



## Synthèse du Jugement du 26 février 2025

Le jugement concerne une action en cessation environnementale, faisant suite au jugement du 13 juin 2023, dans laquelle nous sommes partie intervenante demanderesse avec la région de Bruxelles Capitale, 18 communes bruxelloises, Kraainem et Wezembeek.

Les parties défenderesses sont : L'Etat fédéral, la région Flamande, Herent, Bertem, Machelen, Vilvoorde, Grimbergen, Meise, Wemmel.

Les communes de Herent et de Bertem plus 19 particuliers se sont joints comme parties en intervention volontaire le 13 juin 2023. Elles rejettent les conclusions de l'étude d'Envisa comme étant biaisées, non scientifiques ni indépendantes. Elles voudraient que les normes de vent qui permettent de passer les atterrissages en 01 soient modifiées.

Les communes de Grimbergen, Machelen, Wemmel et Vilvoorde, intervenantes volontaires depuis le 27/08/2024 veulent obtenir le non fondement de l'action en cessation environnementale.

La commune de WSP demande en ce qui concerne les atterrissages en 01 que :

1. La vitesse du vent arrière soit bien de 7 nœuds effectifs pour basculer en 01
2. Seules les rafales d'au moins 5 nœuds au-dessus des 7 prévus, mesurées pendant 3 secondes soient prises en considération.
3. L'anticipation ne soit pas supérieure à 30 minutes.
4. La décision s'appuie sur un historique récent (non supérieur à 30 minutes) des vents et prévisions météo.

Les jugements précédents ont eu lieu le 1<sup>er</sup> février 2019, le 9 décembre 2020 et le 13 juin 2023.

La notion de nuit est différente pour l'aéroport (nuit entre 23h et 6h) et pour les normes de la région bruxelloise (nuit entre 23h et 7h).

En ce qui concerne la recevabilité des demandes, la juge a estimé que l'intervention volontaire des communes de Grimbergen, Machelen, Wemmel et Vilvoorde a été introduite trop tard après 8 ans de procédure et 27 mois après l'étude d'incidence critiquées par elles. Leur intervention est donc irrecevable.

Même irrecevabilité pour les 19 particuliers des communes de Herent et Bertem qui ne peuvent pas participer à une cessation environnementale.

### Discussion sur l'étude d'incidence d'ENVISA

La région et les communes flamandes ont toutes attaqué l'étude Envisa en remettant en cause l'indépendance du bureau, en prétextant le manque de consultation, en critiquant la méthodologie et la modélisation, en réfutant les calculs sur le nombre de personnes gênées par les survols.

La juge tranche en disant que les formules de calcul sont cohérentes et conformes aux directives européennes. Rien ne révèle que l'étude ne serait pas fondée sur des

constatations objectives. Les scénarios sont documentés et ont des explications et des graphiques.

D'après elle, il importe peu que certains scénarios soient défavorables à certaines parties car Envisa a envisagé tous les scénarios sans privilégier personne.

L'étude doit servir de base de travail aux autorités pour trouver un terrain d'entente sur l'avenir de l'aéroport.

En ce qui concerne les normes de vent en vigueur pour l'utilisation des pistes le problème pour Bruxelles est le suivant :

Normalement les avions atterrissent par la piste 25L et décollent par la piste 25R et survolent majoritairement la région avant d'être dispatchés. Par vent d'est/nord-est ils atterrissent par la piste 01 en survolant à basse altitude Auderghem et Woluwe st Pierre (plus Kraainem et WO) et décollent par la piste 07R en évitant Bruxelles mais en survolant les communes proches de Leuven. Le vent de Nord/Est doit être à 7 nœuds de moyenne pour que le basculement se fasse. Si le basculement se fait trop tôt les communes de l'est sont plus vite survolées intensivement, si le basculement se fait trop tard les avions ont du mal à décoller (puisqu'ils ont du vent arrière) et se traînent lamentablement au-dessus de la région en faisant un bruit d'enfer.

Les communes de l'est comme WSP, Kraainem et WO ont toujours bataillé pour que la norme de 7 nœuds soit respectée à la lettre et ont souvent argué que Skeyes basculait trop tôt, qu'ils tenaient compte des rafales d'une manière inappropriée et qu'ils se basaient sur des critères de prévision météo anticipés.

Il existe donc, d'après les parties, dans ce dossier des incertitudes sur les instructions relatives aux composantes de vent qui sont essentielles pour prendre des décisions qui peuvent toucher telle ou telle région.

Il appartient donc à Envisa de les objectiver de manière scientifique, indépendante et transparente. La détermination des composantes de vent, leur faisabilité et leur optimisation sont des informations nécessaires à la solution du litige.

Herent et Bertem prétendent qu'Envisa minimise le critère de densité . Cet argument est refusé et ces communes sont déboutées.

## **Les violations manifestes de la législation relative à la protection de l'environnement.**

### **1. Les violations alléguées par la région de Bruxelles capitale et les autres communes.**

La région soutient que l'Etat persiste à exploiter la route du canal, celle du ring et celle de la 01 sans respecter les « valeurs limites » (valeurs de l'arrêté Gosuin) surtout entre 23h et 7h. L'Etat reconnaît les faits et aussi qu'il n'a pas implanté les mesures permettant de mettre un terme aux violations relevées dans les précédents jugements. Il a déjà payé 12.800.000 euros à la région.

Il ne dénie pas non plus l'impact du bruit sur la santé des populations survolées.

Les maigres initiatives de l'Etat l'ont été sous la contrainte d'obligations internationales et ne révèlent aucune intention politique d'entreprendre des mesures concrètes pour réduire les nuisances.

Cet état d'avancement est inacceptable eu égard à l'ancienneté des nuisances. L'état prétend que même les avions les plus silencieux ne pourraient pas respecter l'arrêté bruit mais cet argument a été balayé par Envisa.

Il importe peu que les scénarios de l'étude Envisa soient défavorables à certaines parties car il est impossible dans un tel contentieux de faire l'unanimité. Envisa n'a donc pas privilégié

certaines parties par rapport à d'autres. L'étude sert de base aux autorités pour prendre des décisions.

D'autre part, les parties demanderesses ne sont pas d'accord avec un AIP réglementant les normes de vent qui prévalent aux changements de pistes voulus par le PRS à savoir le basculement entre les atterrissages en 25L et ceux en 01. L'état avait ordonné en janvier 2024 de changer l'AIP mais Skeyes avait refusé pour des raisons de sécurité.

Il existe donc une incertitude sur ces instructions relatives aux composantes de vent ainsi que sur les AIP.

Le contenu des composantes, leur faisabilité et leur application sont des informations essentielles, il appartient à Envisa de les objectiver, de manière scientifique, indépendante et transparente pour finaliser la mission telle que prévue dans le jugement du 19 juillet 2017.

La maximisation du PRS permettrait de diminuer les nuisances sonores et d'augmenter la capacité des pistes tout en garantissant la sécurité. Ce pourrait être une solution alternative à la problématique des nuisances sonores.

## 2. Les violations par routes :

La route du canal :

Le nombre d'infractions entre le 1/01/2024 et le 31/10/2024 s'élève à 1131 de jour et 304 de nuit. Les infractions de nuit ont lieu entre 5 et 7h.

La route du ring :

Le nombre d'infractions pour la même période s'élève à 13 de jour et 1204 la nuit surtout aussi entre 6 et 7h. Le constat de forte intensité est donc inchangé.

La piste 01 :

Le nombre d'infractions entre le 1/01/2024 et le 31/08/2024 s'élève à 423 infractions dont 392 de nuit. Elles sont en outre d'une grande intensité surtout la nuit et ne sont pas forcément entre 6 et 7h mais pendant toute la nuit.

La route Delta et la route 07R :

Les données des sonomètres placés à Jette n'ont pas donné lieu à des infractions après traitement des données. La demande de jette est considérée comme non fondée.

La route du virage gauche en 25R :

°Pas d'infractions pendant les périodes de jour mais 296 infractions de nuit entre le 1/05/2024 et le 31/10/2024. Ces infractions ont lieu entre 6 et 7h.

## 3. L'imputabilité des violations

L'Etat belge refute tout attentisme et estime avoir exécuté les condamnations précédentes. Ses initiatives ont été prises sous la contrainte de décisions de justice ou d'obligations internationales mais sans aucune intention politique d'améliorer concrètement la situation.

L'Etat prétend devoir faire des études approfondies pour se conformer aux directives européennes mais il n'a pas donné d'indications quand aux résultats des tests qu'il aurait fait avec Skeyes. Il y a donc rétention d'information.

Aucune des initiatives de l'Etat n'est de nature à apporter une solution à moyen terme à la situation infractionnelle litigieuse alors que la procédure est en cours de puis plus de 8 ans et que les nuisances durent depuis 10 ans.

L'Etat donne comme argument que l'exécution de la directive européenne de 2014 relative aux restrictions d'exploitation dans les aéroports nécessite des études approfondies mais qui n'ont jamais été faites ni publiées.

L'Etat a bien organisé un groupe de travail en 2021 dont les propositions devaient être testées mais rien n'a abouti concrètement. Même chose pour la subvention versée à Skeyes qui devait mettre en place des mesures plus durables et dont les résultats n'ont jamais été connus.

Il en est de même des résultats des études « coût efficacité » portant sur la révision des valeurs maximales de quantité de bruit lesquelles ne sont pas partagées.

Malgré le paiement d'astreintes et les mesures d'interdiction la situation de la population survolée la nuit a continué à s'aggraver par rapport à 2017.

L'Etat ne semble pas disposé à respecter les jugements du 9 décembre 2020 et du 13 juin 2023.

Aucun des scénarios proposés par Envisa n'ont été concrétisés, ou même testés alors même qu'Envisa proposait des solutions qui permettaient à la fois de respecter l'arrêté bruit et de continuer à exploiter correctement l'aéroport.

#### 4. Les mesures provisoires accordées après balance des intérêts

L'étude d'incidence n'est pas assez complète en ce qui concerne les normes de vent du PRS ( à savoir le basculement en piste 01 en cas de vent nord est). Elle donc doit être complétée pour le 1<sup>er</sup> juin 2026 et l'Etat doit informer les parties pour le 1<sup>er</sup> octobre 2026 des mesures concrètes et des échéances retenues afin de mettre un terme aux violations manifestes lors de l'utilisation de la route du canal, de la route du ring, des atterrissages sur la piste 01 ainsi que des décollages sur la piste 25R suivis du virage gauche. Cette étude doit donner un complément d'informations concernant les limites et la faisabilité des composantes de vent en vigueur.

Le travail précédent d'Envisa ne doit pas être écarté pour autant et l'Etat devra motiver son choix de ne pas utiliser les scénarios envisagés par Envisa et d'en privilégier un autre. Il aura pour cela un délai jusqu'au 1<sup>er</sup> décembre 2026.

Le fait que dans le cadre d'un autre litige, le tribunal a condamné l'Etat à prendre certaines mesures en terme de composantes de vent ne change pas notre constat. Cet autre litige était indemnitaire et limité à certaines parties. Nous nous rallions à la position de la région Bruxelles Capitale selon laquelle les mesures possibles peuvent être une combinaison des scénarios d'Envisa qui sont pertinents. L'Etat devra donc justifier de ne pas employer ces scénarios et il devra le faire avant le 1<sup>er</sup> décembre 2026.

#### 5. Aménagement d'une situation d'attente :

Il y a lieu de s'assurer que les habitants sous les routes du canal, du ring et de la 01 n'aient pas d'augmentation des nuisances subies la nuit. Les interdictions d'exploitation du jugement du 13 juin 2023 sont donc réinstaurées.

Pour Woluwe St Lambert, il n'y a pas d'interdiction d'utiliser la route en cas d'aggravation. Les astreintes seront calculées de la même manière que celles prévues dans le jugement 2023 mais les plafonds et les montants sont revus à la hausse. Le plafond par route est fixé à 18.000.000 euros et les astreintes à 18.000 euros par infraction.

Nous ne ferons pas droit aux demandes consistant à obtenir l'interdiction immédiate de l'utilisation des avions les plus bruyants ainsi que la cessation des routes litigieuses en cas de non respect des mesures d'interdiction concernées car cela aboutirait à interdire tous les vols même ceux qui respectent l'arrêté bruit.