

Numéro du rôle : 3474
Arrêt n° 25/2006 du 15 février 2006

A R R E T

---

*En cause* : les questions préjudicielles concernant l'article 1er bis du décret de la Région wallonne du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, dans sa rédaction antérieure à sa modification par le décret de la Région wallonne du 1er avril 2004, et concernant ce décret du 1er avril 2004, posées par la Cour d'appel de Mons.

La Cour d'arbitrage,

composée des présidents M. Melchior et A. Arts, et des juges P. Martens, R. Henneuse, M. Bossuyt, E. De Groot et L. Lavrysen, assistée du greffier P.-Y. Dutilleux, présidée par le président M. Melchior,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

\*

\*   \*   \*

### I. *Objet des questions préjudicielles et procédure*

Par arrêt du 1er février 2005 en cause de la s.a. Brussels South Charleroi Airport contre J.-L. Abad Gonzales et autres, dont l'expédition est parvenue au greffe de la Cour d'arbitrage le 4 février 2005, la Cour d'appel de Mons a posé les questions préjudicielles suivantes :

« 1. L'article 1er**bis** du décret de la Région wallonne du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, tel que libellé avant sa modification par le décret de la Région wallonne du 1er avril 2004, viole-t-il les articles 10, 11 et 23 de la Constitution dans la mesure où il méconnaîtrait :

- le principe fondamental de la sécurité juridique dans la mesure où, comme le plaide la Région wallonne, il permettrait, sous le couvert d'un régime qualifié d'exclusif et de dérogations qui devraient demeurer exceptionnelles, la fixation et la permanence de vols réguliers dans la tranche horaire de 22 h./7 h. sous la seule condition de respecter un quota de bruit global maximum dont la fixation par le gouvernement n'est soumise ni à la moindre condition ni à la moindre contrainte;

- la cohérence et l'objectivité dont toute législation doit être revêtue pour réaliser les finalités poursuivies et assurer la protection des droits fondamentaux des citoyens dans la mesure où le respect de cette disposition dépendrait de l'appréciation souveraine du gouvernement et de l'autorité publique dans la fixation du quota de bruit global maximum qui se substituerait dans les faits, en tant que régime de base de l'aéroport de Gosselies, à celui qui est clairement défini par le décret ou, en d'autres termes, dans la mesure où le régime d'exception deviendrait, en fait, le régime de base;

- le droit pour les citoyens à la protection d'un environnement sain, incluant le droit de se plaindre du non-respect éventuel du décret avant qu'une année ne se soit écoulée ou que le dépassement de bruit n'ait eu lieu dans l'année en cours puisque l'autorité publique pourrait alléguer, quelle que soit l'importance du bruit dont les plaintes feraient état, que celles-ci seraient irrecevables et non fondées tant que l'année de référence ne serait pas entièrement écoulée ?

2. Le décret du 1er avril 2004, modifiant l'article 1er**bis** du décret du 23 juin 1994 précité, viole-t-il les articles 10, 11 et 23 de la Constitution lus conjointement avec les articles 6.1 et 13 de la Convention européenne des droits de l'homme et, en tout cas, ne doivent-ils pas demeurer sans effet tant que la présente procédure judiciaire ne sera pas arrivée à son terme, dans la mesure où :

- comme la Cour européenne des droits de l'homme l'a clairement indiqué, le principe de la prééminence du droit et la notion de procès équitable consacrés par l'article 6, s'opposent, sauf pour d'impérieux motifs d'intérêt général, à l'ingérence du pouvoir législatif dans l'administration de la justice dans le but d'influer sur le dénouement du litige;

- en l'espèce, la Région wallonne n'a pas invoqué le moindre motif impérieux d'intérêt général, la préoccupation de l'autorité se limitant à modifier le texte afin qu'il ne porte plus à interprétation divergente (*sic*) et à apporter un certain nombre d'ajustements alors qu'était en cours la procédure judiciaire liée à l'application du décret modifié par le décret du 1er avril 2004 et dans laquelle la Région wallonne était partie à la cause ? ».

Des mémoires et des mémoires en réponse ont été introduits par :

- la s.a. Brussels South Charleroi Airport, dont le siège social est établi à 6041 Gosselies, Building S 7;

- le Gouvernement wallon;

- J.-L. Abad Gonzalez, demeurant à 6040 Charleroi, place du Prieuré 2, J. Abrassart et T. Fobelet, demeurant à 6043 Charleroi, rue René Delhaize 132, A.-M. Dubay, demeurant à 6040 Charleroi, rue Emile Ruiters 5, J. Dussart et C. Descamps, agissant en leur nom propre et en leur qualité de représentants légaux de leur fille A. Dussart, demeurant à 6040 Charleroi, rue du Carrosse 13A, A. Gille, demeurant à 6043 Charleroi, rue Tayant 25, H. Gobert et F. Hainaut, demeurant à 6220 Fleurus, route de Mellet 10, C. Henry et M. Lalieux, demeurant à 6220 Fleurus, rue du Roi Chevalier 36, P. Houioux et C. Bergere, agissant en leur nom propre et en leur qualité de représentants légaux de leurs enfants D. Houioux et G. Houioux, demeurant à 6044 Charleroi, rue des Cloutiers 37, E. Janssens, demeurant à 6044 Charleroi, rue Général Leman 57, G. Olivier et F. Bouillot, demeurant à 6044 Charleroi, rue de Brouckère 53, G. Stassin et A. Righetti, demeurant à 6043 Charleroi, rue d'Heppignies 29, R. Tambuysen et J. Collard, agissant en leur nom propre et en leur qualité de représentants légaux de leurs enfants C. Tambuysen et L. Tambuysen, demeurant à 6040 Charleroi, rue de Saint-Quentin 3, L. Theys et N. Dartois, demeurant à 6040 Charleroi, rue Docteur Picard 27, N. Thibaut, demeurant à 6183 Courcelles, avenue de l'Hôtel de Ville 53, T. Tondeleir, agissant en son nom propre et en sa qualité de représentant légal de son fils T. Tondeleir, et M. Decarme, demeurant à 6041 Charleroi, rue du Carrosse 14, F. Gome et A. Bodson, agissant en leur nom propre et en leur qualité de représentants légaux de leurs enfants C. Bodson, R. Bodson, J. Bodson et M. Bodson, demeurant à 6040 Charleroi, rue du Masy 33, M. Dechamps, S. Van Ruyskensvelde et A. Dechamps, demeurant à 6040 Charleroi, rue Maximilien Wattelar 105, E. Nicolodi, demeurant à 6040 Charleroi, rue Anseele 66B, P. Cordier, J. Baudet, A. Cordier et J. Cordier, demeurant à 6040 Charleroi, rue aux Fauvettes 5, G. Schotsmans et A. Leysen, demeurant à 6040 Charleroi, rue de l'Industrie 10, F. Hagon, demeurant à 6040 Charleroi, rue de Gosselies 23, A. Gilliard, demeurant à 6040 Charleroi, rue du Carosse 14, M. Aubry, A. Dufey, et M. Aubry, demeurant à 6043 Charleroi, rue René Delhaize 106, G. Pontin et D. Cavillot, agissant en leur nom propre et en leur qualité de représentants légaux de leurs enfants B. Pontin, A. Pontin et A. Pontin, demeurant à 6040 Charleroi, rue P. Janson 4, C. Anciaux et A. Dechamps, demeurant à 6220 Fleurus, rue du Bosquet 80, et A. Tobie et F. Overlo, demeurant à 6041 Charleroi, rue de Jumet 108;

- P. Delangue, demeurant à 6041 Charleroi, Chemin du Long Prémat 6, Chr. Michaux, C. Bastien, C. Michaux et R. Michaux, demeurant ensemble à 6043 Charleroi, rue Tayant 33A.

A l'audience publique du 11 janvier 2006 :

- ont comparu :

. Me A. Lebrun, avocat au barreau de Liège, pour J.-L. Abad Gonzales et autres;

. P. Delangue, en son nom propre;

. Me F. Guerenne, avocat au barreau de Nivelles, *loco* Me F. Haumont, avocat au barreau de Bruxelles, pour le Gouvernement wallon;

. Me J.-M. Wolter, avocat au barreau de Bruxelles, *loco* Me L. Krack, avocat au barreau de Charleroi, pour la s.a. Brussels South Charleroi Airport;

- les juges-rapporteurs P. Martens et M. Bossuyt ont fait rapport;

- les parties précitées ont été entendues;

- l'affaire a été mise en délibéré.

Les dispositions de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage relatives à la procédure et à l'emploi des langues ont été appliquées.

## II. *Les faits et la procédure antérieure*

Des riverains de l'aéroport de Charleroi-Gosselies ont cité la Région wallonne et la s.a. Brussels South Charleroi Airport (ci-après BSCA) devant le Tribunal de première instance de Charleroi afin d'obtenir la réparation du préjudice qu'ils auraient subi en raison de fautes que les défenderesses auraient commises en autorisant des vols nocturnes et diurnes dont le niveau sonore était supérieur au seuil maximal autorisé.

Le Tribunal, par un jugement du 30 mars 2004, désigne un expert chargé de déterminer le niveau d'exposition au bruit des habitations des demandeurs et interdit aux défenderesses, jusqu'à ce qu'intervienne une décision sur le fond du litige, d'autoriser les décollages ou atterrissages contraires à l'article 1er *bis* du décret wallon du 8 juin 2001 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, sous peine d'astreinte de 10.000 euros par infraction.

La Région wallonne et la BSCA interjetent appel du jugement et, par un arrêt du 1er février 2005, la Cour d'appel de Mons constate que la Région wallonne a pris l'initiative de modifier en cours de procédure la réglementation applicable aux heures où les vols sont autorisés. Elle constate également que l'article 1er *bis* du décret du 8 juin 2001 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, selon lequel « l'aéroport de Charleroi-Bruxelles est un aéroport dont l'exploitation est autorisée exclusivement entre 7 heures et 22 heures », ne permet pas de conclure qu'aucun vol régulier ne serait autorisé dans la tranche horaire 22 heures/7 heures. Elle estime que le premier juge ne paraît pas avoir suffisamment distingué les diverses hypothèses dans lesquelles des dérogations à l'interdiction des vols de nuit sont permises.

Elle considère que la réglementation sur laquelle est fondé le jugement dont appel ne permet pas « d'édicter, au niveau des mesures provisoires, l'interdiction prononcée par le premier juge et l'astreinte destinée à assurer son respect ».

Elle décide de poser d'office à la Cour deux questions préjudicielles.

### III. *En droit*

- A -

#### *Mémoire de la s.a. Brussels South Charleroi Airport*

A.1.1. La BSCA soutient que les questions sont irrecevables, d'une part, en ce qu'elles ne proposent pas la comparaison de plusieurs catégories de personnes et, d'autre part, en ce qu'elles portent sur l'interprétation de la norme en cause, soit l'article 1er *bis* du décret du 23 juin 1994 modifié par le décret du 8 juin 2001.

A.1.2. A titre subsidiaire, quant au fond, la BSCA constate que les riverains ne se comparent pas à d'autres riverains d'aéroport qui seraient dans une situation analogue, de sorte que le test de comparabilité est négatif. Elle rappelle l'objectif poursuivi par le législateur décréteur, qui est de trouver un équilibre entre le développement des activités aéroportuaires en Région wallonne et le respect de la qualité de vie des riverains.

A.1.3. Elle examine ensuite le caractère justifié et proportionné de la mesure et conteste que le législateur décréteur ait méconnu le principe de sécurité juridique tel qu'il a été défini par les juridictions européennes et par la Cour. D'après la BSCA, il est des situations où l'intérêt particulier doit céder le pas devant l'intérêt supérieur, notamment lorsqu'il y va de la sécurité aérienne et de celle des passagers. Se fondant sur des statistiques, elle en déduit que les riverains ne sont pas victimes d'une discrimination dans leur droit au respect de la sécurité juridique.

A.1.4. Quant au droit à la protection d'un environnement sain, tel qu'il est reconnu à l'article 23, alinéa 3, 4°, de la Constitution et à la violation alléguée du principe de *standstill*, la BSCA soutient qu'on ne peut que constater qu'en adoptant l'article 1er *bis* du décret du 23 juin 1994, le législateur décréteur a manifestement opéré une avancée majeure dans la protection des droits des riverains de l'aéroport.

A.1.5. A propos du décret du 1er avril 2004, modifiant l'article 1er *bis* du décret du 23 juin 1994, la BSCA rappelle, en se fondant sur la jurisprudence de la Cour, que l'ingérence du pouvoir législatif dans l'administration de la justice peut se justifier en raison d'impérieux motifs d'intérêt général, lorsque l'intervention législative est de nature à influencer sur le dénouement d'un litige pendant devant une juridiction. Elle considère que le législateur entend mettre un terme à l'interprétation erronée que faisait le pouvoir judiciaire du précédent décret, et qui mettait gravement en péril l'exploitation de l'aéroport de Charleroi et, partant, les intérêts économiques et sociaux de toute une région.

#### *Mémoire du Gouvernement wallon*

A.2.1. Quant à la première branche de la première question préjudicielle, le Gouvernement wallon fait observer que le texte initial de l'article 1er *bis* du décret du 23 juin 1994 contient une règle et deux dérogations, lesquelles sont enserrées dans des conditions strictes.

Il souligne également que les dérogations autorisées doivent s'inscrire dans des quotas de bruit maximums, fixés par un arrêté du Gouvernement du 20 juin 2002 « relatif au quota de bruit global à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud pendant les plages horaires 22 heures-23 heures et 6 heures-7 heures ».

Cette délégation au Gouvernement est circonscrite dans des limites fixées par le décret lui-même et les quotas qui ont été effectivement fixés par arrêté étaient conformes aux chiffres qui ont été avancés et discutés au sein du Parlement au moment de l'adoption du décret du 8 juin 2001.

A.2.2. Quant à la deuxième branche de la première question préjudicielle, celle-ci reposerait sur un postulat erroné selon lequel le régime d'exception deviendrait le régime de base dès lors qu'il dépendrait de l'appréciation souveraine du Gouvernement, alors que les exceptions autorisées par la norme en cause sont enserrées dans des limites très étroites et sont de stricte interprétation.

A.2.3. Le Gouvernement wallon soutient, à propos de la troisième branche de la question, qu'une distinction doit être opérée entre le non-respect des seuils maximums de bruit (L<sub>max</sub>) engendrés par le passage d'un avion décollant ou atterrissant et le dépassement du quota annuel de bruit.

A.2.4.1. Au sujet de la seconde question préjudicielle, le Gouvernement wallon cite plusieurs arrêts de la Cour européenne des droits de l'homme et de la Cour d'arbitrage qui font application des articles 6 et 13 de la Convention européenne, pour démontrer qu'une intervention législative est permise, même si cela peut avoir une influence sur des litiges en cours, lorsque des circonstances exceptionnelles le justifient.

A.2.4.2. Le Gouvernement wallon soutient qu'en tout état de cause, les riverains disposent d'un recours effectif en droit interne conformément à l'article 13 de la Convention, dès lors qu'ils ont pu intenter une action devant le Tribunal de première instance de Charleroi et la poursuivre devant la Cour d'appel de Mons.

La procédure au fond ne serait, en outre, en rien affectée par l'entrée en vigueur du décret du 1er avril 2004 dès lors que la réparation du préjudice subi par les riverains en raison des vols nocturnes qui auraient été autorisés illégalement n'est nullement fondée de manière exclusive sur les horaires d'exploitation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud.

Enfin, le Gouvernement wallon renvoie à l'arrêt 50/2003, dans lequel la Cour a jugé que le décret du 8 juin 2001, adopté alors qu'une procédure était pendante devant la Cour d'appel de Liège, n'empêchait pas les parties requérantes d'accéder aux tribunaux ou de poursuivre les procédures entamées et ne modifiait pas les conditions d'intentement de ces actions.

#### *Mémoire des riverains A. Gonzales et autres*

A.3.1. Selon les riverains, en ce qui concerne la première branche de la première question préjudicielle, la lecture de l'article 1er *bis* du décret du 23 juin 1994 implique deux conditions pour les vols dans les tranches horaires 6 heures-7 heures et 22 heures-23 heures : un quota de bruit maximum fixé annuellement par le Gouvernement wallon, exprimé en nombre de mouvements annuels d'avions et ne dépassant pas une certaine quantité de bruit par mouvement, d'une part; une autorisation par le Gouvernement wallon à titre exceptionnel de l'un ou l'autre mouvement d'avion, d'autre part.

Outre le fait que le Gouvernement n'aurait jamais donné d'autorisation particulière pour les vols se produisant dans ces tranches horaires, les riverains relèvent que l'arrêté adopté par le Gouvernement wallon le 20 juin 2002 et entré en vigueur le 16 juillet 2002 a eu une portée rétroactive en fixant le quota de bruit global maximum pour l'année 2002. Ils ajoutent que l'article 1er *bis* du décret du 23 juin 1994 ne peut s'interpréter que comme posant l'élaboration du quota de bruit maximum par le Gouvernement wallon au titre de condition préalable pour qu'un vol puisse être autorisé dans les tranches 22 heures-23 heures et 6 heures-7 heures.

Le caractère vague du décret et la délégation large faite au Gouvernement auraient pour effet de transformer l'exception des vols de nuit autorisés en principe, portant de ce fait atteinte au principe fondamental de la sécurité juridique et du droit à un logement décent et à un environnement sain, que consacre l'article 23 de la Constitution.

A.3.2. Les riverains rappellent également que d'après le Tribunal de première instance de Charleroi, il ne pouvait être question de vols programmés entre 22 et 23 heures ainsi qu'entre 6 et 7 heures, et que l'autorité de contrôle pour les nuisances aéroportuaires en Région wallonne semblait adopter également cette position.

A.3.3.1. Quant à la seconde question préjudicielle, il ressortirait de l'exposé fait par un représentant de l'Autorité de contrôle indépendante des nuisances sonores aéroportuaires ainsi que des déclarations faites dans le cadre des travaux préparatoires du décret du 1er avril 2004, que par l'adoption de celui-ci, la Région wallonne entendait régulariser une situation de fait quant au non-respect des heures d'exploitation de l'aéroport, et cela sans qu'aucune étude préalable des incidences sur l'environnement n'ait eu lieu, en vue de contrer les effets du jugement rendu par le Tribunal de première instance de Charleroi le 30 mars 2004.

A.3.3.2. En ce qui concerne l'article 23 de la Constitution, les riverains indiquent que, si l'effet direct de cette disposition est discuté, à tout le moins consacre-t-il le principe de *standstill* qui interdit aux autorités de légiférer à rebours des droits garantis et donc de diminuer le niveau de protection acquis. A cet égard, le décret du 1er avril 2004 constituerait un net recul par rapport à celui du 23 juin 1994 dans le droit des riverains à un environnement sain en prévoyant un quota de bruit global maximum de 6000 points et en diminuant la tranche horaire 6 heures-7 heures à 6h30-7 heures.

#### *Mémoire des riverains P. Delangue et autres*

A.4.1. En ce qui concerne la violation du principe de sécurité juridique, les riverains relèvent qu'il découle de la lecture et de la structure de l'article 1er *bis* du décret du 23 juin 1994 et de celui du 8 juin 2001 que l'aéroport de Gosselies est à titre principal et exclusif un aéroport de jour, de sorte que toute dérogation à ce principe doit être exceptionnelle et interprétée restrictivement.

Dans la mise en œuvre de la délégation large qu'il a reçue, le Gouvernement wallon aurait fait une lecture extensive du régime dérogatoire au principe de l'interdiction des vols en dehors de la tranche 7 heures-22 heures, en considérant qu'étaient autorisés des vols réguliers dans les tranches horaires 6 heures-7 heures et 22 heures-23 heures sous la seule condition de respecter le quota annuel de bruit, dont la fixation est en outre intervenue tardivement.

A.4.2. Sur le plan du droit à un environnement sain, les riverains soutiennent qu'une définition *a posteriori* du quota de bruit maximum par le Gouvernement aboutit à transformer rétroactivement un régime exceptionnel en régime ordinaire et à anéantir le droit dont étaient titulaires les riverains de ne pas subir de vols « dérogatoires ».

A.4.3. En outre, la fixation annuelle du quota empêcherait les riverains de faire valoir utilement leurs droits lorsqu'ils s'estiment lésés par une pratique aéroportuaire illégale et en avertissent les autorités. Celles-ci risqueraient, en effet, de leur opposer systématiquement le caractère prématuré de leur recours dès l'instant où l'année pour laquelle le quota a été fixé n'est pas encore écoulée.

A.4.4. En ce qui concerne la seconde question préjudicielle, les riverains prétendent que le décret du 1er avril 2004 avait bien pour objectif de contrer le jugement rendu par le Tribunal de première instance de Charleroi dès lors que la date d'entrée en vigueur de ce décret a été fixée au jour de son approbation, soit le jour où les astreintes prononcées étaient exigibles, et non au jour de la publication du décret au *Moniteur belge*.

Les riverains se réfèrent à la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme pour affirmer qu'en l'espèce, si le décret provoquait une divergence d'interprétation, bien que ses termes soient clairs, cette divergence aurait dû être résolue par les autorités judiciaires, organes naturels de l'interprétation du droit.

*Mémoire en réponse de la s.a. Brussels South Charleroi Airport (BSCA)*

A.5.1. En ce qui concerne la première question préjudicielle, la BSCA soutient que la disposition décrétale en cause ne contient en tant que telle aucune différence de traitement et que l'objectif des riverains serait, en réalité, d'obtenir de la Cour qu'elle donne une interprétation de ladite disposition qui lie à l'avenir les juges.

A.5.2. Quant à la seconde question préjudicielle, la BSCA prétend qu'il ne serait pas porté atteinte au principe de *standstill* dès lors que le décret du 8 juin 2001 avait déjà pour objectif de permettre l'exploitation de l'aéroport entre 6 et 7 heures ainsi qu'entre 22 et 23 heures, par référence à un quota annuel de bruit. Or, le décret du 1er avril 2001 réduit encore d'une demi-heure cette période et fixe le quota de bruit maximum à 6000 points.

La deuxième question préjudicielle n'appellerait donc aucune réponse ou, à tout le moins, une réponse négative.

*Mémoire en réponse du Gouvernement wallon*

A.6.1. Le Gouvernement wallon insiste tout d'abord sur le fait que la première question préjudicielle porte sur une disposition qui n'existe plus dans l'ordonnancement juridique. Il rappelle ensuite l'argumentation de son mémoire.

A.6.2. En ce qui concerne la prétendue atteinte au principe de sécurité juridique, celui-ci ne pourrait prévaloir sur le principe de légalité constitutionnellement consacré. Le décret du 8 juin 2001 n'aurait, en outre, aucune portée rétroactive en ce qu'il énonce le principe selon lequel l'aéroport de Charleroi est un aéroport de jour, puisque ce principe n'avait jamais été précisé antérieurement.

Le système de réévaluation annuelle constituerait une véritable garantie du réexamen périodique de l'opportunité d'arrêter un quota et, le cas échéant, de modifier la mesure de ce quota.

En critiquant le décret du 8 juin 2001, les riverains contesteraient, en réalité, l'opportunité de la décision politique visant à permettre le développement de l'aéroport de Charleroi, ce qu'il n'appartient pas à la Cour de contrôler. De même, en critiquant les quotas de bruit, les riverains contesteraient une décision gouvernementale qui ne relève pas de la compétence de la Cour.

A.6.3. Quant à la deuxième branche de la première question préjudicielle, le Gouvernement wallon répond que les vols ne pourraient être régularisés par des dispositions qui réduisent la tranche horaire des vols autorisés d'une demi-heure ainsi que les quotas de bruit maximums.

A.6.4. Quant à la troisième branche de la première question préjudicielle, le Gouvernement wallon répond que l'interprétation des riverains revient à critiquer l'opportunité de la décision prise par le législateur décrétal de fixer annuellement le quota, ce que la Cour n'est pas habilitée à contrôler.

A.6.5.1. Quant à la deuxième question préjudicielle, le Gouvernement wallon rappelle qu'il a été souligné, dans les travaux préparatoires du décret, que le caractère exécutoire du jugement du Tribunal de première instance de Charleroi du 30 mars 2004 grèverait de manière disproportionnée l'exploitation de l'aéroport et ce, en raison de l'interprétation erronée donnée dans ce jugement au décret du 23 juin 1994.

A.6.5.2. Le Gouvernement wallon expose ensuite en quoi le décret du 1er avril 2004 n'aura aucune influence sur trois procédures en cours.

A.6.5.3. Quant à l'article 13 de la Convention européenne, le jugement rendu par le Tribunal de première instance de Charleroi, l'arrêt rendu par la Cour d'appel de Mons ainsi que la possibilité d'introduire un recours en annulation contre le décret du 1er avril 2004 démontreraient que les riverains ont bien disposé d'un recours effectif.

*Mémoire en réponse des riverains A. Gonzales et autres*

A.7.1. Les riverains insistent sur l'intérêt que revêt la réponse de la Cour à la question posée à propos du décret du 23 juin 1994, bien que celui-ci ait disparu de l'ordonnancement juridique, dès lors qu'il continue à s'appliquer au litige soumis au juge *a quo*.

Quant aux catégories de personnes avec lesquelles les riverains devraient être comparés, il s'agirait de tout sujet de droit qui doit pouvoir prévoir avec un degré raisonnable les conséquences d'un acte déterminé au moment où cet acte se réalise.

A.7.2. Les riverains relèvent encore que si l'aéroport venait à se développer sur dix ans en quadruplant ses vols, il s'ensuivrait une progression démesurée des vols autorisés dans les tranches horaires 22 heures–23 heures et 6 heures–7 heures, perdant ainsi le caractère exceptionnel que le sens commun confère à ce terme.

Les riverains prétendent qu'ils se trouveraient dans une insécurité totale due au concept même de quota de bruit global maximum à définir par le Gouvernement wallon, en ce qu'ils ne peuvent pas prévoir le quota qui sera fixé par le Gouvernement, situation qui serait aggravée par la superposition des cinq exceptions et cela sans qu'aucune étude n'ait été effectuée sur l'impact démographique et géographique de ces mesures.

A.7.3. En ce qui concerne la seconde question préjudicielle, les riverains répondent que le jugement du Tribunal de première instance de Charleroi était exécutoire par provision en faveur des riverains. Ils ajoutent que, si le jugement du 30 mars 2004 a été rendu dans le cadre d'une demande provisoire, ses conséquences étaient considérables sur le fond du litige.

En ce qui concerne l'article 23 de la Constitution, le décret du 1er avril 2004 violerait le principe fondamental de précaution inhérent au droit de l'environnement en faisant fi de toute considération quant à l'impact environnemental de la mesure adoptée. Les arrêts n° 7/95 du 2 février 1995 et n° 35/95 du 25 avril 1995 sont cités à l'appui de cette thèse.

*Mémoire en réponse des riverains P. Delangue et autres*

A.8.1. Quant à la recevabilité de la question préjudicielle, les riverains prétendent que la Région wallonne critique, en réalité, l'interprétation faite par le juge *a quo* de la disposition en cause. Or, d'après la jurisprudence constante de la Cour, il appartient au juge *a quo* d'interpréter la norme qu'il soumet à l'examen de constitutionnalité par la Cour. En outre, la circonstance que la réponse de la Cour pourrait avoir une influence sur le litige au fond n'est pas de nature à la rendre incompétente pour trancher la question.

Pour ce qui est des catégories de personnes comparées, les riverains soutiennent que, les deux questions préjudicielles alléguant la violation de droits fondamentaux dont chaque citoyen est le titulaire permanent, les catégories de personnes à comparer sont la catégorie représentée par les riverains de l'aéroport de Gosselies d'une part et la catégorie composée du reste des citoyens belges d'autre part.

A.8.2. Quant aux deux premières branches de la première question préjudicielle, les riverains renvoient aux développements qu'ils y ont consacrés dans leur mémoire.

A.8.3. Quant à la troisième branche de la première question, les riverains citent plusieurs arrêts de la Cour européenne des droits de l'homme en matière environnementale pour démontrer que la référence générale au bien-être économique d'un pays ne peut suffire à justifier que l'Etat ne protège pas les droits reconnus par l'article 8 de la Convention européenne.

A.8.4. En ce qui concerne la seconde question préjudicielle, il est soutenu que, dès lors que le législateur wallon avait pour intention, par l'adoption du décret du 1er avril 2004, d'imposer une nouvelle lecture du décret du 8 juin 2001, dont la violation fondait précisément l'action civile portée devant les juges du fond, il est incontestable qu'il conférerait par là même une portée rétroactive au nouveau décret.

Quant aux motifs impérieux qui pourraient justifier cette intervention législative, le « risque financier » ne saurait permettre que le législateur se substitue tant aux parties à la cause qu'au juge pour régler le litige. Ce risque ne serait par ailleurs aucunement démontré en l'espèce.

Dès l'instant où les termes de l'article 1er *bis* du décret du 8 juin 2001 ne pouvaient raisonnablement s'interpréter autrement que comme consacrant un régime « dérogatoire » exceptionnel appelant corrélativement une interprétation restrictive, *a fortiori* dans une matière aussi sensible que le droit à l'environnement, il est certain qu'en raison de la légalisation d'un régime aéroportuaire consacrant un régime de vols dérogatoires réguliers et programmés, les motifs liés à la prévisibilité de l'intervention législative ne peuvent plus être sérieusement retenus.

Enfin, les riverains contestent les allégations de la Région wallonne selon lesquelles le décret du 1er avril 2004 n'aurait aucune influence sur l'issue des litiges au fond.

- B -

### *Quant à la recevabilité de la première question préjudicielle*

B.1. Par une lettre du 17 janvier 2006, les parties Paul Delangue, Christian Michaux et Gennaro Luisé ont demandé la réouverture des débats, « un élément essentiel et nouveau n'ayant été livré qu'à l'audience par le Conseil des ministres », à savoir l'intention manifestée par le Gouvernement wallon de faire voter un nouveau décret.

Cet élément n'étant pas de nature à affecter la réponse que doit donner la Cour aux questions préjudicielles, il n'y a pas lieu de faire droit à cette demande.

B.2. Il est reproché à la première question préjudicielle de ne pas désigner la catégorie de personnes à laquelle sont comparés les riverains de l'aéroport de Charleroi alors qu'elle interroge la Cour sur la compatibilité de dispositions législatives avec les articles 10 et 11 de la Constitution.

B.3. Il ressort à suffisance des motifs de l'arrêt de renvoi et des écrits de procédure, échangés tant devant les juridictions de l'ordre judiciaire que devant la Cour, que les riverains qui sont à l'origine de l'action se plaignent de ne pas jouir de droits fondamentaux garantis

notamment par l'article 23 de la Constitution. Ce faisant, ils se comparent implicitement mais nécessairement à l'ensemble des personnes qui jouissent de ces droits.

En outre, en vertu de l'article 26, § 1er, 3°, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, tel qu'il a été modifié par la loi spéciale du 9 mars 2003, la Cour est compétente pour statuer, à titre préjudiciel, sur les questions relatives à la violation, notamment par un décret, des articles du titre II de la Constitution, parmi lesquels figure l'article 23. La violation de cet article peut être directement alléguée sans que la question préjudicielle se livre à une comparaison qui n'est requise qu'en ce qui concerne les articles 10 et 11 de la Constitution.

B.4. L'exception d'irrecevabilité est rejetée.

B.5. Il est également reproché à la première question préjudicielle d'inviter la Cour, non à juger si les normes décrétales qu'elle mentionne sont constitutionnelles mais à en donner une interprétation.

B.6. La première question préjudicielle porte sur l'article 1er*bis* du décret de la Région wallonne du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, avant sa modification par le décret du 1er avril 2004.

Cet article disposait :

« L'aéroport de Liège-Bierset est un aéroport dont l'exploitation est autorisée 24 heures sur 24 heures.

L'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud est un aéroport dont l'exploitation est autorisée exclusivement entre 7 heures et 22 heures. Toutefois, à titre exceptionnel, le Gouvernement peut y autoriser, dans le cadre d'un quota de bruit global maximum qu'il fixe annuellement, l'un ou l'autre mouvement d'avion entre 6 heures et 7 heures et entre 22 heures et 23 heures.

Le quota de bruit global maximum est exprimé en nombre de mouvements annuels d'avions ne dépassant pas une quantité de bruit par mouvement et ne s'applique pas pour :

- les décollages et atterrissages des avions transportant des membres de la Famille royale belge, du Gouvernement fédéral, des Gouvernements régionaux et communautaires et des Familles royales étrangères, des Chefs d'Etats ou des Chefs de Gouvernements étrangers, le président et les commissaires de l'Union européenne, en mission officielle;

- les décollages et atterrissages en rapport avec des missions humanitaires;

- les décollages et atterrissages en rapport avec des missions militaires;

- les décollages et atterrissages s'effectuant dans des circonstances exceptionnelles, telles que lors de vols pour lesquels il y a un danger immédiat pour la vie ou la santé, tant des hommes que des animaux, lorsque des vols sont déviés vers un aéroport pour des raisons météorologiques;

- les décollages et atterrissages s'effectuant avec un retard par rapport à l'horaire initialement prévu, pour autant que celui-ci ne soit pas imputable aux compagnies aériennes, pour autant que ceux-ci ne dépassent pas 15 p.c. du quota global maximum ».

B.7. Cet article, ainsi que l'indique la Cour d'appel de Mons, « est clair et précis et s'impose de lui-même ». Il comporte une règle, une possibilité exceptionnelle de dérogation dans le cadre d'un quota de bruit fixé par le Gouvernement et une exclusion pour les cinq hypothèses qu'il précise.

B.8. Les difficultés d'application de ce texte peuvent provenir d'un excès de pouvoir que commettrait le Gouvernement en faisant de l'exception une règle ou en fixant un cadre de quota de bruit global déraisonnable ou enfin en ne permettant pas de contester utilement des dépassements de bruits parce que ce quota ne serait connu que lorsque l'année est écoulée.

B.9. Tous ces griefs s'attaquent, non au décret lui-même, mais à l'exécution défectueuse qui lui serait donnée. Les contestations relatives à cette exécution relèvent de la compétence du Conseil d'Etat et des cours et tribunaux. La cour se substituerait à la fois au législateur décréteur et aux organes juridictionnels compétents si, au nom de la sécurité juridique, elle donnait au texte du décret une interprétation qui reviendrait à trancher *a priori*, dans le cadre du contrôle de constitutionnalité de normes législatives, des contestations qui ne peuvent être jugées qu'*a posteriori*, dans le cadre du contentieux de légalité des actes administratifs.

B.10. La Cour n'est pas compétente pour répondre à la première question préjudicielle.

*Quant à la deuxième question préjudicielle*

B.11. La deuxième question préjudicielle porte sur le décret du 1er avril 2004 modifiant l'article 1er *bis* du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne. Depuis cette modification, l'article 1er *bis* du décret du 23 juin 1994 dispose :

« L'aéroport de Liège-Bierset est un aéroport dont l'exploitation est autorisée 24 heures sur 24 heures.

L'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud est un aéroport dont l'exploitation est autorisée entre 7 heures et 23 heures.

Toutefois, entre 6 heures 30 et 7 heures, des mouvements d'avions sont autorisés pour autant qu'ils ne dépassent pas le quota de bruit maximum autorisé par mouvement fixé à 7 points. De plus, le quota de bruit global maximum pour les mouvements effectués entre 6 heures 30 et 7 heures et entre 22 heures et 23 heures est fixé annuellement à 6.000 points. Le Gouvernement peut, le cas échéant, diminuer ce quota global.

Dans le cadre du quota de bruit global fixé l'alinéa précédent entre 22 heures et 23 heures, sont autorisés les mouvements d'avions qui ne dépassent pas un quota de bruit maximum par mouvement fixé à 5 points.

Les deux alinéas précédents ne s'appliquent pas pour :

- les décollages et atterrissages des avions transportant des membres de la Famille royale belge, du Gouvernement fédéral, des Gouvernements régionaux et communautaires et des Familles royales étrangères, des Chefs d'Etats ou des Chefs de Gouvernements étrangers, le président et les commissaires de l'Union européenne, en mission officielle;

- les décollages et atterrissages en rapport avec des missions humanitaires;

- les décollages et atterrissages en rapport avec des missions militaires;

- les décollages et atterrissages s'effectuant dans des circonstances exceptionnelles, telles que lors de vols pour lesquels il y a un danger immédiat pour la vie ou la santé, tant des hommes que des animaux, lorsque des vols sont déviés vers un aéroport pour des raisons météorologiques;

- les décollages et atterrissages s'effectuant avec un retard par rapport à l'horaire initialement prévu, pour autant que celui-ci ne soit pas imputable aux compagnies aériennes, pour autant que ceux-ci ne dépassent pas 15 p.c. du quota global maximum.[...] ».

B.12. Le nouvel article 1er*bis* contient des modifications par rapport au texte précédent. Même s'il est inspiré par la volonté du législateur de mettre fin à des interprétations qui lui paraissent erronées, il ne s'agit pas d'un décret interprétatif. Selon son article 2, le décret du 1er avril 2004 « produit ses effets le jour de son approbation ». Il n'a donc pas d'effet rétroactif.

B.13. Le litige porté par les riverains devant le Tribunal de première instance de Charleroi et pendant devant la Cour d'appel de Mons vise à obtenir, au fond, la condamnation des parties défenderesses à indemniser les riverains de fautes qu'elles auraient commises, en violation de dispositions du décret du 8 juin 2001, modifiant celui du 23 juin 1994.

Ces demandes restent régies par les décrets antérieurs à celui du 1er avril 2004, sans que celui-ci puisse affecter les décisions qui doivent être rendues à leur sujet.

B.14. Le litige portait également sur des mesures provisoires que le Tribunal a ordonnées par son jugement du 30 mars 2004 : la désignation d'un expert et une interdiction d'autoriser des décollages ou atterrissages contraires à l'article 1er*bis* du décret du 23 juin 1994 sous astreinte de 10.000 euros par infraction. La Cour d'appel a confirmé la mission d'expertise tout en complétant la mission donnée à l'expert et elle a mis le jugement à néant en ce qui concerne l'astreinte.

B.15. Pour tout ce qui concerne la période postérieure au 1er avril 2004, il devra être tenu compte du décret du 1er avril 2004. Mais il ne peut en être déduit que le législateur aurait violé les dispositions invoquées dans la deuxième question préjudicielle. La seule existence de procédures pendantes ne peut empêcher un législateur de légiférer pour l'avenir. Si les dispositions nouvelles qu'il adopte sont elles-mêmes soumises au contrôle de constitutionnalité, on ne peut déduire de leur seule existence qu'il serait porté atteinte au principe d'égalité ou au droit à un recours juridictionnel effectif. En ce qui concerne

l'article 23 de la Constitution, la question préjudicielle n'indique pas en quoi cette disposition serait violée. La question préjudicielle est irrecevable sur ce point.

B.16. La deuxième question préjudicielle appelle une réponse négative.

Par ces motifs,

la Cour

dit pour droit :

- La Cour n'est pas compétente pour répondre à la première question préjudicielle.

- Le décret du 1er avril 2004, modifiant l'article 1er *bis* du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, ne viole pas les articles 10 et 11 de la Constitution lus en combinaison avec les articles 6.1 et 13 de la Convention européenne des droits de l'homme.

Ainsi prononcé en langue française et en langue néerlandaise, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, à l'audience publique du 15 février 2006.

Le greffier,

Le président

P.-Y. Dutilleux

M. Melchior