

Argumentaire à l'appui de la motion visant à l'exécution par la Région bruxelloise de l'arrêt de la Cour de Cassation du 21 décembre 2006 qui valide l'arrêté du Gouvernement bruxellois du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien.

1. Que dit l'arrêt de la Cour de Cassation du 21 décembre 2006 ?

La Cour de Cassation, plus haute juridiction du pays, dans un très important arrêt du 21 décembre 2006 a rejeté le pourvoi en cassation introduit par l'Etat belge, BIAC, et Belgocontrol, à l'encontre de l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 9 juin 2005, qui sur base de l'arrêté précité du 27 mai 1999, avait condamné l'Etat belge à revoir le plan de dispersion de vols du Ministre Anciaux, sous peine d'astreintes.

Voici les motifs pour lesquels la Cour de Cassation rejette le pourvoi ?

1. La Région bruxelloise, sans empiéter sur la souveraineté que l'Etat fédéral exerce sur l'espace aérien et sans qu'elle porte atteinte au principe de proportionnalité, est parfaitement compétente :

- pour prendre des mesures, par voie d'ordonnance et d'arrêtés, pour fixer en ce qui concerne le bruit perçu au sol des seuils à ne pas dépasser par les avions circulant dans l'espace aérien surplombant cette région.

- pour prendre des mesures, dans le respect du principe de proportionnalité, des normes environnementales relatives aux nuisances sonores, même si ces nuisances sont provoquées par le trafic aérien résultant de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, ce qui relève de la compétence de l'Etat fédéral.

2. L'arrêt attaqué de la Cour d'appel de Bruxelles du 9 juin 2005 a correctement considéré que l'application de l'arrêté du 27 mai 1999 ne rend pas impossible l'exercice de la compétence fédérale en matière d'équipement et d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

2. Que disait l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 9 juin 2005 ?

Dispositions légales mises en cause.

- Ordonnance du 17 juillet 1997 du Parlement bruxellois relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain (article 9)

« Le Gouvernement prend toutes les mesures destinées à :

1° limiter les nuisances occasionnées par certaines sources par la définition de normes d'émission ou d'immission maximales ;

2° établir, pour les sources de bruit, des seuils acceptables en fonction de leur provenance, de leur localisation urbanistique, de leurs caractéristiques et de la nécessité de protéger plus particulièrement les occupants d'immeubles situés dans des zones déterminées ; »

- Arrêté du Gouvernement bruxellois du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien, pris en exécution de l'article 9 de l'ordonnance précitée (article 2), qui fixe les valeurs limites de bruit :

a) Niveau d'exposition sonore calculé pour un passage d'avion considéré

- zone 0 : 80 décibels le jour et 70 décibels la nuit
- zone 1 : 90 décibels le jour et 80 décibels la nuit
- zone 2 : 100 décibels le jour et 90 décibels la nuit.

b) niveau de pression acoustique spécifique au bruit émergeant du bruit ambiant, généré par les avions pour une période donnée :

- zone 0 : 55 décibels le jour et 45 décibels la nuit
- zone 1 : 60 décibels le jour et 50 décibels la nuit
- zone 2 : 65 décibels le jour et 55 décibels la nuit

Et un seuil de tolérance de respectivement 9 décibels le jour et 6 décibels la nuit avant de dresser procès-verbal.

L'OMS recommande un niveau de 50 décibels comme seuil de gêne en journée à l'extérieur ; un niveau de 45 décibels est le maximum recommandé pour le bruit à l'extérieur des habitations pendant la nuit.

2.1. Quant à la légalité de l'arrêté anti-bruit

En zone 0 (territoire régional non couvert par les deux autres zones), où les avions volent à altitude élevée, l'arrêté du 27 mai 1999 respecte strictement les seuils maxima recommandés par l'OMS.

En zone 1 (située au nord-est, entre la limite régionale, l'arc de cercle centré sur le milieu de l'aéroport et la limite de la zone 2) et en zone 2 (située au nord-est, entre la limite du territoire régional et l'arc de cercle centré sur le milieu de l'aéroport, dans l'axe de la piste 25L/07R), les valeurs limites imposées par l'arrêté bruxellois sont moins sévères que celles recommandées par l'Organisation mondiale de la santé.

Pour la Cour d'Appel de Bruxelles, cette situation rencontre parfaitement la volonté d'assurer à la population un seuil de qualité acoustique tout en préservant l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

Par ailleurs, la Cour précise que l'arrêté du 27 mai 1999 n'empiète pas sur les compétences de l'Etat fédéral en matière de régulation du trafic aérien, ni n'entrave l'exploitation normale de l'aéroport, car les normes de bruit ne visent pas les décollages et atterrissages sur l'aéroport mais de manière générale, la protection de la population contre les nuisances sonores dues aux vols aériens sur le territoire régional bruxellois.

En adoptant l'arrêté, la Région bruxelloise, selon la Cour, a réalisé l'objectif de protection d'un environnement sain sans porter atteinte de façon disproportionnée aux objectifs de libéralisation garantie par la législation communautaire ; il n'est pas établi qu'il aurait été possible d'atteindre le même résultat par le biais de mesures moins restrictives, telles que l'insonorisation des habitations dans une zone à forte densité de population.

La Cour constate ensuite que dans l'exercice de ses compétences régionales en matière de lutte contre le bruit, il n'y a pas de mécanisme d'accord de coopération

prescrit par la loi spéciale de réformes institutionnelles ni par la loi spéciale relative aux institutions bruxelloises ; en l'absence de concertation, la Région bruxelloise est fondée à adopter, dans ses compétences, les dispositions de protection environnementale qu'elle estimait devoir établir.

Sur le plan territorial, l'arrêté du 27 mai 1999 n'a pas vocation à régler le bruit généré par la circulation des avions dans l'espace aérien ni celui développé sur le site de l'aéroport, mais les nuisances sonores perçues au sol en région bruxelloise.

2.2 Quant au fondement de la demande originaire :

La Cour d'Appel de Bruxelles constate que les valeurs limites de bruit fixées par l'arrêté du 27 mai 1999 ont été dépassées.

En avril 2004, 747 infractions ont été constatées à des endroits déterminés de la Région bruxelloise, générées par 607 vols d'avions sur un total de 10315 vols au départ de BNA ; le rapport du laboratoire de bruit de l'IBGE a comparé les mesures de bruit effectuées à un point de mesure déterminé à Woluwe-Saint-Lambert entre 2001 et 2004 et conclut à une augmentation sensible des nuisances sonores en dépit d'une diminution du volume total du trafic aérien.

En conséquence, il appartient à l'Etat belge, selon la Cour, de prendre les mesures adéquates en matière de régulation du trafic aérien et particulièrement de mettre en œuvre des plans de vol qui respectent les normes édictées par l'arrêté du 27 mai 1999 de sorte à ce que les intérêts en présence puissent être sauvegardés ;

Afin de disposer d'un délai suffisant pour se conformer à la réglementation, la Cour en conclut qu'il y a lieu d'ordonner à l'Etat belge de faire cesser les infractions constatées dans les trois mois de la signification de l'arrêt (astreinte fixée à 25000 euros par infraction constatée).

3. Quant à la sanction de l'astreinte

L'exigibilité d'une astreinte a pour fondement la décision judiciaire qui la prononce ; en vertu de cette décision, lorsque, après sa signification, les conditions qu'elle précise sont réunies, l'astreinte est due intégralement et peut être recouvrée sans qu'une nouvelle décision judiciaire soit nécessaire.

Selon un arrêt de la Cour de Cassation du 26 juin 1987.

En vertu de la décision judiciaire qui ordonne l'astreinte, lorsque, après sa signification, les conditions qu'elle précise sont réunies, l'astreinte est due intégralement pour la période durant laquelle il y a eu infraction, même si par la suite le débiteur de l'astreinte se conforme à la condamnation publique, prescrit un arrêt de la Cour de Cassation du 25 septembre 2000.

4. Quelles conséquences politiques et juridiques peut-on tirer de ces arrêts ?

L'on constate que l'exécution de cette décision de justice, qui permet depuis le 15 octobre 2005 à la Région bruxelloise d'exiger de l'Etat belge le paiement d'astreintes pour chaque infraction constatée à l'arrêté anti-bruit, est restée lettre morte.

C'est ainsi que les partis flamands partenaires de la majorité au gouvernement bruxellois ont annoncé clairement leur intention de s'opposer à toute décision du gouvernement bruxellois s'il procédait à l'exécution de l'arrêt et exigeait les astreintes.

Il faut noter que si un tel arrêt bénéficiait au Gouvernement flamand, celui-ci ne manquerait nullement de le faire exécuter dûment : à nouveau, cet épisode juridique du dossier du survol de Bruxelles montre le blocage anti-démocratique de la Région bruxelloise par les membres flamands du Gouvernement bruxellois et les carences de la majorité francophone actuelle au sein du Gouvernement bruxellois à se faire respecter.

Au-delà de l'importance de cet arrêté pour la Région bruxelloise dans le cadre des négociations liées au survol de Bruxelles auxquelles elle participe avec l'Etat fédéral et la Région flamande, il est essentiel que la Région bruxelloise démontre sa capacité à se faire respecter en tant qu'entité fédérée et d'être traitée d'égale à égale avec les autres composantes de l'Etat.

En cela, la correcte exécution de l'arrêt de la Cour de Cassation du 21 décembre 2006 qui valide l'arrêté anti-bruit du Gouvernement bruxellois et, par voie de conséquence, l'exigence du paiement des astreintes à charge de l'Etat fédéral relève simplement d'un objectif legaliste de respect des décisions du pouvoir judiciaire, conformément au principe de loyauté fédérale.

En conséquence, la présente motion a pour objectif d'inviter le gouvernement bruxellois à faire exécuter dûment l'arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles du 9 juin 2005, confirmé par la Cour de Cassation, et dès lors à exiger de l'Etat fédéral le paiement des astreintes pour les infractions constatées à l'arrêté du Gouvernement bruxellois du 27 mai 1999.

1. Proposition de résolution

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'arrêt de la Cour de Cassation du 21 décembre 2006 qui a rejeté le pourvoi en cassation introduit par l'Etat belge, BIAC et Belgocontrol, à l'encontre de l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 9 juin 2005.

Vu l'arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles du 9 juin 2005 qui a ordonné à l'Etat belge de faire cesser les infractions constatées à l'arrêté du gouvernement bruxellois du 27 mai 1999, dans les trois mois de la signification du présent arrêt, sous peine d'une astreinte de 25000 euros par infraction constatée.

Vu que le principe de loyauté fédérale implique le respect des décisions juridictionnelles.

Vu la nécessité politique pour la Région bruxelloise d'être traitée d'égale à égale avec les autres composantes de l'Etat.

Vu la sécurité juridique en la matière assurée par cet arrêt de la plus haute juridiction du pays.

demande au Gouvernement bruxellois de procéder à l'exécution de l'arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles du 9 juin 2005, confirmé par l'arrêt de la Cour de Cassation du 21 décembre 2006, et en conséquence d'exiger de l'Etat fédéral le paiement d'astreintes par infraction constatée à l'arrêté du Gouvernement bruxellois du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien.

Le 8 janvier 2007

Serge de PATOUL (F)