxelles,

contre :

**la Région de Bruxelles-Capitale,**  
représentée par son Gouvernement,  
ayant élu domicile chez  
Me Jacques SAMBON, avocat,  
rue des Coteaux 227  
1030 Bruxelles.

Partie intervenante :

**l'Institut bruxellois pour  
la gestion de l'environnement,**  
en abrégé "**I.B.G.E**",  
rue Gulledele 100  
1200 Bruxelles.

-----

**LE PRESIDENT DE LA XIII<sup>e</sup> CHAMBRE DES REFERES,**

Vu la demande introduite le 11 octobre 1999 par la société anonyme EUROPEAN AIR TRANSPORT, la société anonyme DHL AVIATION et la société anonyme DHL INTERNATIONAL, tendant à la suspension de l'exécution 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;

Vu la requête introduite le même jour par les mêmes requérants qui demandent l'annulation du même acte;

Vu la requête introduite le 12 novembre 1999 par laquelle l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement, en abrégé "I.B.G.E.", demande à être reçu en qualité de partie intervenante dans la procédure en référé;

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

Vu le rapport de M. QUINTIN, premier auditeur chef de section au Conseil d'Etat;

Vu l'ordonnance du 6 décembre 1999 fixant l'affaire à l'audience du 14 décembre 1999 à 9.30 heures, et remise ensuite à l'audience du 22 décembre 1999 à 9.30 heures;

Vu la notification de l'ordonnance de fixation et du rapport aux parties;

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

Entendu, en leurs observations, Mes Ph. MALHERBE, D. LINDEMANS et N. ANGELET, avocats, comparaissant pour les requérantes, Me J. SAMBON, avocat, comparaissant pour la partie adverse et Me Fr.-X. DELOGNE, avocat, comparaissant pour la partie intervenante;

Entendu, en son avis conforme, M. QUINTIN, premier auditeur chef de section;

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

Considérant que, par requête introduite le 12 novembre 1999, l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement, en abrégé "I.B.G.E.", demande à intervenir dans la procédure en référé; qu'il y a lieu d'accueillir cette requête;

Considérant qu'au titre du préjudice grave et difficilement réparable que risque de leur causer l'application immédiate de l'arrêté attaqué, les requérantes font valoir ce qui suit :

" 1. Quant à la nature du risque et à la gravité du préjudice.

Dans le chef des requérantes.

1. Il convient de rappeler que le groupe DHL Worldwide Express, dont les trois requérantes font partie, a pour activité la livraison de colis et documents par transport express.

Le groupe offre notamment à ses clients le service de livraison du lendemain en Europe. Dans ce cadre, le cycle d'opération de DHL se présente typiquement comme suit : la réception du colis à 17.30 heures permet un envoi par avion décollant à 3.30 heures dans la nuit, ce qui permet une livraison au destinataire à 9.30 heures du matin, le jour après l'envoi.

Les vols de nuit sont donc indispensables à la réalisation de l'objet social des requérantes, et à tout le moins à la poursuite de leurs activités;

2. L'étude susmentionnée réalisée par la Katholieke Universiteit Leuven, en date du 31 mai 1999 établit que l'application des normes prévues à l'article 2 de l'arrêté (80dB(A) pour les vols de nuit) interdira la totalité de la flotte de la première requérante de vol de nuit.

Il est impossible de remplacer des vols de nuit par des vols de jour, car la clientèle refuse de s'accommoder du retard corrélatif d'au moins un jour et s'adressera aux exploitants concurrents.

Le remplacement de la totalité de la flotte de la première requérante n'y changera rien, puisque le A340 et le B757-200, qui sont les avions les plus silencieux de leur catégorie dans l'état actuel de l'avancement technologique, sont totalement incapables de respecter les normes de l'arrêté.

Ce pourcentage de dépassement des seuils ne peut être réduit d'une quelconque autre façon, dès lors que les couloirs aériens sont déterminés par Belgocontrol en fonction des conditions atmosphériques (direction du vent) et des exigences de sécurité, et qu'il est dans la plupart des cas techniquement impossible de décoller ou d'atterrir sur l'aéroport de Bruxelles-National sans survoler la Région de Bruxelles-Capitale.

3. L'application de l'arrêté entraînera donc, avec une certitude mathématique, la faillite de la première requérante, qui est la compagnie aérienne du groupe, et de la deuxième requérante, qui se charge de l'assistance à l'escale des avions. Elle entraînera également une réduction dramatique des activités de la troisième requérante.

Il s'agit dès lors, dans le chef des trois requérantes, d'un préjudice imminent et absolument certain. Il n'est pas contestable que la faillite constitue un préjudice grave au sens de l'article 17, § 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat.

Dans le chef des autres intéressés.

4. Par ailleurs, il est constant que le préjudice grave difficilement réparable que l'exécution de l'acte attaqué doit risquer de causer pour que la suspension puisse être ordonnée, ne doit pas nécessairement être causé exclusivement au requérant (arrêts n° 38.108, 14 novembre 1991, s.p.r.l. Sound and Vision; n° 39.200, 9 avril 1992, a.s.b.l. association des femmes au foyer; n° 40.758, 19 octobre 1992, Coombs et crts.; n° 41.035, 12 novembre 1992, Dufour et crts.; n° 55.394, 27 septembre 1995, Pignois et crts., s'agissant des clients des requérants).

5. Or, l'application de l'arrêté entraînera le licenciement de la majeure partie des 2920 employés des trois requérantes. La première et deuxième requérantes emploient respectivement 309 et 1665 personnes. Leur faillite entraînera donc le licenciement de 1974 personnes. A cela s'ajoutera un nombre indéterminé de licenciements suite à la réduction d'activité de la troisième requérante.

6. En outre, l'application de l'arrêté aura un sévère impact sur divers secteurs de l'économie belge.

L'emploi de 3.000 autres personnes en Belgique dépend indirectement de l'activité des trois requérantes;

La BIAC perdra le bénéfice des redevances d'atterrissage payées par la première requérante, qui s'élevaient à 250 millions de francs belges en 1998. La BIAC perdra également le bénéfice des loyers (110 millions de francs en 1998), et des impôts sur le carburant (25 millions de francs).

Diverses compagnies aériennes de passagers, dont la SABENA et VIRGIN qui sont établies en Belgique, perdront le bénéfice des paiements qui leur sont effectués par la deuxième requérante pour le transport des envois dans les avions passagers/cargo. Pour l'année 1998, ces montants s'élevaient à 278 millions de francs pour la SABENA et 9,1 millions de francs pour VIRGIN.

Enfin, la clientèle de la troisième requérante sera privée du service international de livraison express par avion, qui constitue un élément indispensable de la vie des affaires internationales contemporaine.

En effet, la localisation des centres de tri des concurrents des requérantes (Cologne, Paris et Bierst) ne permettra pas d'offrir, sur le marché belge, un service de qualité comparable à celle qui prévaut actuellement. Qui plus est, il est exclu que les concurrents parviennent à absorber, à court voire à moyen terme, la totalité de la demande qui est aujourd'hui satisfaite par les requérantes.

Sur ce plan, l'application de l'arrêté ne causera pas uniquement préjudice aux clients belges de la troisième requérante, mais tout autant aux personnes physiques et morales étrangères désirant envoyer un colis en Belgique ou recevoir un colis en provenance de la Belgique. Compte tenu, notamment, du rôle de Bruxelles en tant que capitale européenne, l'élimination de la Belgique du réseau DHL aurait un impact considérable sur le plan européen, voire mondial.

2. Quant à l'imputabilité du préjudice à l'acte attaqué.

7. Il n'est pas contestable que le préjudice invoqué est imputable à l'acte attaqué.

3. Quant au caractère difficilement réparable du préjudice.

8. Il a été montré ci-avant que l'application de l'arrêté entraînerait inéluctablement la faillite des deux premières requérantes. Il est constant que la faillite d'une société constitue un préjudice difficilement réparable (N.V. Dirk. arrêt n° 37.526 du 12.8.1991; V.Z.W. Homo-en Lesbiënejongerenkoepel, arrêt n° 40.524 du 29 septembre 1992).

9. Le licenciement d'au moins 1974 personnes constituerait un préjudice difficilement réparable, non seulement dans le chef des personnes licenciées et de leurs familles, mais encore dans le chef de l'Etat belge.

C'est tout particulièrement le cas du grand nombre d'employés et travailleurs peu qualifiés affectés au centre de tri de la deuxième requérante, dont la réinsertion dans la vie professionnelle poserait des problèmes évidents.

10. Enfin, les clients habituels ou occasionnels du groupe DHL, et notamment de la troisième requérante, seront privés de leurs services dès le 1<sup>er</sup> janvier 2000. Ils seront notamment privés du caractère express de la livraison (le lendemain matin en Europe) qui fait toute la spécificité du service, et répond à un besoin inhérent à l'activité économique contemporaine. Ce besoin de livraison express ne pourra pas être satisfait totalement et immédiatement par les concurrents des requérantes.

4. La balance des intérêts en cause.

11. Les préjudices causés par l'arrêté sont totalement disproportionnés par rapport au bénéfice que l'application de l'arrêté offrirait aux habitants de certaines zones de la Région de Bruxelles-Capitale. Il suffit à cet égard de relever que :

- les requérantes se conforment à la législation fédérale, qui est basée sur les directives européennes en la matière. Ces directives garantissent le caractère suffisant et raisonnable de la protection dont bénéficient les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de bruit d'avion;

- la première requérante a procédé récemment à l'acquisition de 44 Boeing B757-200, qui sont les avions les plus silencieux de leur catégorie, et qui entreront graduellement en service à partir de 2001;
- l'amélioration de la protection des habitants de la Région dépend, par ailleurs, de la diligence avec laquelle celle-ci poursuivra la concertation avec les autorités fédérales afin de parvenir à la conclusion d'un accord de coopération permettant d'harmoniser les politiques régionale et fédérale.
- il n'appartient pas à une région, dont l'économie bénéficie des avantages d'un service, tel l'aéroport, de prétendre en reporter la charge exclusive sur les autres régions";

Considérant que, par requête introduite le 12 novembre 1999, l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement demande à intervenir dans la procédure en référé; qu'il y a lieu d'accueillir cette requête;

Considérant que les requérantes fondent leur argumentation sur le rapport établi le 31 mai 1999 par MM. PEETERS et THOEN de la Katholieke Universiteit Leuven et intitulé : "Toetsing van actuele vliegtuiggeluidstoestand aan normen van het Brussels Gewest"; que ce rapport est contesté par la partie adverse et par le requérant en intervention qui produisent respectivement, la première, une note de l'I.B.G.E. et, le second, une étude de A-Tech Acoustical Technologies, qui contredisent et la méthodologie suivie par les auteurs du rapport de la K.U.L. et les conclusions tirées de ce rapport;

Considérant que dans l'état actuel des informations communiquées au Conseil d'Etat, étant précisé qu'il appartenait aux requérantes de fournir tous documents à l'appui de leur thèse lors de l'introduction de leur demande de suspension, les données et les précisions contenues en particulier dans l'étude de A-Tech Acoustical Technologies sont de nature à ôter sa valeur au rapport qu'invoquent les requérantes;

Considérant ainsi que les points suivants peuvent être relevés dans le rapport de A-Tech Acoustical Technologies :

a. D'un point de vue méthodologique :

" D'emblée, il convient de noter :

1. le rapport ne mentionne pas si les tableaux relatifs aux stations permanentes de mesure du bruit NMT6 et NMT11 s'appliquent à la période de jour (7-23H) ou à celle de nuit (23-7H). Ce n'est qu'à la lecture des mémoires des avocats que l'on apprend que les mesures de bruit sont uniquement valables pour la période de jour;
2. le rapport ne mentionne pas la taille de l'échantillon des valeurs sur lesquelles les tableaux relatifs aux stations permanentes de mesure du bruit NMT6 et NMT11 s'appliquent. Seuls sont fournis des pourcentages par type d'avion et par classe de bruit sans que la fiabilité statistique des données soit communiquée (nombre absolu de passages par type d'avion, écart type, etc.);
3. le rapport ne mentionne pas si les mesures de bruit sont relatives à des valeurs de l'indicateur SEL calculées selon la méthode BIAC ou selon celle de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce n'est qu'à la lecture des mémoires des avocats de BIAC que l'on apprend que les mesures effectuées diffèrent de celles prescrites par l'arrêté de la Région de Bruxelles-Capitale;
4. le rapport ne mentionne pas non plus la localisation précise de la station de mesure mobile implantée pour quelques jours à Haren";

Considérant qu'il ressort des calculs des auteurs de l'étude A-Tech Acoustical Technologies que les stations de mesure NMT et NMT11 sont localisées dans la zone 2; qu'il s'ensuit que les valeurs maximales à considérer pour ces stations sont de 100 dB(A) de jour et 90 dB(A) de nuit, pour l'application de l'article 2 de l'arrêté critiqué à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2000; que l'étude de la K.U.L. serait dès lors erronée en tant qu'elle retient la norme de 90 dB(A) de jour ou celle de 80 dB(A) de nuit; que, par ailleurs, il ressort des débats à l'audience que les avis divergent quant au moment (jour ou nuit) auquel se réfère le rapport de la K.U.L.;

b. Analyse du tableau relatif à la station de mesure NMT6.

Considérant que l'étude réalisée par A-Tech Acoustical Technologies relève ce qui suit :

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

2. seulement 0,2 % de tout le trafic aérien cumulé sur trois mois (de juillet à septembre 1998 - la haute saison), tous types d'avions confondus, est en infraction par rapport aux termes de l'arrêté (...) et ce, pour un seul type d'aéronef, soit le BA11, qui, par ailleurs, respecte les termes de l'arrêté pour 87,5 % de ses passages";

Considérant que l'étude explique ensuite pourquoi le tableau des valeurs présenté par le rapport de la K.U.L. pour la station NMT6 ne peut pas être appliqué pour la période de nuit; que, dans le tableau de la K.U.L., seuls respectivement 7,8 p.c. et 1,2 p.c. des avions testés ne respecteraient pas les normes en se situant à des niveaux de bruit de 90-95 dB(A) et de 95-100 dB(A);

c. Analyse du tableau relatif à la station de mesure NMT11.

Considérant que l'étude réalisée par A-Tech Acoustical Technologies conclut que, de jour et pour tout le trafic aérien cumulé sur trois mois (de juillet à septembre 1998 - la haute saison), tous types d'avions confondus, tous les avions en phase d'atterrissage, sur le vu des chiffres produits par le rapport de la K.U.L., respectent, au droit de la station de mesure NMT11, la valeur de 100dB(A) fixée en zone 2 par l'arrêté critiqué;

d. Les résultats relatifs à la station de mesure mobile de Haren.

Considérant que, bien que la localisation précise de cette station de mesure du bruit ne soit pas fournie, le rapport mentionnant uniquement sa situation en début de zone 2, il apparaît des chiffres fournis par le rapport de la K.U.L., selon A-Tech Acoustical Technologies, que le pourcentage d'avions en infraction sur la période du 27 au 31 mai 1999 serait de 1 p.c. le jour et de 3,5 p.c. la nuit;

Considérant que, si l'on écarte le rapport de la K.U.L., on constate que les affirmations des requérantes ne sont en rien étayées par les autres pièces de leur dossier, lequel consiste en un ensemble de documents qui sont étrangers à la démonstration du risque de préjudice grave difficilement réparable; que pour de nombreuses pièces, seules certaines pages sont communiquées, ce qui leur enlève toute valeur; qu'en outre, plusieurs pièces qui sont annoncées dans l'inventaire du dossier des requérantes, ne sont en réalité pas produites par elles;

Considérant que le préjudice par répercussion invoqué dans la demande de suspension, quant à lui, ne pourrait pas être retenu en l'absence de la preuve d'un préjudice personnel que risqueraient d'encourir les requérantes elles-mêmes;

Considérant, par ailleurs, que la théorie dite de la "balance des intérêts" ne pourrait pas être appliquée pour justifier que la suspension soit ordonnée dans un cas où l'une des conditions prévues par l'article 17 des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat n'est pas remplie;

Considérant ainsi que les requérantes, auxquelles incombe la charge de la preuve, ne peuvent pas être considérées comme ayant apporté, lors de l'introduction de

leur demande de suspension, une preuve suffisante du risque de préjudice qu'elles invoquent à l'appui de leur demande de suspension;

Considérant qu'une des conditions requises par l'article 17, § 2, alinéa 1<sup>er</sup>, des lois coordonnées pour que le Conseil d'Etat puisse ordonner la suspension de l'exécution de l'acte attaqué fait défaut; que la demande de suspension ne peut être accueillie,

#### **D E C I D E :**

##### **Article 1<sup>er</sup>.**

La requête en intervention introduite par l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement, en abrégé "I.B.G.E.", dans la procédure en référé est accueillie.

##### **Article 2.**

La demande de suspension est rejetée.

##### **Article 3.**

Les dépens relatifs à la requête en intervention introduite par l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement, en abrégé "I.B.G.E.", liquidés à la somme de 5.000 francs, sont mis à charge de ce dernier.

Les dépens sont réservés pour le surplus.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique  
de la XIII<sup>e</sup> chambre des référés, le dix-sept janvier deux  
mille par :

MM. HANOTIAU, président de chambre,  
SCOHY, greffier assumé.

Le Greffier ass.,

Le Président,

G. SCOHY.

M. HANOTIAU.