

La COUR D'APPEL de Bruxelles, deuxième chambre, après en avoir délibéré, prononce l'arrêt suivant :

R.G. 2004 /KR/ 458

R. n° 2005 /18234

EN CAUSE DE :

L'ETAT BELGE

représenté par le Ministre de la Mobilité et des Transports
dont le cabinet est établi à 1000 Bruxelles, rue Bréderode, 9

appelant
défendeur originaire
avocats : Me Jan Bouckaert et Me Stefan Jochems, rue Henri Wafelaerts, 47-51 bte 1 à 1060 Bruxelles

CONTRE :

A.

17 -03- 2005

1. Madame ANCIAUX Jacqueline,
née le 16/2/1923, domiciliée Corniche Verte, 14 à 1150 Bruxelles

2. Madame BEEGHS Agnès,
née le 17/10/1929, domiciliée Corniche Verte, 32 à 1150 Bruxelles,

3. Madame BLONDIAU Jacqueline,
née le 10/7/1930, domiciliée route Gouvernementale, 33 à 1150 Bruxelles,

4. Monsieur BODSON Pierre,

né le 21/5/1963, domicilié avenue Crokaert, 133 à
1150 Bruxelles,

5. Monsieur BREGENTZER Daniel,

présent en personne

né le 10/4/1937, domicilié avenue des Lauriers, 5 à
1150 Bruxelles,

6. Madame DECOSTER Simone,

née le 9/12/1925, domiciliée Corniche Verte, 45-48 à
1150 Bruxelles,

7. Monsieur de VINCK Francois-Xavier,

né le 14/3/1955, domicilié Tir aux Pigeons, 74 à 1150
Bruxelles,

8. Madame GEORGE Chantal,

née le 1/11/1956, domiciliée route Gouvernementale,
35 à 1150 Bruxelles,

17 -03- 2005

9. Monsieur HENOQUIN Jean-Paul,

né le 6/11/1961 domicilié avenue Crokaert, 138 à 1150
Bruxelles,

10. Monsieur HENROTTE Alain,

né le 17/6/1960, domicilié avenue Crokaert, 6 à 1150
Bruxelles,

11. Monsieur JOLLY Baudouin,

né le 28/12/1969, domicilié clos des Lauriers, 33 à
1150 Bruxelles,

12. Monsieur JUNG Philip,

présent en personne

né le 8/8/1957, domicilié avenue Crokaert, 140 à 1150
Bruxelles,

13. Monsieur KERVYN D'LOUD MOOREGHEM

Michel,

né le 2/1/1957, domicilié Corniche Verte, 21 à 1150
Bruxelles,

14. Monsieur LENGELE Philippe,

né le 13/11/1963, domicilié avenue Crokaert, 146 à
1150 Bruxelles,

15. Monsieur LINARD Geoffrey,

né le 10/3/1958, domicilié Corniche Verte, 27 à 1150
Bruxelles,

16. Monsieur RAEMDONCK VAN MEGRODE

Xavier,

né le 13/10/1946, domicilié avenue des Pins Noirs, 10
à 1150 Bruxelles,

17. Monsieur SCHMITZ Guy,

né le 7/7/1942, domicilié Corniche Verte, 8 à 1150
Bruxelles,

18. Monsieur SERVAIS André,

présent en personne

né le 19/2/1937, domicilié Corniche Verte, 13 à 1150
Bruxelles,

17 -03- 2004

19. Monsieur STOOP François,

né le 29/10/1964, domicilié avenue des Lauriers, 17 à
1150 Bruxelles,

20. Monsieur STULEMEYER Philippe,

présent en personne

né le 3/1/1938, domicilié avec des Pins Noirs, 7 à 1150
Bruxelles.

21. Monsieur VAN DER MERSCH Aernout,

né le 27/2/1949, domicilié route Gouvernementale, 63
à 1150 Bruxelles,

22. Madame VAN HOVE Marie,

née le 4/12/1964, domiciliée Laurierlaan, 15 à 1150
Bruxelles,

23. Monsieur VAN LINT Jean-Max,

né le 13/6/1934, domicilié Corniche Verte, 16 à 1150
Bruxelles,

17 -03- 2005

**24. Madame VAXELAIRE Raymond (Suzanne de
Sauvage),**

née le 28/1/1927, domiciliée avenue des Pins Noirs, 15
à 1150 Bruxelles,

intimés
demandeurs originaires
appelants sur incident

faisant élection de domicile en l'étude de leurs conseils
pour les besoins de la présente procédure.

B.**1. Madame ARACELI CANCINO,**

née le 24/08/73, domiciliée rue du Verger, 18 à 1950 Kraainem.

2. Monsieur BEDEUR Dominique,

né le 14/02/56, domicilié clos du Verger, 10 à 1950 Kraainem.

3. Madame BERGE Geneviève,

née le 17/05/57, domiciliée avenue de Burbure, 160 à 1970 Wezembeek-Oppem.

4. Monsieur BOUHON Hubert,

né le 17/04/67, domicilié rue Louis Marcelis, 1 à 1970 Wezembeek-Oppem.

5. Monsieur BOUVY Michel,

né le 31.07.1955, domicilié clos de l'Argilière, 1 à 1950 Kraainem.

6. Monsieur BRAWN Roger,

né le 10/07/50, domicilié avenue des Troènes, 22 à 1950 Kraainem.

7. Monsieur BUTAYE Jean-Pierre,

né le 31/ 12/57, domicilié clos de l'Esplanade, 1 à 1970 Wezembeek-Oppem.

8. Monsieur DANDOIS Claude,

né le 10/1/51, domicilié Warandeberg, 68 à 1970 Wezembeek-Oppem.

17 -03- 2005

9. Monsieur DE BURBURE DEWESEMBEEK**Helin,**né le 1/6/31, domicilié Parvis St Pierre, 2 à 1970
Wezembeek-Oppem.**10. Mademoiselle DEGRAVE Stéphanie,**née le 30/08/79, domiciliée avenue Reine Astrid, 400 à
1950 Kraainem.**11. Madame DE GREEF Marie-Noël,**née le 27/12/68, domiciliée Warandeborg, 41 à 1970
Wezembeek-Oppem.**12. Monsieur de KERCHOVE Jean,**né le 9/06/66, domicilié avenue Saint Dominique, 3 à
1950 Kraainem.**13. Monsieur DE ROOCKER,**né le 19/07/67, domicilié avenue de la Forêt, 70 à 1950
Kraainem.

17 -03- 2005

14. Monsieur DU BAN Bruno,né le 4/02/49, domicilié avenue des Séquoias, 23 à
1950 Kraainem.**15. Monsieur DUKE Wesley,**né le 24/9/68, domicilié avenue de Burbure, 2 à 1970
Wezembeek-Oppem.**16. Madame EYBEN Anne-Catherine,**née le 1/09/71, domiciliée avenue des Cerfs, 18 à 1950
Kraainem.

17. Madame FOCANT Christine,

née le 9/07/66, domiciliée avenue d'Oppem, 74 à 1950 Kraainem.

18. Monsieur GYSELINCK Dirk,

né le 26/8/65, domicilié avenue de l'Esplanade, 74 à 1970 Wezembeek-Oppem.

19. Monsieur IBOURKI Stéphane,

né le 19/10/72, domicilié clos des Erables, 8 à 1950 Kraainem.

20. Monsieur JACQUEMIN Philippe,

né le 23/02/62, domicilié val du Prince, 39 à 1950 Kraainem.

21. Monsieur JANSSEN Jean-Pierre,

présent en personne

né le 15/01/60, domicilié route
Gouvernementale, 94 à 1950 Kraainem.

17 -03- 2005

22. Monsieur JOASSIN Pierre,

né le 26/08/48, domicilié avenue des Bouleaux, 28 à 1950 Kraainem.

23. Monsieur KETELEER Grégory

né le 12/09/70, domicilié rue d'Argile, 176 à 1950 Kraainem.

24. Monsieur LAMBERT Fossé,

né le 10/02/39, domicilié avenue Bommaert, 18 à 1950 Kraainem.

25. Monsieur LECOQ Dominique,

né le 27/9/55, domicilié avenue d'Oppem, 110 à 1970
Wezembeek-Oppem.

26. Monsieur LEFEBVRE Philippe,

né le 12/6/59, domicilié avenue d'Oppem, 79 à 1970
Wezembeek-Oppem.

27. Monsieur LEMMENS Jacques,

né le 29/05/54, domicilié rue des Quatre Bonniers, 6 à
1950 Kraainem.

28. Monsieur LIENART Claude,

né le 16/10/55, domicilié Warandeborg, 86 à 1970
Wezembeek-Oppem.

29. Monsieur MAJON Michel

né le 16/1/67, domicilié Warandeborg, 46 à 1970
Wezembeek-Oppem.

30. Monsieur MALTUSCH Patrick,

né le 11/11/65, IT manager, domicilié allée des
Noisetiers, 4 à 1950 Kraainem.

31. Monsieur MARCHAND Joseph,

né le 15/8/30, domicilié Clos St Georges, 3 à 1970
Wezembeek-Oppem.

32. Monsieur MULDER François,

né le 25/12/43, domicilié avenue Maurice César, 24 à
1970 Wezembeek-Oppem.

33. Monsieur PILATE Philippe,

né le 07.03.55, domicilié rue Kinnen, 73 à 1950
Kraainem.

17 -03- 2005

34. Madame ROGET Anne,

née le 19/09/65, domiciliée rue Ferdinand Kinnen,
63 à 1950 Kraainem.

35. Monsieur SECHEHAYE Patrick,

né le 15/5/61, domicilié t Veldeke, 6 à 1970
Wezembeek-Oppem.

36. Madame SERVRANCKX Nathalie,

née le 17/12/72, domiciliée avenue Maurice César,
68 à 1970 Wezembeek-Oppem.

37. Monsieur TAVARES Erick,

né le 8/3/58, domicilié avenue des Hêtres Rouges, 71 à
1970 Wezembeek-Oppem.

38. Monsieur TEMMERMAN Frank,

né le 3/11/77, domicilié avenue Oscar de
Burbure, 99/03 à 1950 Kraainem.

17 -03- 2005

39. Monsieur THUAL David,

né le 19/12/68, domicilié avenue de la Bécasse, 1 à
1970 Wezembeek-Oppem.

40. Madame VAN DER LANDE Isabelle,

domiciliée avenue O. de Burbure, 144 à 1970
Wezembeek-Oppem.

41. Monsieur VAN FRAECHEM Ferdinand,

né le 26/02/51, domicilié avenue des Bruyères, 2 à
1950 Kraainem.

42. Monsieur VAN RIJCKEVORSEL Baudouin,
né le 8/05/52, domicilié avenue des Fleurs, 3 à 1950
Kraainem.

43. Monsieur WILMET André,
né le 27/7/46, domicilié avenue de la Forêt, 45 à 1970
Wezembeek-Oppem.

intimés
intervenants volontaires originaires
appelants sur incident

faisant élection de domicile en l'étude de leurs conseils
pour les besoins de la présente procédure.

avocats : Me Luc Misson et Me Laurent Wysen .
17 -03- 2005 (SPRL Misson Bureau d'Avocats), rue de Pitteurs, 41
à 4020 Liège

EN PRESENCE DE :

1. La S.A. Brussels International Airport Company
en abrégé BIAC
dont le siège social est établi à 1030 Bruxelles, Diamant
Building, boulevard A. Reyers, 80

partie appelée à la cause par l'appelant l'Etat belge
défenderesse originaire
appelante sur incident
intimée sur appel incident
avocat : Me Mireille Salmon, 1170 Bruxelles, rue du
Bien Faire, 4

2. L'entreprise publique autonome**BELGOCONTROL**

dont le siège social est établi à 1030 Bruxelles, rue du Progrès, 80 bte 2

Banque Carrefour des Entreprises n° 0206048091

partie appelée à la cause par l'appelant l'Etat belge
défenderesse originaire

avocats : Me Robert Bob Martens et Me Bruno Lombaert, 1050 Bruxelles, avenue Louise, 106

où il est fait élection de domicile pour les besoins de la présente procédure

plaideur : Me Bruno Lombaert

ET EN PRESENCE DE :**1. La COMMUNE DE GRIMBERGEN,**

représentée par son collège de Bourgmestre et Echevins,

dont les bureaux son sis à 1850 Grimbergen, Prinsenstraat 3,

17 -03- 2005

2. La COMMUNE DE MEISE,

représentée par son collège de Bourgmestre et Echevins,

dont les bureaux son sis à 1861 Meise (Wolvertem), place Communale de et à 1860 Meise, Brusselsesteenweg 44,

3. La VILLE DE VILVOORDE,

représentée par son collège de Bourgmestre et Echevins,

dont les bureaux son sis à 1800 Vilvoorde, Rondeweg 52,

4. La COMMUNE DE WEMMEL,

représentée par son collège de Bourgmestre
et Echevins,

dont les bureaux son sis à 1780 Wemmel, Dr H.
Folletlaan 28,

5. Madame Katrien COLENBIE,

domiciliée à 1800 Vilvoorde
(Koningslo), Warandelaan 279,

6. Madame Kristel JANSSEN,

domiciliée à 1850 Grimbergen, Wilgenlaan 42,

7. Madame Marleen DE WUFFEL,

domiciliée à 1860 Meise, Meidoornlaan 8,

8. Monsieur Kevin WELSH,

domicilié à 1780 Wemmel, Frans Robberechtsstraat
265,

parties intervenant volontairement à la cause en degré
d'appel

avocats : Me Peter FLAMEY, 1050 Bruxelles, rue
d'Arlon 25 et 2018 Anvers, Jan Van Rijswijcklaan 148
et Me Michel van DIEVOET, 1000 Bruxelles, rue de
l'Arbre 14 B3 (rue de la Régence 43).

17 -03- 2005

9. LA COMMUNE DE MACHELEN,

représentée par son conseil de Bourgmestre et
Echevins,

ayant ses bureaux à la Mairie à 1830 Machelen,
Woluwestraat 1.

10. Madame Annick WYNS,

domiciliée à 1831 Diegem, St.-Katharinastraat 3

parties intervenant volontairement à la cause en degré d'appel

avocat : Me Philippe DECLERCQ, (avocat dans l'association des avocats DECLERCQ & VAES) 3010 Kessel-Lo, Tiensesteenweg 271.

** **

Vu :

- l'ordonnance attaquée, prononcée contradictoirement le 14 décembre 2004 par le président du tribunal de première instance de Bruxelles, décision dont aucun acte de signification n'est produit ;
- la requête d'appel déposée au greffe de la cour le 17 décembre 2004 ;
- l'appel incident des intimés formé par conclusions du 14 janvier 2005 ;
- l'appel incident de la B.I.A.C. formé par conclusions du 27 janvier 2005 ;
- la requête en intervention volontaire des communes de Grimbergen, Meise, Vilvoorde, Wemmel, des dames K. Colenbie, K. Janssen et M. De Wuffel, et de monsieur K. Welsh, déposée au greffe de la cour le 22 février 2005 ;

17 -03- 2005

- la requête en intervention volontaire de la commune de Machelen et de madame A. Wyns, déposée au greffe de la cour le 23 février 2005 ;

Circonstances de fait de la cause :

L'aéroport de Bruxelles-National comporte trois pistes de décollage - atterrissage, formant la lettre Z. Chacune de ces pistes peut être utilisée dans les deux sens, de sorte que l'aéroport dispose de six pistes :

- la piste formant la ligne supérieure de la lettre Z est appelée 25R (25 droite, dans la direction sud-ouest) et 07L (07 gauche, dans la direction nord-est) ;
- la piste formant la ligne inférieure de la lettre Z est appelée 25L (25 gauche, dans la direction sud-ouest) et 07R (07 droite, dans la direction nord-est) ;
- la piste formant la barre transversale de la lettre Z est appelée 02 (dans la direction nord) et 20 (dans la direction sud).

17 -03- 2005

Les intimés habitent tous dans l'axe de la piste d'atterrissage 02/20, sous le couloir d'approche de cette piste.

Avant l'année 2004, les pistes étaient généralement utilisées comme suit :

- la piste 25R était préférée pour les mouvements de décollage et complémentaiement pour les mouvements d'atterrissage ;
- la piste 25L était préférée pour les mouvements d'atterrissage ;
- les pistes 07, moins équipées (pas de système électronique ILS), étaient utilisées moins fréquemment (principalement décollages) ;
- la piste 20 était plus fréquemment utilisée pour les décollages de nuit et, occasionnellement, pour les atterrissages en cas de vents forts du sud-est ;
- la piste 02 était utilisée, tant pour les décollages que pour les atterrissages, en cas de vents forts d'est et de nord-est et en cas d'indisponibilité des autres pistes pour cause de travaux.

Dans la répartition de ces mouvements aériens il était tenu compte, notamment, de la longueur des pistes (les pistes 07/25 étant plus longues que la piste 02/20 et donc plus sûres en cas de vents latéraux et arrière) ainsi que de la situation géographique des couloirs d'atterrissage, les avions qui atterrissaient sur les pistes 07/25 survolant des zones à faible densité de population ; cette répartition entraînait cependant une plus forte concentration des mouvements de vol au-dessus des communes situées au nord et au nord-ouest de l'aéroport.

17 -03- 2005

La piste 02/20 était utilisée, pour les atterrissages, de façon subsidiaire pour les raisons suivantes : elle est plus courte, moins bien équipée et présente une pente descendante dans le sens de l'atterrissage ; les mouvements de décollage en piste 07 coupent la piste 02 ; les exigences de sécurité liées à la direction des vents dominants (vents du sud-ouest) imposent l'utilisation plus fréquente des deux autres pistes ; les avions empruntant le couloir d'approche de la piste 02 doivent survoler une zone à forte densité de population et aucune dispersion en phase d'approche n'est possible.

La subsidiarité de l'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage avait, avant 2004, toujours été confirmée dans les communications officielles aux riverains :

- le schéma d'utilisation préférentielle des pistes 25 n'a pas été remis en cause lors des travaux de modernisation des pistes en 1990 (voir communiqué de l'administrateur général de la Régie des voies aériennes, pièce 8/40 du dossier des intimés) ;
- en 2000, le journal d'information de B.I.A.C. insistait sur le caractère « plutôt exceptionnel » de l'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage (pièce 8/41 du dossier des intimés) ;
- à la demande des principales compagnies aériennes, les composantes de vent acceptables pour l'utilisation des deux pistes 25 ont été modifiées le 12 juin 2003 : désormais il était possible d'atterrir sur les deux pistes 25 avec 25 nœuds de vent latéral (au lieu de 15) et

17 -03- 2005

de 10 nœuds de vent arrière (au lieu de 8), augmentant l'utilisation de ces pistes considérées comme préférentielles (pièce 8/37 du dossier des intimés).

Le 10 juillet 2003, un accord gouvernemental a été adopté au sujet des nuisances causées par le trafic aérien, qui prévoyait que l'impact du bruit serait évalué zone par zone, définie « *selon le principe de répartition équitable* », principe selon lequel les procédures de vol seraient revues en fonction des populations et/ou des zones survolées et du type d'avions en mouvement, et serait envisagée l'utilisation plus diversifiée des différentes pistes en tenant compte, notamment, de la sécurité des populations.

Cette politique était inspirée par le souci de garantir l'égalité des citoyens devant les contraintes dues aux nuisances sonores.

Dans le même sens, l'arrêté royal du 25 septembre 2003 impose, en son article 3, au Ministre ayant la navigation aérienne dans ses attributions, d'adopter « une approche équilibrée lorsqu'il traite des problèmes liés au bruit de l'aéroport de Bruxelles-National »; par « *approche équilibrée* », il faut entendre « *une approche examinant les mesures applicables en vue de résoudre le problème du bruit à l'aéroport, et plus précisément les effets prévisibles des mesures de réduction à la source du bruit généré par les aéronefs* » (art. 1-4° de l'arrêté royal précité, pièce 10/2 du dossier des intimés).

17 -03- 2005

Le 3 décembre 2003, le Conseil des Ministres a adopté un accord de principe qui établit un plan (dit « plan Anciaux ») de « répartition équitable » de la nuisance, prévoyant notamment que :

- les deux pistes 25 ne seront plus utilisées de manière préférentielle ;
- trois nuits par semaine, de 3 à 6 heures du matin, tous les atterrissages se feront par la piste 02 ;
- un samedi sur deux, en journée, tous les atterrissages se feront par la piste 02.

Ce plan du 3 décembre 2003 sera suspendu par l'arrêt du Conseil d'Etat du 19 décembre 2003 ; cet arrêt constatait que l'Etat belge ne contestait pas que la piste 02/20 n'était pas orientée dans le sens des vents dominants, était plus courte et n'était utilisée que de manière occasionnelle, ni que son utilisation entraînerait des nuisances sonores plus importantes que celles résultant des autres pistes en raison de sa distance plus réduite ; le Conseil d'Etat en a déduit que le risque de préjudice grave et difficilement réparable des requérants (des habitants des mêmes communes que les intimés) était établi, et que ce préjudice était d'autant plus grave qu'il portait atteinte à des droits fondamentaux protégés par la Constitution.

17 -03- 2005

Le 24 décembre 2003, le directeur général du transport aérien a donné instruction de réduire les composantes de vent sur les deux pistes 25 et la piste 20 à 15 (au lieu de 25) nœuds de vent latéral et à 5 (au lieu de 10) nœuds de vent arrière ; une grande partie du trafic à l'atterrissage était, ainsi, déplacée des pistes 25 vers la piste 02. Cette décision a fait l'objet d'un nouveau recours en suspension, mais avant l'issue de la procédure devant le conseil d'Etat le directeur

général procédait au retrait de l'acte attaqué. Il prenait cependant, le 27 février 2004, une nouvelle décision de réduction des composantes de vent sur les deux pistes 25 à 15 nœuds de vent latéral et à 8 nœuds de vent arrière, permettant à nouveau d'intensifier l'usage de la piste 02 pour les atterrissages.

Le 28 février 2004 le « plan Anciaux bis » a été adopté, établissant après réexamen du plan de répartition, un autre système d'utilisation préférentielle des pistes et des procédures de vols modifiées. Ce plan prévoit cependant, comme le précédent, que :

- trois nuits par semaine, de 3 à 6 heures du matin, tous les atterrissages se feront par la piste 02 ;
- un samedi sur deux, en journée, tous les atterrissages se feront par cette même piste.

En outre, le plan reprenait les dernières composantes de vent décidées le 27 février comme composantes générales pour toutes les pistes. A la page 29 du plan, le Ministre admet que la zone où habitent les intimés subirait une très forte augmentation des nuisances sonores.

17 -03- 2005

Le recours en suspension contre le « plan Anciaux bis » a été rejeté, tandis que la procédure en annulation est toujours pendante devant le Conseil d'Etat. Le plan a été mis en application le 17 avril 2004.

Sur l'insistance des pilotes qui dénonçaient les problèmes graves de sécurité sur la piste 02/20, plus courte, le Ministre a autorisé, le 18 mars 2004, des composantes spécifiques pour cette piste, étant de 15 nœuds de vent latéral et de 0 nœud de vent arrière,

augmentés cependant le 17 mai suivant à 5 nœuds de vent arrière pour les atterrissages. La composante de vent arrière admissible sur les pistes 25 a également été ramenée à 5 nœuds, tant pour les décollages que pour les atterrissages.

Le 17 janvier 2005, une nouvelle directive a été adoptée augmentant les composantes de vent pour les pistes 07/25 à 20 nœuds de vent latéral et à 7 nœuds de vent arrière ; elles n'ont pas été modifiées pour la piste 02/20, celle-ci restant donc soumise à la directive du 17 mai (15 et 5 nœuds pour les atterrissages).

Le « plan Anciaux bis » et les dernières mesures postérieures ont eu pour effet d'augmenter considérablement l'utilisation de la piste 02 pour les atterrissages : d'après les statistiques de Belgocontrol, les atterrissages de jour sur la piste 02 sont passés de 1128 entre mai et septembre 2003 à 5068 entre mai et septembre 2004, tandis que les atterrissages de nuit sont passés de 0 en 2003 à 754 entre mai et septembre 2004 (pièces 4/1 à 4/4 du dossier des intimés), d'où une augmentation moyenne de 416 % du trafic aérien au-dessus des habitations des intimés. En phase d'atterrissage, les avions approchent la piste 02 à moins de 300 mètres d'altitude au-dessus des communes concernées. Le nombre de plaintes enregistrées par le service de médiation de l'aéroport a augmenté de façon exponentielle (pièces 8/46 et 8/47 du dossier des intimés).

17 -03- 2005

Procédure :

Par exploit signifié le 23 juin 2004, 24 habitants de la commune de Woluwé-Saint-Pierre ont fait citer l'Etat belge, B.I.A.C. et Belgocontrol afin d'entendre, au provisoire, jusqu'au jugement au fond :

- ordonner la cessation de l'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage en dehors des circonstances exceptionnelles qui seraient dues aux conditions climatiques ou à l'indisponibilité des autres pistes d'atterrissage pour cause de travaux ;
- ce faisant, ordonner la suspension de toutes les mesures spécifiques adoptées par les parties citées ayant pour conséquence une augmentation de l'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage ;
- dire que les mesures précitées sont également imposées à B.I.A.C. et Belgocontrol dans la mesure où elles sont concernées par l'adoption, l'exécution et le suivi des mesures litigieuses ;
- assortir la mesure précitée d'une astreinte de 100.000 € par mouvement d'atterrissage constaté en infraction avec la dite mesure, solidairement à charge des parties citées.

17 -03- 2005

Par requête du 4 août 2004, 43 habitants des communes de Kraainem et Wezembeek-Oppem sont intervenus volontairement à la cause.

L'ordonnance attaquée a :

- reçu les demandes,
- constaté que l'organisation des vols et l'utilisation préférentielle de la piste 02 à l'atterrissage doivent être considérées, depuis le 27 février 2004, comme occasionnant aux demandeurs des désagréments en matière de sommeil et de santé, ainsi qu'une diminution de leur sécurité, tels qu'il peut être affirmé que les droits qu'ils revendiquent ou à tout le moins leur intérêt légitime sont violés ou gravement menacés,
- ordonné la cessation provisoire de l'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage telle qu'elle résulte des mesures prises par les parties défenderesses depuis le 27 février 2004 et qui a eu pour effet d'aggraver fortement la situation des demandeurs quant à leur préjudice,
- en conséquence, ordonné à titre provisoire le rétablissement de la situation prévalant au 26 février 2004, soit l'utilisation exclusivement subsidiaire de la piste 02 pour les atterrissages, c'est-à-dire lorsque les conditions climatiques sur les deux pistes 25 ne permettent plus de les utiliser pour les atterrissages (vent arrière de plus de 10 nœuds ou vent latéral de plus de 25 nœuds) ou en cas d'indisponibilité de ces deux pistes pour cause de travaux,
- ordonné à l'Etat belge de modifier l'organisation des vols de manière à ce

17 -03- 2005

que les demandeurs retrouvent sans délai la situation en matière de nuisances résultant des atterrissages en piste 02 qu'ils connaissaient jusqu'au 26 février 2004,

- plus particulièrement, ordonné la cessation provisoire des mesures relatives aux composantes de vent sur les pistes 02 et 25 depuis le 27 février 2004, ainsi que la cessation provisoire de l'utilisation de la piste 02 telle qu'elle se pratique actuellement à l'atterrissage, un samedi sur deux de 6 à 23 heures, et les nuits des lundi, mercredi et vendredi de 3 à 6 heures du matin,
- dit l'ordonnance commune à B.I.A.C. et Belgocontrol,
- condamné l'Etat belge à une astreinte de 25.000 € par mouvement d'atterrissage constaté en infraction aux dites mesures, à partir du troisième mois de la signification de l'ordonnance, et sans que l'astreinte ne puisse dépasser la somme de 1.250.000 €,
- dit que les mesures ordonnées vaudront provisoirement jusqu'au jugement au fond à intervenir dans la procédure introduite le 14 octobre 2004 par les demandeurs,
- condamné les défendeurs aux dépens.

17 -03- 2005

L'Etat belge relève appel de l'ordonnance, conclut à sa réformation et au débouté des demandeurs originaires.

Les intimés forment appel incident quant au montant et à la limite de l'astreinte tels qu'ordonnés par le premier juge.

B.I.A.C. forme également appel incident en ce que le premier juge a déclaré l'ordonnance commune et opposable à son égard.

En degré d'appel, les communes de Grimbergen, Meise, Vilvoorde, Wemmel et Machelen, ainsi que quelques habitants des communes respectives interviennent volontairement à la cause, se limitant à demander que l'appel de l'Etat belge soit déclaré fondé.

Ces requêtes, tardives selon les intimés, sont cependant recevables en ce qu'elles ne tendent pas à obtenir la condamnation d'une partie pour la première fois en degré d'appel, et en ce qu'une telle intervention est possible jusqu'avant la clôture des débats. Le contenu des dites requêtes n'apporte cependant aucun élément nouveau au débat dans la mesure où les intervenants sont d'avis que la mesure d'interdiction d'utiliser la piste 02, que pourrait prendre la cour, aggraverait leur situation (d'où leur intérêt à agir), alors que, d'une part, les intimés ne demandent pas que les nuisances soient reportées sur d'autres mais qu'elles restent limitées, autant que faire se peut, sur les zones *non aedificandi*, dans le but de réduire ces nuisances au maximum (conclusions principales des intimés, p. 72) et que, d'autre part, la mesure sollicitée ne concerne en rien les décollages mais les seuls atterrissages, qui continueraient à avoir lieu de manière préférentielle sur les pistes 25, sans que soit remis en cause le plan de dispersion dans son ensemble ; en

17 -03- 2005

outre, les intervenants reprennent les moyens développés par l'Etat belge et se limitent à solliciter que son appel soit déclaré fondé.

En droit :

A) Quant à la compétence du juge des référés en raison de l'urgence.

L'Etat belge et Belgocontrol soutiennent que les intimés ne démontrent pas la situation d'urgence qu'ils allèguent et qui constitue une condition essentielle de la compétence du juge des référés.

La situation d'urgence existe dès que la crainte d'un préjudice d'une certaine gravité rend une décision immédiate souhaitable. Il s'agit en effet de remédier au plus vite à une situation actuellement problématique et non de la régler *ad futurum*. En outre, la cour doit apprécier l'urgence requise par l'article 584 al. 1 du Code judiciaire pour justifier la compétence du juge des référés en se plaçant au moment où celui-ci a statué sur la demande, et la situation d'urgence doit subsister au moment où la cour statue elle-même.

17 -03- 2005

En l'espèce, les intimés font valoir que :

- l'utilisation intensive de la piste 02 le samedi et plusieurs nuits par semaine, en vigueur depuis le 28 avril 2004, anéantit leur qualité de vie ;
- cette utilisation entraîne une très forte augmentation des nuisances sonores et un risque accru d'accident lors des atterrissages, au sol comme dans les airs ;
- cette situation se prolonge depuis de nombreux mois, et encore aujourd'hui, sans que l'Etat belge n'ait pris la moindre mesure pour y remédier.

Les intimés justifient donc l'urgence par l'atteinte aux droits qu'ils invoquent depuis le mois d'avril 2004, ainsi que par l'effet de la durée de la mesure contestée. La crainte, jusqu'à ce jour, d'un préjudice sérieux dans leur chef rend une décision immédiate souhaitable.

17 -03- 2005

A tort l'Etat belge conteste-t-il l'urgence au motif que les actes attaqués datent du 28 février 2004 alors que les intimés n'ont introduit leur demande que le 23 juin 2004. Le dernier « plan Anciaux » n'est en application de manière complète que depuis le 28 avril 2004 et, à partir de cette date, les intimés ne sont pas restés inertes ou négligents à assurer la défense de leurs droits : plusieurs dizaines d'habitants concernés ont introduit la procédure, ils ont dû rassembler les éléments probants en matière de troubles sonores, la citation en référé a été signifiée par exploit du 23 juin 2004, les demandeurs originaires ont saisi le juge du

fond par exploit signifié le 14 octobre 2004, leurs conclusions ont été déposées le 15 octobre 2004 et les parties ont plaidé à l'audience du 16 novembre 2004.

B) Quant au provisoire.

L'Etat belge fait valoir que les mesures d'interdiction sollicitées par les intimés excèdent les limites du provisoire en ce qu'elles tendent à obtenir, au provisoire, une situation juridique plus favorable que celle que les demandeurs sont autorisés à demander devant le juge du fond.

La décision du juge des référés ne peut porter préjudice au principal, en ce sens que l'autorité de la chose jugée qui s'attache à cette décision ne peut entraver ni le droit des parties d'argumenter au fond, ni les pouvoirs du juge du fond, dont la liberté d'appréciation reste entière.

17 -03- 2005

En l'espèce, les intimés se sont limités à demander, au provisoire, une solution d'attente. Ils ont sollicité, et sollicitent toujours, la cessation provisoire de l'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage telle qu'elle résulte des mesures prises en application du « plan Anciaux ». Dans l'appréciation de la mesure à prendre, le premier juge a judicieusement mis en balance l'intérêt public et les intérêts individuels des intimés en ayant estimé, après avoir apprécié les désagréments allégués par ceux-ci, que la demande d'interdire l'utilisation d'une seule piste entraînerait simplement une réorganisation des vols, sans pour autant compromettre l'équilibre global du système ; en attendant la décision définitive à prendre par le juge du

fond, le premier juge a pu légalement ordonner une mesure de cessation. Une telle mesure peut, par ailleurs, également être prise par le juge du fond pour faire cesser une situation causant un préjudice à la victime (Cass., 21 avril 1994, Pas. I, 388).

Les mesures d'interdiction sollicitées par les intimés n'excèdent pas les limites du provisoire et ne tendent pas à obtenir une situation juridique plus favorable que celle que les demandeurs sont autorisés à demander au juge du fond.

C) Quant à la séparation des pouvoirs.

L'Etat belge soutient que, dans le cadre de son pouvoir discrétionnaire, il a choisi d'organiser le trafic aérien selon le principe d'un système d'utilisation préférentielle des pistes de décollage et d'atterrissage ; interdire la piste 02 comme piste d'atterrissage préférentielle, comme les intimés le revendiquent, reviendrait, selon lui, à enjoindre à l'autorité publique d'exercer son pouvoir en matière de trafic aérien d'une manière déterminée et, partant, de s'immiscer dans le choix politique de l'administration, en violation du principe de la séparation des pouvoirs. Le même moyen est développé dans les conclusions de Belgocontrol.

17 -03- 2005

Les articles 25 et 31 de la Constitution qui organisent la séparation des pouvoirs et interdisent au pouvoir judiciaire d'empiéter sur les prérogatives de l'Exécutif, n'interdisent pas au pouvoir judiciaire de constater la lésion par l'Administration d'un droit civil et d'en ordonner la réparation ; la violation d'un droit

subjectif et même d'un intérêt légitime suffit à établir l'existence d'un dommage réparable (Cass., 22 décembre 1975, Pas. I, 490).

Les cours et tribunaux ne s'immiscent pas dans l'exercice des pouvoirs légalement réservés à l'autorité administrative lorsque, aux fins de rétablir dans ses droits la partie lésée par un acte illicite de cette autorité, ils ordonnent la réparation en nature du préjudice et prescrivent à cette autorité des mesures destinées à mettre fin à l'illégalité dommageable (Cass. 26 juin 1980, Pas. I, 1341) ; ils peuvent, notamment, ordonner des mesures concrètes destinées à faire cesser l'état de choses qui cause le préjudice à la victime (Cass. 20 janvier 1993, Pas. I, 67) ; a fortiori peuvent-ils ordonner la cessation provisoire des faits ou des actes engendrant la situation gravement préjudiciable.

17 -03- 2005

En l'espèce, la demande tend à faire respecter les droits et intérêts légitimes des intimés auxquels, d'après eux, il est porté atteinte de manière fautive et illégale. Ceux-ci affirment que les conditions d'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage violent leurs droits subjectifs (droit au respect de la vie privée et familiale, droit à un environnement sain, droit au sommeil des enfants) et leurs intérêts légitimes (bénéficiaire de l'agrément de leur habitation et jardin, bénéficiaire de nuits de sommeil non perturbées). Ils postulent la cessation de l'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage afin de remédier provisoirement aux atteintes fautives qui sont portées, d'après eux, à leurs droits subjectifs et à leurs intérêts légitimes. Dans le cadre de ce contentieux subjectif, tant le juge des référés que le juge du fond ont le pouvoir de prononcer des mesures de cessation de l'acte illicite ou de la

situation qui porte atteinte aux droits de la victime, pour prévenir cette atteinte ou pour y mettre fin. Dans cette mesure, le principe de la séparation des pouvoirs n'est pas violé.

D) Quant au fondement de la demande originaire.

Les intimés fondent leur demande en référé sur la violation par l'Etat belge de leurs droits fondamentaux garantis par l'article 23 de la Constitution (droit du citoyen de mener une vie conforme à la dignité humaine, et notamment droit à la protection de la santé et d'un environnement sain) et l'article 8 de la Convention européenne de Sauvegarde des Droits de l'Homme et des Libertés fondamentales (CEDH – droit au respect de la vie privée et familiale), combinés avec l'article 1382 du Code civil. L'Etat belge n'aurait pas adopté le comportement normalement prudent et diligent que l'on peut attendre d'une autorité publique, eu égard au principe de bonne administration.

17 -03- 2005

Ils fondent leur demande, en outre, sur l'obligation dite du « stand still » interdisant à l'autorité publique d'adopter des mesures qui marqueraient un recul significatif du droit garanti par l'article 23 de la Constitution.

Il appartient au juge des référés et à la cour, par l'effet dévolutif de l'appel, de vérifier si, *prima facie*, l'autorité publique a dépassé les limites qui lui sont imparties en portant atteinte, par un acte illicite, aux droits subjectifs allégués par les intimés, susceptible d'entraîner dans leur chef un préjudice d'une certaine

gravité, de sorte qu'il existe une apparence de droit en leur faveur.

1. Droit à un environnement sain.

Les intimés soutiennent que l'utilisation intensive de la piste 02 entraîne une très forte augmentation des nuisances sonores, et que cette situation se prolonge depuis de nombreux mois, jusqu'à ce jour, sans que l'Etat belge n'ait pris de mesures pour y remédier.

Les nuisances sonores aéroportuaires entrent dans le champ d'application de l'article 8 CEDH, car elles diminuent la qualité de vie et les agréments du foyer (Cour europ. Droits de l'Homme, arrêt Powell Rayner du 21 février 1990 et arrêts Hatton I du 2 octobre 2001 et Hatton II du 8 juillet 2003).

17 -03- 2005

Ni le gouvernement fédéral ni les Régions n'ont, jusqu'ores, réglementé les normes acoustiques et les seuils de bruit admissibles à et aux alentours de l'aéroport de Bruxelles-National.

Les études relatives aux procédures de vol et à l'utilisation des pistes et routes de dispersion, produites par l'Etat belge, n'émanent pas de groupes de travail ou d'organismes indépendants, dès lors qu'elles sont rédigées par un groupe d'experts au sein de la Direction générale du transport aérien (D.G.T.A.), qui dépend du Ministre compétent, ou en association avec B.I.A.C. et Belgocontrol, tenues d'exécuter les décisions de l'Administration. En outre, ces études sont réalisées du point de vue des impératifs

de sécurité, de régularité ou d'efficacité du trafic aérien et non par rapport à l'atteinte aux droits individuels ; réalisées sous cet angle, les études auraient permis à l'Etat belge de mesurer correctement les ingérences générées par l'application du plan litigieux, et de prendre des décisions en connaissance de cause ; enfin, l'étude de la D.G.T.A. est contredite par le rapport AAC du 12 mai 2004, réalisé à la demande de B.I.A.C.

Le cadastre du bruit utilisé par le Ministre compétent, basé sur des simulations et des projections, ne fait apparaître que des niveaux moyens de bruit sur des périodes longues, et ne permettent pas de prendre en compte les pics de bruit subis sur une courte période par les habitants proches de la piste 02.

En outre, un rapport de l'I.B.G.E. du 17 mai 2004, se fondant sur des relevés sonométriques, a mis en évidence la sous-estimation des nuisances mesurées sur la base du cadastre du bruit utilisé par le Ministre, au regard de la réalité subie sur le terrain (pièce 8/33 du dossier des intimés) ; le même constat est fait dans le rapport du bureau d'acoustique A-Tech rédigé en juin 2004 à la demande de la Région bruxelloise.

A défaut de réglementation fédérale ou régionale et en l'absence de critères objectifs et fiables, susceptibles de déterminer les niveaux sonores admissibles, il y a lieu de se référer aux Directives de l'Organisation mondiale de la Santé (O.M.S.) relatives au bruit dans l'environnement, qui rencontrent l'adhésion des spécialistes de réputation internationale en matière de bruit et de santé.

17 -03- 2005

L'O.M.S. recommande un niveau de 50 décibels (dB) comme seuil de gêne en journée à l'extérieur, et 45 dB pendant la nuit à l'extérieur, tandis que le niveau de 30 dB est recommandé pour l'intérieur des habitations, de jour comme de nuit. Il convient d'ajouter que le bruit perçu à l'intérieur d'une chambre à coucher dont les fenêtres sont fermées doit être inférieur de 25 dB au bruit produit à l'extérieur ; ainsi, un passage d'avion générant un niveau de bruit supérieur ou égal à 70 dB (45 + 25) à l'extérieur, la nuit, est susceptible de perturber le sommeil d'une personne endormie.

17 -03- 2005

Sur la base des résultats mesurés par les sonomètres situés dans les communes concernées, force est de constater que le seuil de 70 dB est largement dépassé. L'Institut bruxellois pour la Gestion de l'environnement (I.B.G.E.) relève que, lorsque seule la piste 02 est utilisée pour les atterrissages, ce sont 40 à 50 avions qui, durant la nuit, sont détectés, pour la plupart à des niveaux supérieurs à 70 dB ; les habitants subissent plusieurs centaines de pics de bruit par jour, et plusieurs dizaines par nuit, la moyenne de ces pics dépassant, en outre, 75 dB (cfr. résultats des mesures du sonomètre NMT 46 pour le mois de mai 2004, et sonomètres NMT 39-1 et 39-2).

L'examen des mesures démontre à suffisance que les nuisances sonores sont avérées, qu'elles sont imposées aux intimés pendant les périodes de repos, qu'elles dépassent en majorité et en moyenne le seuil de 70 dB admissible et ne se produisaient pas avec une telle intensité avant l'application du « plan Anciaux bis ».

A tort l'Etat belge objecte-t-il que les intimés ne démontreraient pas les nuisances qu'ils subissent individuellement, alors qu'ils habitent sous le couloir d'atterrissage et à proximité des sonomètres.

L'Etat belge n'a, *prima facie*, pas mis tout en œuvre pour diminuer les nuisances.

Il lui appartenait, notamment, de réduire au maximum les ingérences au droit à un environnement sain en essayant de trouver, *in concreto*, des solutions alternatives permettant d'établir un juste équilibre entre les divers intérêts en présence.

Pour ce faire, une enquête ou une étude approfondie, ayant pour objectif d'évaluer à l'avance les mesures susceptibles de porter atteinte à l'environnement et aux droits des habitants des communes concernées, et de trouver la meilleure solution possible pour limiter les nuisances et équilibrer la balance des intérêts concurrents, devait précéder le plan litigieux.

17 -03- 2005

L'Etat belge n'a pas procédé à de telles études lorsqu'il a décidé d'utiliser de façon intensive la piste 02 pour les atterrissages. Les rapports du groupe de travail Brunorr (septembre 2003 et janvier 2004) et du bureau d'études Sofreavia (1^{er} mars 2004) n'abordent pas la problématique spécifique des atterrissages. Aucune enquête n'a été réalisée préalablement auprès des personnes habitant sous le couloir d'approche, ni aucune consultation ou information sur la justification de modifier les conditions d'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage. L'intérêt des intimés n'a nullement été pris en considération.

Le processus décisionnel devait nécessairement comporter la réalisation d'enquêtes et d'études appropriées, de manière à permettre l'établissement d'un juste équilibre entre les divers intérêts et la mise en place de mesures visant à réduire les nuisances que subiraient les personnes dont les droits individuels risquaient d'être violés ou gravement menacés. La simple référence au bien-être économique du pays n'est pas suffisante pour contrebalancer les droits individuels en jeu. L'Etat belge avait l'obligation de chercher à atteindre ses objectifs par la voie la moins onéreuse et la moins préjudiciable possible au regard des droits de l'homme (arrêts Hatton I et II précités).

L'Etat belge n'avance aucun élément objectif permettant d'appréhender les motifs pour lesquels l'atteinte aux droits des intimés serait justifiée pour une raison impérieuse (cfr art. 8.2 CEDH) et dans une mesure proportionnellement admissible au regard de l'objectif poursuivi, et les motifs pour lesquels l'utilisation de la piste 02, subsidiaire avant 2004 pour des raisons environnementales et de sécurité, a perdu ce caractère dans le « plan Anciaux bis ».

En ayant pris la décision d'utiliser désormais la piste 02 de manière préférentielle pour les atterrissages sans avoir précédé sa décision d'études et d'enquêtes appropriées auprès des intimés, alors que les atterrissages sur cette piste sont concentrés sur une trajectoire unique, se produisent la nuit et en week-end, et sont très bruyants en raison des vols à basse altitude, l'Etat belge a, *prima facie*, commis une erreur manifeste d'appréciation quant à la situation des intimés et violé, de la sorte, leurs droits fondamentaux

17 -03- 2005

consacrés par les articles 23 de la Constitution et 8 CEDH.

De même, il a procédé à plusieurs reprises et en peu de temps à la réduction des composantes de vent sans aucune justification objective et raisonnable par rapport aux intérêts en jeu.

2. Droit à la protection de la santé.

De nombreux rapports scientifiques démontrent que des niveaux de bruit ont un effet très nuisible sur le sommeil, même en dehors de tout réveil, en raison des perturbations causées sur le décours des différents stades du sommeil.

Les niveaux de bruit sont d'autant plus nuisibles qu'ils perdurent, ce qui est le cas en l'espèce (cfr. résultats du sonomètre NMT 46 en mai et novembre 2004).

Plus le pic de bruit est intense, plus la probabilité de souffrir de troubles du sommeil est grande ; en l'occurrence les pics de bruit suivants ont été enregistrés aux alentours du sonomètre NMT 46, sur le territoire de Wezembeek-Oppem, à 200 mètres de Woluwe-Saint-Pierre :

- mai 2004 : 408 de plus de 80 dB, 71 de plus de 85 dB et 8 de plus de 90 dB ;
- novembre 2004 : 341 de plus de 80 dB et 42 de plus de 85 dB.

17 -03- 2005

Même si ces pics de bruit ne s'expliquent pas uniquement par les atterrissages, comme le soutient l'Etat belge, les résultats produits sont suffisamment probants pour conclure que l'utilisation préférentielle de la piste 02 occasionne aux intimés des désagréments disproportionnés depuis la mise en application du « plan Anciaux bis ».

La cour rappelle que, selon les normes O.M.S., un passage d'avion générant un niveau de bruit supérieur ou égal à 70 dB à l'extérieur, la nuit, est susceptible de perturber gravement le sommeil d'un individu.

L'Etat belge néglige l'impact du bruit sur la santé dès lors qu'il ne prend en considération l'effet nocif que lorsque, en moyenne par nuit, 10 à 15 événements de plus de 70 dB sont enregistrés, sans aucune limite supérieure de bruit par événement sonore.

17 -03- 2005

En ayant pris la décision d'utiliser la piste 02 de manière intensive pour les atterrissages sur la base d'un cadastre de bruit sous-évalué et sans avoir procédé préalablement à une étude d'incidence sur le repos et le sommeil des personnes habitant sous le couloir d'atterrissage de cette piste, alors que ces atterrissages sont très nuisibles pour la santé des habitants concernés, l'Etat belge a, *prima facie*, violé les dispositions de l'article 23 de la Constitution et 8 CEDH en ce qu'elles concernent la protection de la santé.

3. Droit au respect de la vie privée et familiale.

Les intimés font valoir que l'utilisation intensive de la piste 02 le samedi et plusieurs nuits par semaine, en vigueur depuis le mois d'avril 2004, porte gravement atteinte à leur qualité de vie.

Les atteintes sérieuses à l'environnement peuvent affecter le bien-être d'une personne et la priver de la jouissance de son domicile de manière à nuire à sa vie privée et familiale.

Le droit au respect du domicile doit être conçu non seulement comme le droit à un simple espace physique, mais aussi comme celui à la jouissance, en toute tranquillité, de cet espace (Cour europ. Droits de l'Homme, arrêt Moreno Gomez du 16 novembre 2004).

En mettant en application le « plan Anciaux bis », l'Etat belge n'a pas, en même temps, pris les mesures qui s'imposaient pour garantir aux intimés le droit au respect de la vie privée et à un environnement sain, protégé par le Constituant et la CEDH.

L'intensité des nuisances imposées aux intimés depuis la mise en application du dit plan altère, au contraire, leur qualité de vie et augmente les risques de survenance d'accidents.

A cet égard, le rapport AAC du 12 mai 2004, réalisé à la demande de la B.I.A.C., relève que la piste 02 « n'est pas comparable aux autres en ce qui concerne ... la sécurité. Utiliser la piste 20-02 lorsque

17 -03- 2005

les autres pistes sont également disponibles, réduit inutilement les marges de sécurité. », et qu'en ce qui concerne les composantes de vent « la recommandation de l'OACI relative à l'admissibilité d'un vent arrière de 7 nœuds ne peut être acceptée pour cette piste ; le vent arrière admissible doit être limité à 0 nœud ».

& & &

La cour accueillant la demande originaire sur la base de l'apparence de droit résultant de l'atteinte, par l'Etat belge, des droits fondamentaux énumérés ci-dessus, les autres arguments développés par les intimés sont surabondants et ne doivent plus être examinés dans le cadre de la présente procédure.

17 -03- 2005

& & &

E) Quant aux mesures urgentes et provisoires.

Les intimés sont en droit de postuler, au provisoire, dans l'attente d'une décision au fond, la cessation du préjudice causé aux fins de les rétablir entièrement dans leurs droits, et, notamment, l'interruption momentanée de l'application du plan dommageable dans l'attente d'une répartition plus

équilibrée, par l'Etat belge, des nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National.

A tort l'Etat belge estime-t-il qu'il est demandé à la cour d'imposer, par le biais d'une série d'injonctions positives et négatives, des normes générales et contraignantes relatives à l'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage et, en définitive, d'organiser un autre système d'utilisation des pistes, dès lors que la cour, statuant en référé et constatant que l'administration a porté atteinte à des droits subjectifs, se limite à prendre au provisoire à l'égard de l'auteur d'une telle atteinte les mesures nécessaires à la conservation des droits des particuliers (Cass. 21 octobre 1982, Pas. 1983, I, 251).

Sous l'angle de la balance des intérêts en présence, la cour a égard, d'une part, aux inconvénients que provoquerait, pour les intimés, le maintien de la situation actuelle, et, d'autre part, au préjudice qu'impliquerait la cessation provisoire de l'application du « plan Anciaux bis ».

Le maintien de la situation actuelle causerait un préjudice majeur à la santé, à la sécurité et au bien-être des intimés, alors que les intérêts économiques du pays ne sont pas compromis ni le trafic aérien perturbé en cas de retour provisoire à la situation antérieure. Ce constat démontre clairement le déséquilibre entre les intérêts en présence.

Seule la mesure provisoire mieux précisée au dispositif du présent arrêt est de nature à rétablir, jusqu'à la décision au fond, l'équilibre rompu par l'augmentation de l'utilisation de la piste 02,

17 -03- 2005

entraînant une lésion importante des droits subjectifs invoqués par les intimés. Cette mesure, loin de remettre en cause le plan de dispersion dans son ensemble, entraînera uniquement et de manière limitée la révision des plans de vols.

F) Quant au fondement de la demande à l'égard de B.I.A.C. et de Belgocontrol.

B.I.A.C. conclut à la nullité de la citation introductive d'instance, à défaut pour les demandeurs originaires d'avoir déterminé avec précision sur quels éléments de fait ou de droit ils se fondaient pour motiver leur demande de condamnation à sa charge. Belgocontrol conclut à l'irrecevabilité de la demande originaire à son encontre, pour les mêmes motifs.

La citation mentionne qu'il y avait « également intérêt à ce que tant B.I.A.C. que Belgocontrol soient citées, même si elles n'ont en tant que telles aucune compétence de décision concernant les mesures contestées. B.I.A.C. et Belgocontrol jouent toutefois un rôle important dans l'exécution et l'observation de la mesure sollicitée, ce qui justifie leur qualité de parties citées ».

B.I.A.C. et Belgocontrol ont cependant pu conclure en réponse à une citation très détaillée, et faire valoir en temps utile leurs moyens de défense devant le premier juge. A supposer qu'une quelconque obscurité puisse être reprochée au libellé de la citation ou dans les conclusions des intimés, elle n'a pas nui aux intérêts de B.I.A.C. ni de Belgocontrol.

17 -03- 2005

La mise à la cause de B.I.A.C. et de Belgocontrol était justifiée dans la mesure où la première exploite les installations aéroportuaires et assume les opérations au sol, tandis que la deuxième a pour mission d'assurer la sécurité de la navigation aérienne et, plus particulièrement, le contrôle des mouvements des avions en approche, à l'atterrissage comme au décollage. En outre, tant B.I.A.C. que Belgocontrol sont associées à la protection de l'environnement et, en particulier, à la lutte contre les nuisances sonores en réalisant des études et en donnant des avis au gouvernement fédéral ; tant B.I.A.C. que Belgocontrol sont chargées de l'exécution des directives et mesures attaquées.

Il n'y a cependant pas lieu d'enjoindre à ces parties, au même titre qu'à l'Etat belge, de modifier provisoirement l'organisation des vols, ni de prononcer l'astreinte solidairement et indivisiblement à leur charge, dès lors qu'elles n'exercent aucun pouvoir décisionnel et se limitent à exécuter les décisions prises par le Ministre ou la D.G.T.A., qui s'imposent à elles.

A juste titre le premier juge a déclaré l'ordonnance commune et opposable à ces parties et les a tenues indemnes de toute condamnation à leur charge.

17 -03- 2005

G) Quant à l'appel incident des intimés.

Les intimés, formant un appel incident, estiment que le montant de l'astreinte est insuffisamment dissuasif et que le délai de trois mois laissé à l'Etat belge par le premier juge pour se conformer à l'ordonnance entreprise est trop long au regard de la durée des nuisances qu'ils continuent à subir depuis de nombreux mois.

L'Etat belge, s'opposant à l'astreinte, fait valoir que les intimés ne démontrent pas qu'il ne respecterait pas les injonctions qui lui seraient adressées, et qu'en tout état de cause le montant de l'astreinte est excessif.

Eu égard aux antécédents de la cause et au nombre de directives et mesures prises par le Ministre compétent ou son département, ayant eu une incidence sur la fréquence des atterrissages sur la piste 02 et sur les nuisances qui en découlent, c'est à bon droit que le premier juge a prononcé une astreinte.

Compte tenu de la nécessité d'attacher un effet dissuasif à l'astreinte, le premier juge a correctement fixé son montant à 25.000 € par mouvement d'atterrissage constaté en infraction aux mesures provisoires ordonnées, sans néanmoins dépasser la somme totale de 1.250.000 €.

La modification provisoire de l'organisation des vols et les mesures de publicité y afférentes nécessitant des délais suffisants, il y a lieu d'ordonner l'application des astreintes à partir du 40^e jour calendrier suivant la signification du présent arrêt.

17 -03- 2005

Par ces motifs, la cour,

Statuant contradictoirement,

Vu l'article 24 de la loi du 15 juin 1935,

Reçoit les appels ;

Donne acte aux communes de Grimbergen, Meise, Vilvoorde, Wemmel et Machelen, ainsi qu'aux habitants concernés des communes respectives, de leur intervention volontaire ;

Confirme l'ordonnance attaquée en ce qu'elle a reçu les demandes, admis le fondement de la demande en son principe et fixé le montant et la limite de l'astreinte et liquidé les dépens ;

La réformant pour le surplus ;

Ordonne la cessation provisoire de l'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage telle qu'elle résulte de l'application du « plan Anciaux bis », dans l'attente d'un réexamen et de l'adoption, par l'Etat belge, d'une approche plus équilibrée des nuisances sonores résultant des atterrissages en piste 02 ou de la décision judiciaire à intervenir au fond ;

17 -03- 2005

Dit que les astreintes applicables par mouvement d'atterrissage constaté en infraction aux mesures précisées ci-dessus seront calculées à partir du 40^e jour calendrier qui suivra la signification du présent arrêt ;

Déclare le présent arrêt commun et opposable à B.I.A.C. et Belgocontrol ;

Condamne les intimés aux dépens des deux instances de B.I.A.C. et Belgocontrol ;

Condamne l'Etat belge aux dépens des deux instances des intimés et lui délaisse ses propres dépens des deux instances ;

Dit que les intervenants volontaires en degré d'appel supporteront leurs propres dépens ;

Liquide les dépens d'appel pour :

- l'Etat belge à 139 € + 58,26 € + 233,02 €
- les parties intimées (A- 1à24 et B- 1à 43) à 233,02 €
- la S.A. Brussels International Airport Company en abrégé BIAC à 233,02 €
- l'entreprise publique autonome BELGOCONTROL à 233,02 €
- La COMMUNE DE GRIMBERGEN, la COMMUNE DE MEISE, la VILLE DE VILVOORDE, la COMMUNE DE WEMMEL, Madame Katrien COLENBIE, Madame Kristel JANSSEN, Madame Marleen DE WUFFEL et Monsieur Kevin WELSH à 233,02 €
- LA COMMUNE DE MACHELEN et Madame Annick WYNS à 233,02 €

17 -03- 2005

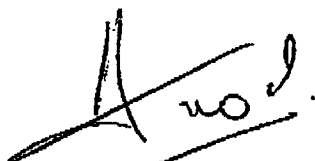
Ainsi jugé et prononcé en audience civile publique de la deuxième chambre de la cour d'appel de Bruxelles, le 17 mars 2005

où étaient présents :

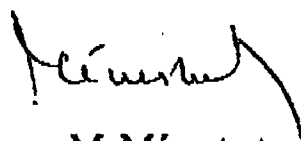
M. Ménestret
Y. Van der Steen
D. Van der Noot
N. Angel

Président
Conseiller
Conseiller
Greffier

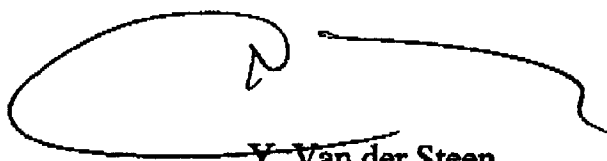
17 -03- 2005



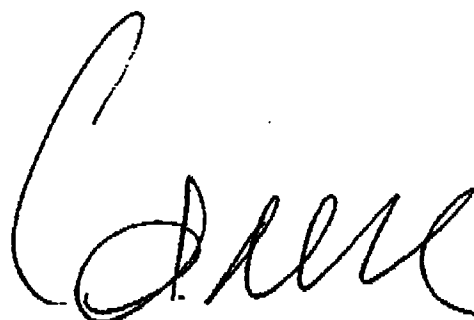
N. Angel



M. Ménestret



Y. Van der Steen



D. Van der Noot