

REÇU LE

24 MAI 2004

Audience publique du 19 mai 2004

Recours formés par
l'association sans but lucratif MOUVEMENT ECOLOGIQUE et consorts, Luxembourg
contre deux décisions du ministre de l'Environnement
en matière d'établissements classés

JUGEMENT

I.

Revu la requête inscrite sous le numéro 16244 du rôle et déposée au greffe du tribunal administratif en date du 7 avril 2003 par Maître Marc ELVINGER, avocat à la Cour, inscrit au tableau de l'Ordre des avocats à Luxembourg au nom de

1. l'association sans but lucratif MOUVEMENT ECOLOGIQUE, établie et ayant son siège social à L-2663 Luxembourg, 6, rue Vauban,
2. Monsieur Marco BREYER, fonctionnaire de l'Etat, demeurant à L-5337 Moutfort, 23, rue du Kiem,
3. Monsieur François MAJERUS, employé CFL, demeurant à L-5333 Moutfort, 44, rue d'Oetrange,
4. Madame Lilly EISCHEN, sans état, demeurant à L-5316 Contern, 50, rue des Près,
5. Monsieur Gérard KIEFFER, fonctionnaire de l'Etat, demeurant à L-5330 Moutfort, 53, route de Remich,
6. Madame Solange LACAFF, sans état, demeurant à L-2543 Luxembourg, 30, Dernier Sol,
7. Monsieur Lou MARX, fonctionnaire communal, demeurant à L-2543 Luxembourg, 30, Dernier Sol,
8. Monsieur Armand LOESCH, fonctionnaire communal, demeurant à L-2537 Luxembourg, 19, rue Sigismond,
9. Madame Marie-Claire PETERS, retraitée, demeurant à L-2543 Luxembourg, 28, Dernier Sol,
10. Monsieur Jos SCHEIER, retraité, demeurant à L-2543 Luxembourg, 28, Dernier Sol,
11. Monsieur Hubert MARX, instituteur principal, demeurant à L-1211 Luxembourg, 3, bd Baden Powell,
12. Monsieur Guido RAMAN, libraire, demeurant à L-1713 Luxembourg, 127, rue de Hamm,
13. Monsieur Aloyse MOSTERT, employé privé, demeurant à L-1713 Luxembourg, 181, rue de Hamm,
14. Monsieur Roger SCHLECHTER, fonctionnaire communal, demeurant à L-1713 Luxembourg, 129, rue de Hamm,

15. Monsieur Patrick JENIN, fonctionnaire communal, demeurant à L-1634 Luxembourg, 29, rue Godchaux,
16. Monsieur Roger FLAMMANG, fonctionnaire d'Etat e.r., demeurant à L-2345 Luxembourg, 56, rue Pulvermuehl,
17. Monsieur Léopold WAGNER, fonctionnaire communal, demeurant à L-2131 Luxembourg, 5, rue Gabriel de Marie,
18. Monsieur Reggie LECORSAIS, ingénieur, demeurant à L-1319 Luxembourg, 141, rue de Cents,
19. Monsieur Fernand CORDIER, employé e.r., demeurant à L-2137 Luxembourg, 27, rue J. Massarette,
20. Madame Solange ACHTEN, sans état, demeurant à L-5251 Sandweiler, 7, rue Schaus,
21. Monsieur Roger REMESCH, professeur en retraite, demeurant à L-5251 Sandweiler, 32, rue Schaus,

tendant à la réformation, sinon à l'annulation de la décision du ministre de l'Environnement du 8 octobre 2002, sous la signature du Secrétaire d'Etat au ministère de l'Environnement, accordant à l'administration des Bâtiments publics l'autorisation de procéder dans l'enceinte de l'aéroport de Luxembourg, situé à Findel, à l'extension de l'aérogare, consistant plus particulièrement en un terminal principal d'un volume bâti hors terre de 229.000 m³, un terminal « petits porteurs » d'un volume bâti hors terre de 16.000 m³, une passerelle de liaison entre les deux terminaux d'une longueur de 165 mètres, comprenant des appareils de levage, la modification et l'extension du tarmac dans les alentours proches des nouveaux bâtiments sur une surface concernée de 50.000 m² autour du terminal principal et de 60.000 m² autour du terminal « petits porteurs » ainsi qu'un chantier de démolition, de terrassement et de construction d'une durée de 4 ans pour le terminal principal et de 15 mois pour le terminal « petits porteurs » ;

Vu le jugement du 1^{er} décembre 2003 donnant acte aux consorts Solange ACHTEN et Roger REMESCH que leurs noms figurent par erreur à la requête introductive d'instance et qu'il y a lieu de les y omettre, se déclarant compétent pour connaître du recours en réformation, pour surseoir à statuer pour le surplus jusqu'à possibilité d'analyse parallèle et utile du présent recours avec celui inscrit sous le numéro 16965 du rôle, lui-même en voie d'instruction à l'époque ;

Vu l'arrêt de la Cour administrative du 23 mars 2004 (n° 17438C du rôle) déclarant irrecevable l'acte d'appel introduit le 9 janvier 2004 au nom de l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg à l'encontre du prédit jugement du 1^{er} décembre 2003 ;

II.

Vu la requête inscrite sous le numéro 16965 du rôle et déposée au greffe du tribunal administratif en date du 10 septembre 2003 par Maître Marc ELVINGER au nom de

1. l'association sans but lucratif MOUVEMENT ECOLOGIQUE, établie et ayant son siège social à L-2663 Luxembourg, 6, rue Vauban,
2. Monsieur Marco BREYER, fonctionnaire de l'Etat, demeurant à L-5337 Moutfort, 23, rue du Kiem,
3. Monsieur François MAJERUS, employé CFL, demeurant à L-5333 Moutfort, 44, rue d'Oetrange,

4. Madame Lilly EISCHEN, sans état, demeurant à L-5316 Contern, 50, rue des Près,
5. Monsieur Gérard KIEFFER, fonctionnaire de l'Etat, demeurant à L-5330 Moutfort, 53, route de Remich,
6. Madame Solange LACAFF, sans état, demeurant à L-2543 Luxembourg, 30, Dernier Sol,
7. Monsieur Lou MARX, fonctionnaire communal, demeurant à L-2543 Luxembourg, 30, Dernier Sol,
8. Monsieur Armand LOESCH, fonctionnaire communal, demeurant à L-2537 Luxembourg, 19, rue Sigismond,
9. Madame Marie-Claire PETERS, retraitée, demeurant à L-2543 Luxembourg, 28, Dernier Sol,
10. Monsieur Jos SCHEIER, retraité, demeurant à L-2543 Luxembourg, 28, Dernier Sol,
11. Monsieur Hubert MARX, instituteur principal, demeurant à L-1211 Luxembourg, 3, bd Baden Powell,
12. Monsieur Guido RAMAN, libraire, demeurant à L-1713 Luxembourg, 127, rue de Hamm,
13. Monsieur Aloyse MOSTERT, employé privé, demeurant à L-1713 Luxembourg, 181, rue de Hamm,
14. Monsieur Roger SCHLECHTER, fonctionnaire communal, demeurant à L-1713 Luxembourg, 129, rue de Hamm,
15. Monsieur Patrick JENIN, fonctionnaire communal, demeurant à L-1634 Luxembourg, 29, rue Godchaux,
16. Monsieur Roger FLAMMANG, fonctionnaire d'Etat e.r., demeurant à L-2345 Luxembourg, 56, rue Pulvermuehl,
17. Monsieur Léopold WAGNER, fonctionnaire communal, demeurant à L-2131 Luxembourg, 5, rue Gabriel de Marie,
18. Monsieur Reggie LECORSAIS, ingénieur, demeurant à L-1319 Luxembourg, 141, rue de Cents,
19. Monsieur Fernand CORDIER, employé e.r., demeurant à L-2137 Luxembourg, 27, rue J. Massarette,

tendant à la réformation, sinon à l'annulation 1) de la décision du ministre de l'Environnement, sous la signature du secrétaire d'Etat au ministère de l'Environnement, du 19 mars 2003 retenant que le dossier de demande relatif à la modification substantielle de l'aéroport de Luxembourg est tenu en suspens jusqu'à l'adoption du nouveau POS, ainsi que fixant le nombre de mouvements annuel d'avions, tel que défini au préambule, pour le limiter à 63.000, sans préjudice du respect des zones de bruit telles que définies par le PAP de 1986, ainsi que pour autant que de besoin, 2) de la décision ministérielle confirmative du 31 juillet 2003 ;

Vu le mémoire en réponse déposé au greffe du tribunal administratif en date du 10 décembre 2003 par Maître Victor ELVINGER, avocat à la Cour, assisté de Maître Serge MARX, avocat à la Cour, les deux inscrits au tableau de l'Ordre des avocats à Luxembourg au nom de l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg ;

Vu le mémoire en réplique déposé au greffe du tribunal administratif en date du 12 janvier 2004 par Maître Marc ELVINGER au nom des parties demanderesses ;

Vu le mémoire en duplique déposé au greffe du tribunal administratif en date du 12 février 2004 par Maître Victor ELVINGER, assisté de Maître Serge MARX, au nom de l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg ;

I. & II.

Vu les pièces versées au dossier et notamment les décisions ministérielles critiquées.

Où le juge-rapporteur en son rapport, ainsi que Maîtres Marc ELVINGER, Victor ELVINGER et Serge MARX en leurs plaidoiries respectives à l'audience publique du 31 mars 2004.

Considérant que par la loi du 3 juin 1981, le Gouvernement a été autorisé à faire procéder aux travaux d'extension de l'aéroport de Luxembourg visés par son article 1^{er}, conformément au programme des travaux prévu à son article 3 portant essentiellement sur le prolongement de la piste principale et les éléments accessoires et connexes y précisés ;

Que suivant l'article 2 de ladite loi, les travaux d'extension visés à son article 1^{er} ont été déclarés d'utilité publique et dispensés de l'autorisation prévue par la loi du 16 avril 1979 relative aux établissements dangereux, insalubres ou incommodes ;

Que par décision du Gouvernement en Conseil du 14 mars 1986 le plan d'aménagement partiel concernant l'aéroport et ses environs a été arrêté conformément aux dispositions de la loi modifiée du 20 mars 1974 concernant l'aménagement général du territoire, lequel plan a été déclaré obligatoire par règlement grand-ducal du 31 août 1986 ;

Que par la loi du 11 juillet 1996 le Gouvernement a été autorisé à faire procéder à l'extension de l'aérogare de Luxembourg dans les limites y définies ;

Que lors du vote de cette loi en date du 13 juin 1996, la Chambre des Députés a adopté une motion par laquelle elle a invité le Gouvernement :

« à veiller à ce que le développement futur de l'aéroport de Luxembourg tienne compte à la fois des nécessités économiques et de l'impact des activités aéroportuaires sur l'environnement humain et naturel ;

à lui soumettre une étude d'impact global sur les nuisances engendrées par les activités aéroportuaires avant l'éventuelle extension de l'aérogare ou du centre de fret et à répéter de telles études sur une base décennale ;

à soumettre à court terme toutes les installations de l'aéroport à une procédure commodo-incommodo telle que prévue par la législation de 1990 et la directive concernant les études d'impact en vue de réduire notamment les nuisances au niveau du bruit, de la qualité de l'air et de l'eau ;

à prendre toute mesure utile permettant de limiter l'impact des activités aéroportuaires sur l'environnement naturel et humain, dont notamment ... » ;

Que par règlement grand-ducal du 24 mai 1998 les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg ont été fixées, contenant notamment les horaires d'exploitation ;

Qu'en date du 12 mars 1999, l'administration des Bâtiments publics a sollicité l'autorisation de procéder dans l'enceinte de l'aéroport de Luxembourg situé à Findel à l'extension de l'aérogare, portant plus particulièrement sur un terminal principal d'un volume bâti hors terre de 221.000 m³, un terminal « petits porteurs » d'un volume bâti hors terre de 16.000 m³, une passerelle de liaison entre les deux terminaux d'une longueur de 230 mètres, la modification et l'extension du tarmac dans les alentours proches des nouveaux bâtiments sur une surface concernée de 55.000 m², ainsi qu'un chantier de démolition, de terrassement et de construction d'une durée de 198 semaines pour le terminal principal et de 66 semaines pour le terminal « petits porteurs » ;

Que suite à cette demande a été jointe au dossier une étude d'impact de l'aéroport sur l'homme et l'environnement, réalisée par le TÜV Rheinland et se composant des trois volets suivants :

- « - évaluation de l'impact de l'aéroport sur respectivement les eaux de surface et les eaux souterraines, rapport daté d'octobre 1998 ;
- évaluation de l'impact des émissions gazeuses générées par les mouvements d'avions dans le voisinage proche de l'aéroport, rapport daté de juin 1998 ;
- évaluation des nuisances sonores générées par les activités de l'aéroport dans les alentours immédiats de celui-ci, rapport daté de mai 1998 » ;

Que suite aux enquêtes publiques menées en les communes de Niederanven et Sandweiler au mois de juin 1999, ensemble les publications du 9 juin 1999 dans quatre journaux quotidiens du pays, une réclamation conjointe émanant de l'association sans but lucratif MOUVEMENT ECOLOGIQUE, du MOUVEMENT ECOLOGIQUE, section Contern-Sandweiler-Schuttrange, du syndicat d'intérêts locaux Hamm-Polvermillen, du syndicat d'intérêts locaux Cents-Fetschenhof, du syndicat d'initiative et d'intérêts locaux Sandweiler, ainsi que de l'Union des syndicats d'intérêts locaux de la Ville de Luxembourg asbl a été formée auprès du collège échevinal de Sandweiler en date du 21 juin 1999 ;

Que le collège échevinal de Niederanven a émis un avis favorable, tandis que le collège échevinal de Sandweiler a émis un avis défavorable à l'encontre de la demande susvisée ;

Que par décision du 23 décembre 1999 portant la référence n° 1/99/0110, le ministre de l'Environnement, sous la signature du Secrétaire d'Etat au ministère de l'Environnement, a accordé à l'administration des Bâtiments publics l'autorisation sollicitée portant sur les éléments suivants installés sur le territoire de la commune de Niederanven, section B de Senningen, dans l'enceinte de l'aéroport du Findel :

Désignation de l'activité Volume/Capacité de l'équipement/ l'installation	Numéro de nomenclature	Classe
Un terminal principal d'un volume bâti hors terre de 221.000 m ³ comprenant : - des bureaux occupant une surface brute de 1690 m ² ;		

<ul style="list-style-type: none"> - des magasins pour la vente en détail occupant une surface brute de 520 m² ; - des locaux réservés pour bureaux ou commerces d'une surface brute de 1680 m² ; - des restaurants pouvant recevoir 300 personnes (surface de 670 m²) ; - une installation frigorifique de secours d'une puissance frigorifique de 210 kW, fonctionnant au réfrigérant R134A ; - trois transformateurs, refroidis à l'huile, d'une puissance unitaire de 800 kVA ; - trois batteries d'accumulateurs fermées au plomb d'une capacité unitaire de 310 Ah₁₀ ; - des appareils de levage (ascenseurs, escaliers mécaniques, tapis de bagages) ; - un séparateur de graisse NG7 pour les eaux en provenance de la cuisine et des bars ; 	259.a	3
	342.b	1
	172.2.b	1
	4.1	1
	42	3
<p>Un terminal « Petits Porteurs » d'un volume bâti hors terre de 16.000 m³ comprenant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des bureaux occupant une surface brute de 40 m² ; - un transformateur, refroidi à l'huile, d'une puissance unitaire de 800 kVA ; - une unité de batterie d'accumulateurs d'une capacité de 76 Ah₁₀ alimentant l'éclairage de sécurité/secours ; - deux unités de batteries d'accumulateur fermées au plomb d'une capacité unitaire de 60 Ah₁₀ connectées à l'alimentation statique sous coupure ; - des appareils de levage (ascenseur panoramique, escaliers mécaniques) ; 	172.2.b	1
	4.1	1
	4.1	1
	42	3
Une passerelle de liaison entre les deux terminaux d'une longueur de 230 m ;	A/C	
La modification et l'extension du tarmac dans les alentours proches des nouveaux bâtiments (surface concernée : 55.000 m ²) ;	A/C	
<p>Un chantier de démolition, de terrassement et de construction d'une durée de 198 semaines pour le terminal principal et de 66 semaines pour le terminal « Petits Porteurs » nécessitant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la mise en place par vibrofonçage d'un rideau de palplanches d'une longueur d'environ 110 m entre le parking-voitures en face de l'aérogare et le tarmac ; - l'excavation de grès classe 6-7 par brise-roche et ripper sur bulldozer (20.000 m³ + 60.000 m³) ; 	A/C	
A/C = installations annexes et connexes		

ensemble les conditions et modalités d'exploitation y plus amplement spécifiées ;

Que par décision du 14 janvier 2000 le Conseil de Gouvernement a chargé le ministre de l'Intérieur d'élaborer dans le cadre de la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du

territoire un plan d'occupation du sol « *aéroport et environs* » tendant à la révision complète du plan d'aménagement partiel concernant l'aéroport et ses environs arrêté par le règlement grand-ducal précité du 31 août 1986 et appelé à couvrir tout ou partie du territoire des communes de Luxembourg, Niederanven, Sandweiler et Schuttrange ;

Que par requête déposée au greffe du tribunal administratif en date du 19 avril 2000 et y inscrite sous le numéro 11940 du rôle, l'association sans but lucratif MOUVEMENT ECOLOGIQUE, ainsi que 18 personnes privées, habitant sur le territoire de la Ville de Luxembourg ainsi que des localités de Moutfort et de Contern ont introduit un recours en réformation contre la décision ministérielle sus-visée du 23 décembre 1999 ;

Que par jugement non appelé du 14 mars 2001 le tribunal administratif a déclaré le recours irrecevable dans le chef de l'association sans but lucratif MOUVEMENT ECOLOGIQUE tout en le disant recevable dans le chef des 18 personnes physiques demanderesses pour, au fond, dans le cadre du recours en réformation, annuler la décision ministérielle déférée ensemble les éléments de procédure de commodo et incommodo menée et renvoyer l'affaire devant le ministre de l'Environnement ;

Que sur base d'une analyse des dispositions légales applicables ainsi que des contours de l'objet de la demande d'autorisation et des incidences de l'établissement à autoriser, le tribunal a retenu qu'« *au niveau de l'intérêt à agir il convient de se référer non pas aux seuls éléments d'extension et de transformation, dont l'installation fait l'objet de la demande en autorisation, mais à l'établissement étendu voire transformé dans sa globalité, ensemble ses éléments d'exploitation, également sujets à autorisation, compte tenu des exigences de l'article 5 de la loi modifiée du 9 mai 1990 précitée, conditionnant par ailleurs les contours de l'enquête publique à partir des dangers et inconvénients nouveaux ou accrus par rapport à ceux préexistants ainsi engendrés* » ;

Que dans le cadre ainsi tracé le recours des 18 personnes physiques demanderesses a été déclaré recevable, notamment quant à l'intérêt à agir de celles-ci ;

Qu'au fond, par renvoi à l'analyse faite dans le cadre de la détermination de l'intérêt à agir des demandeurs, le tribunal a retenu « *qu'abstraction faite de la voie par laquelle l'établissement existant de l'aéroport du Findel a été autorisé au regard de la législation applicable en matière d'établissements dangereux, insalubres ou incommodes, le fait ci-avant vérifié que les éléments d'extension et de transformation pour lesquels l'autorisation est actuellement déférée comportent une modification substantielle ayant pour conséquence de créer des dangers et inconvénients nouveaux ou d'accroître les dangers et inconvénients existants engendre d'après les dispositions de l'article 5 de la loi modifiée du 9 mai 1990 précitée la nécessité d'une nouvelle procédure de commodo et incommodo portant non seulement sur les éléments d'extension et de transformation, mais sur l'établissement étendu voire transformé considéré dans son ensemble au vu de son impact global sur l'environnement humain et naturel* » ;

Qu'après avoir constaté le non-respect des dispositions d'ordre public contenues dans les articles 5 et suivants de la loi modifiée du 9 mai 1990 précitée, concernant le contenu du dossier et l'ampleur de l'enquête publique à mener, le tribunal est arrivé à la conclusion que l'autorisation déférée du 23 décembre 1999 y compris les éléments de procédure de commodo et incommodo menée, encourait l'annulation dans le cadre du recours en réformation reçu ;

Qu'en date du 8 janvier 2002 a été présentée par l'administration des Bâtiments publics la demande sur base de la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés aux fins d'obtenir l'autorisation de procéder à Findel à la construction et à l'exploitation d'une nouvelle aérogare ;

Que cette demande a été complétée en dates des 4 et 27 juin 2002 ;

Que le 29 mars 2002 le ministre des Transports a formulé une demande d'autorisation reposant sur un dossier de demande composé d'un dossier commodo/incommodo selon les dispositions de l'article 7 de la loi du 10 juin 1999 précitée et portant sur l'établissement aéroport dans son ensemble ainsi que d'un dossier traitant de l'évaluation des incidences sur l'environnement selon la directive 85/337/CEE du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ;

Que dans le seul intérêt de la brièveté des énonciations et sans autre incidence juridique, la demande du 8 janvier 2002 est désignée ci-après par « *demande aérogare* » et celle du 29 mars 2002 par « *demande aéroport* » ;

Que relativement à la demande aéroport les enquêtes publiques ont eu lieu dans les communes de Luxembourg, Niederanven, Sandweiler et Schuttrange dans la période s'étendant du 18 juin au 2 juillet 2002 ;

Que concernant la demande aérogare les enquêtes publiques ont eu lieu dans les mêmes communes durant la période s'étendant du 19 juillet au 2 août 2002 ;

Que relativement à la demande aéroport le collègue échevinal de Sandweiler a émis un avis défavorable le 25 juillet 2002 tandis qu'à la date du 26 juillet 2002 les collègues échevinaux de Luxembourg, Niederanven et Schuttrange ont tous les trois, à leur tour, émis un avis défavorable ;

Que le même 26 juillet 2002 a été promulguée la loi sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare ;

Qu'au regard de la demande aérogare, les collègues échevinaux des communes de Sandweiler, Niederanven, Schuttrange et Luxembourg ont tous émis un avis favorable successivement en date des 6, 9 et 21 août 2002 ainsi que le 4 septembre 2002 ;

Que par décision du 8 octobre 2002 portant le numéro 1/02/0030 le ministre de l'Environnement, sous la signature du secrétaire d'Etat au ministère de l'Environnement, a accordé à l'administration des Bâtiments publics l'autorisation par elle sollicitée portant sur les éléments suivants installés sur le territoire de la commune de Niederanven, à Findel, plus précisément sur un terrain désigné comme étant sis dans la section B de Niederanven, au lieu-dit « Beim Nuechtuesch », et inscrit sous le numéro cadastral 1272/3746 comportant les éléments suivants :

Désignation de l'activité Volume/Capacité de l'équipement
<ul style="list-style-type: none">• un terminal principal d'un volume bâti hors terre de 229.000 m³ comprenant :<ul style="list-style-type: none">- des bureaux occupant une surface brute de 4420 m² ;

<ul style="list-style-type: none"> - des magasins pour la vente en détail occupant une surface brute de 1245 m² et comprenant des dépôts de : • 20.000 l de spiritueux confinés en bouteilles de 0,5 à 1,5 l ; • 3.000 l de parfums et d'eaux de toilettes confinés en bouteilles de 25 à 250 ml ; • 15.000 pièces de cigarettes et de cigares ; <ul style="list-style-type: none"> - des restaurants pouvant recevoir 300 personnes (surface de 580 m²) ; - une installation frigorifique de secours d'une puissance frigorifique de 100 kW, fonctionnant au réfrigérant R134A (environ 20 kg de réfrigérant) ; - trois transformateurs, refroidis à l'huile, d'une puissance unitaire de 800 kVA ; - un transformateur refroidi à l'huile, d'une puissance de 500 kVA, fournissant de l'énergie de secours pour le terminal petits porteurs ; - trois groupes électrogènes de secours d'une puissance unitaire de 600 kVA alimentés chacun par un réservoir aérien d'une capacité de 500 l ; - un réservoir souterrain à double paroi d'une capacité de 10.000 l pour alimenter les groupes électrogènes à gasoil ; - trois unités de batteries d'accumulateurs fermées au plomb d'une capacité unitaire de 310 Ah₁₀ ; - trois convertisseurs rotatifs pour l'alimentation des avions en électricité (3x200/115 V 400 Hz) d'une puissance unitaire de 120 kVA ; - des appareils de levage (ascenseurs, escaliers mécaniques, tapis de bagages) ; - un séparateur de graisse NG7 pour les eaux en provenance de la cuisine et des bars ; - trois passerelles télescopiques ; - dix appareils d'inspection de bagages aux rayons -X, dosage 0,1 mR ;
<ul style="list-style-type: none"> • un terminal « Petits Porteurs » d'un volume bâti hors terre de 16.000 m³ comprenant <ul style="list-style-type: none"> - des bureaux occupant une surface brute de 100 m² ; - des magasins pour la vente en détail occupant une surface brute de 50 m² ; - un transformateur, refroidi à l'huile, d'une puissance unitaire de 800 kVA ; - deux unités de batteries d'accumulateurs fermées au plomb d'une capacité unitaire de 65 Ah₁₀ connectées à l'alimentation statique sans coupure ; - une unité de batteries d'accumulateurs d'une capacité de 52 Ah₁₀ alimentant l'éclairage de sécurité/secours ; - deux convertisseurs rotatifs pour l'alimentation des avions en électricité (3x200/115 V 400 Hz) d'une puissance unitaire de 150 kVA ; - des appareils de levage (ascenseur panoramique, escaliers mécaniques) ;
<ul style="list-style-type: none"> • une passerelle de liaison entre les deux terminaux d'une longueur de 165 m comprenant des appareils de levage ;
<ul style="list-style-type: none"> • une centrale de production d'énergie provisoire installée en containers comprenant : <ul style="list-style-type: none"> - une chaudière à mazout d'une puissance de 320 kW ; - un réservoir aérien à gasoil d'une capacité de 16.000 l ; - une machine frigorifique fonctionnant au NH₃ d'une puissance de 334 kW (environ 28 kg de réfrigérant) ; - une tour de refroidissement « ouverte » d'une puissance de 451 kW ; - un groupe électrogène de secours d'une puissance de 500 kVA alimenté par un réservoir aérien d'une capacité de 1000 l de gasoil

<ul style="list-style-type: none"> • la modification et l'extension du tarmac dans les alentours proches des nouveaux bâtiments, à savoir : <ul style="list-style-type: none"> - 50.000 m² autour du terminal principal - 60.000 m² autour du terminal petits porteurs
<ul style="list-style-type: none"> • un chantier de démolition, de terrassement et de construction d'une durée de quatre ans pour le terminal principal et de 15 mois pour le terminal « Petits Porteurs » nécessitant : <ul style="list-style-type: none"> - l'excavation de grès classe 6-7 par brise-roche et ripper sur bulldozer (170.000 m³+60.000 m³) ; - la démolition des bâtiments suivants : <ul style="list-style-type: none"> • les bureaux de location de voitures ayant un volume de 500 m³ ; • le hangar pour matériel de piste ayant un volume de 3000 m³ ; • le garage de véhicules de piste et de stockage de fret (ancien centre de fret LUXAIR) ayant un volume de 28.400 m³ ;

ensemble les conditions et modalités d'exploitation y plus amplement spécifiées ;

Que l'autorisation comporte la précision que seuls les équipements/procédés mentionnés explicitement dans la demande d'autorisation sont couverts par elle et que dès lors n'est pas couverte la centrale de production d'énergie projetée ;

Que par courrier du 26 novembre 2002 l'association sans but lucratif MOUVEMENT ECOLOGIQUE, deux de ses sous-organisations, le syndicat d'intérêts locaux Hamm Pulvermuehl, les syndicats d'initiative et d'intérêts locaux Cents-Fetschenhaff ainsi que Sandweiler de même que 20 personnes privées, habitant sur le territoire de la Ville de Luxembourg ainsi que dans les localités de Moutfort, Contern et Sandweiler ont formulé un recours gracieux à l'encontre de la décision ministérielle prévisée du 8 octobre 2002 ;

Que ce recours gracieux a été rencontré par une décision du secrétaire d'Etat auprès du ministère de l'Environnement du 19 mars 2003 libellée comme suit : « *la présente pour vous confirmer que le recours gracieux introduit en date du 28 novembre 2002 contre l'autorisation délivrée en date du 8 octobre 2002 sur base de la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés portant le numéro 1/02/0030 n'est pas fondé.*

En effet, le dossier de demande ainsi que l'autorisation en question ne traitent que des immeubles (terminal principal et terminal « Petits Porteurs ») destinés principalement à accroître le confort des passagers. Au regard du dossier, tel que présenté, rien ne s'oppose légalement à la délivrance de cette autorisation.

Concernant le dossier de demande introduit en date du 29 mars 2002 relatif à l'extension de l'aéroport de Luxembourg, j'ai l'honneur de vous informer qu'à l'heure actuelle, au regard de l'article 17.2 de la loi de 1999 précitée, le prédit dossier n'est pas autorisable pour incompatibilité avec les dispositions d'urbanisme applicables.

Suite au courrier de Monsieur le Ministre des Transports du 14 mars 2003 ce dossier est tenu en suspens. Pour garantir la protection des objectifs visés par la législation sur les établissements classés le nombre de mouvements annuels d'avions, tels que définis par l'arrêté n° 1/02/0130, est limité à 63.000 pour les raisons plus amplement spécifiées dans cet arrêté. A toutes fins utiles, une copie de cette décision est annexée. » ;

Qu'ainsi qu'il résulte de la décision sur recours gracieux du 19 mars 2003 prérelatée, le secrétaire d'Etat au ministère de l'Environnement a le même jour – 19 mars 2003, décidé que « *le dossier de demande relative à la modification substantielle de l'aéroport de Luxembourg est tenu en suspens jusqu'à l'adoption du nouveau POS* » et que « *le nombre de mouvements annuels d'avions (...) est limité à 63.000 sans préjudice du respect des zones de bruit telles que définies par le PAP de 1986* » ;

Considérant qu'en date du 7 avril 2003 un recours contentieux à l'encontre de la décision ministérielle prérelatée du 8 octobre 2002 a été déposé et inscrit sous le numéro 16244 du rôle à la requête de l'association sans but lucratif MOUVEMENT ECOLOGIQUE ainsi que des conjoints Marco BREYER, François MAJERUS, Lilly EISCHEN, Gérard KIEFFER, Solange LACAFF, Lou MARX, Armand LOESCH, Marie-Claire PETERS, Jos SCHEIER, Hubert MARX, Guido RAMAN, Aloyse MOSTERT, Roger SCHLECHTER, Patrick JENIN, Roger FLAMMANG, Léopold WAGNER, Reggie LECORSAIS, Fernand CORDIER, Solange ACHTEN et Roger REMESCH, tous préqualifiés ;

Qu'en date du 6 mai 2003 l'association sans but lucratif MOUVEMENT ECOLOGIQUE, ainsi que les personnes physiques dont les noms et adresses figurent en annexe à ladite lettre, ont fait introduire par l'intermédiaire de leur mandataire un recours gracieux contre la décision ministérielle prérelatée du 19 mars 2003 en faisant valoir qu'« *en vous bornant à limiter le nombre des mouvements annuels d'avions à 63.000, vous n'avez pas soumis l'exploitation de l'aéroport à des conditions d'exploitation qui, au vu de l'article 13 de la loi du 10 juin 1999, seraient de nature à protéger effectivement les riverains contre les nuisances provenant de l'aéroport.*

Déjà dans le recours introduit le 19 avril 2000 à l'encontre de votre décision du 23 décembre 1999 accordant à l'administration des Bâtiments Publics l'autorisation de procéder à l'extension de l'aérogare – autorisation entretemps annulée par le tribunal administratif – nous exposons les raisons pour lesquelles la limitation à 63.000 unités des mouvements aériens ne pouvait pas être considérée comme une condition d'exploitation sérieuse et susceptible de protéger les riverains.

Je renvoie plus particulièrement, à ce propos, à la page 12 de la requête en question.

Dans ces conditions, mes clients vous demandent de réviser votre décision et d'imposer à l'exploitant de l'aéroport les conditions d'exploitation requises pour protéger effectivement les riverains contre les nuisances provenant de l'aéroport. » ;

Que ce recours gracieux a été rencontré par une décision du secrétaire d'Etat au ministère de l'Environnement du 31 juillet 2003 libellée comme suit :

« J'ai l'honneur de faire suite au recours gracieux sous rubrique pour vous informer qu'il n'est pas fondé.

Le dossier de demande du 29 mars 2002 relatif à une modification substantielle de l'aéroport de Luxembourg a été tenu en suspens en raison de la procédure d'élaboration en cours d'un nouveau plan d'occupation du sol (POS) concernant l'aéroport et ses environs. Au regard du plan d'aménagement partiel (PAP) concernant l'aéroport et ses environs de 1986 la demande n'est pas intégralement autorisable. La motivation de cette décision résulte du préambule de l'arrêté attaqué n° 1/02/0139 du 19 mars 2003.

La limitation actuelle du nombre de mouvements annuel d'avions à 63.000, tels que définis dans l'arrêté attaqué, résulte des études de bruit accomplies dans le cadre de l'élaboration du PAP de 1986. Les zones de bruit définies par le prédit PAP de 1986 doivent évidemment être respectées. La motivation de cette limitation résulte également du préambule du prédit arrêté du 19 mars 2003.

Sous toutes réserves quelconques, les conditions d'exploitation relatives à la modification substantielle de l'aéroport sollicitée ne pourront, le cas échéant, être imposées qu'après l'adoption du nouveau POS. » ;

Qu'en date du 10 septembre 2003 l'association sans but lucratif MOUVEMENT ECOLOGIQUE ainsi que les mêmes 18 personnes physiques restées demandesses à l'instance inscrite sous le numéro 16244 du rôle ont fait introduire un recours tendant à la réformation sinon à l'annulation de la décision ministérielle du 19 mars 2003 prérelatée ainsi que, pour autant que de besoin, de la décision confirmative sur recours gracieux du 31 juillet 2003 également prérelatée, ce recours ayant été inscrit sous le numéro 16965 du rôle ;

Considérant que suite à l'intention ainsi exprimée de façon formelle par les mandataires des parties à l'audience du 12 novembre 2003 à laquelle se trouvait initialement fixée pour plaidoiries l'affaire inscrite sous le numéro 16244 du rôle, cette dernière seule a été plaidée à l'audience du 24 novembre 2003 et donna lieu au jugement du tribunal du 1^{er} décembre 2003 ;

Qu'à travers ledit jugement du 1^{er} décembre 2003, le tribunal a donné acte aux consorts Solange ACHTEN et Roger REMESCH que leurs noms figuraient par erreur à la requête introductive d'instance et qu'il y avait lieu de les y omettre ;

Que le tribunal s'est déclaré compétent pour connaître du recours en réformation et a sursis à statuer pour le surplus jusqu'à possibilité d'analyse parallèle et utile du recours inscrit sous le numéro 16244 du rôle avec celui inscrit sous le numéro 16965 du rôle, lui-même en voie d'instruction à l'époque ;

Que contre ce jugement du 1^{er} décembre 2003 l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg a fait introduire un acte d'appel en date du 9 janvier 2004 ;

Que par arrêt du 23 mars 2004 (n° 17438C du rôle) la Cour administrative a déclaré l'acte d'appel du 9 janvier 2004 irrecevable au vu des dispositions de l'article 44 de la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives, en ce que le tribunal n'a reçu dans le dispositif de son prédit jugement du 1^{er} décembre 2003 aucun des moyens lui soumis, ni n'a tranché une partie du principal, ni n'a mis fin à l'instance ;

Quant à la jonction des recours

Considérant que les demandeurs, à travers leur mémoire en réplique fourni dans le cadre du recours inscrit sous le numéro 16965 du rôle, concluent à la jonction des deux recours sous analyse ;

Que l'Etat s'oppose formellement à une jonction des deux affaires en mettant en avant que le dossier de l'aérogare serait totalement indépendant de celui relatif aux activités aéroportuaires ;

Considérant qu'une exigence essentielle tenant à la bonne administration de la justice consiste à éviter autant que possible toute contradiction de jugements potentielle ;

Que cette exigence caractérise par ailleurs un aspect du procès équitable ;

Considérant que force est de constater qu'en l'espèce pour les deux recours les mêmes parties se trouvent à l'instance de part et d'autre et que du moins en partie les mêmes arguments sont soulevés concernant notamment la recevabilité des recours ;

Considérant que relativement à l'objet des deux décisions déférées il est patent que pour le moins l'exploitation de la nouvelle aérogare est appelée à participer à l'ensemble des activités aéroportuaires du Findel, de même que la limitation prononcée à travers la décision ministérielle du 19 mars 2003 concernant le nombre maximal de mouvements annuel d'avions y prévu est de nature à interférer par rapport aux conditions d'exploitation de la nouvelle aérogare ;

Que sans préjudice de l'analyse plus poussée à effectuer au fond, des liens manifestes existent au niveau des objets respectifs des deux décisions ministérielles déférées faisant en sorte qu'eu égard à l'identité des parties constatées et à celle, partielle, des moyens invoqués dans les deux recours, une bonne administration de la justice tenant à éviter autant que possible toute contradiction éventuelle de jugements dicte en l'espèce une jonction des deux recours pour les voir toiser par un seul et même jugement ;

Quant à la compétence du tribunal

Considérant qu'à travers le jugement précité du 1^{er} décembre 2003 le tribunal s'est déclaré compétent pour connaître du recours en réformation introduit en ordre principal sous le numéro 16244 du rôle compte tenu des dispositions de l'article 13 de la loi du 10 juin 1999 précitée ;

Que sur base du même article 13, le tribunal est également amené à se déclarer compétent pour connaître du recours en réformation introduit en ordre principal sous le numéro 16965 du rôle ;

Que par voie de conséquence les deux recours en annulation introduits en ordre subsidiaire, sont irrecevables ;

Quant à la recevabilité des recours en réformation

Considérant que l'Etat soulève à l'encontre des deux recours, et ce de façon parallèle, plusieurs moyens d'irrecevabilité consistant dans l'incapacité d'ester en justice soulevée à l'encontre de l'association sans but lucratif MOUVEMENT ECOLOGIQUE, dans le défaut d'intérêt à agir élevé à la fois à l'encontre des demandeurs personnes physiques et dans le chef de ladite association sans but lucratif et dans le fait que l'action est basée sur un moyen

inadmissible en matière d'établissements classés, l'Etat se rapportant à prudence de justice au regard du respect du délai pour agir ;

Qu'à travers leurs mémoires en réplique les demandeurs de faire valoir de façon générale qu'ils basent leur recours en premier lieu sur l'autorité de la chose jugée découlant du jugement précité, non appelé, du 14 mars 2001, cette autorité s'appliquant notamment et de façon précise à ce qui y a été jugé au niveau de l'intérêt à agir des parties demanderesse conditionnant la recevabilité des recours sous cet aspect ;

Que l'Etat de dupliquer, en reprenant partiellement son argumentaire déjà déployé au niveau des mémoires en réponse, que depuis le jugement du 14 mars 2001 la situation aurait fondamentalement changé, étant donné que la nouvelle aérogare, faisant l'objet du recours inscrit sous le numéro 16244 du rôle, ne serait pas susceptible d'engendrer un accroissement des inconvénients existants concernant la fréquence des atterrissages et décollages, y compris les bruits inévitables y afférents, en renvoyant notamment à la décision ministérielle du 19 mars 2003 également déferée prévoyant la limitation jusqu'à nouvel ordre du nombre annuel des mouvements y visés à 63.000 par an ;

Que de plus les dossiers successivement déposés concernant la demande aérogare accuseraient des différences sensibles de sorte à tenir en échec le principe même de l'autorité de la chose jugée dans le chef du jugement du 14 mars 2001 ayant toisé l'autorisation délivrée sur base du premier dossier établi le 12 mars 1999 ;

Quant à l'autorité de chose jugée du jugement du 14 mars 2001

Considérant que l'autorité de la chose jugée, présupposant la triple identité de cause, d'objet et des parties vérifiée, s'attache au dispositif d'une décision judiciaire, ensemble les motifs le sous-tendant directement (cf. trib. adm. 24 octobre 2001, n° 13634 du rôle, Pas. adm. 2003, V° Procédure contentieuse, n° 358, page 570) ;

Considérant que l'autorité de la chose jugée est relative en ce qu'elle joue entre les parties ayant figuré à chaque fois aux instances concernées, de sorte que force est en l'occurrence de constater que pour les demandeurs actuels qui n'ont pas figuré à l'instance inscrite sous le numéro 11940 du rôle et ayant abouti au jugement du 14 mars 2001, ce dernier ne revêt point l'autorité de la chose jugée ;

Considérant que l'autorité de la chose jugée n'est revêtue par un jugement que dans la mesure où il y a identité de cause et d'objet ;

Considérant que force est de constater au titre de la cause que si le jugement du 14 mars 2001 a statué par rapport à une autorisation conférée sur base des dispositions de la loi modifiée du 9 mai 1990 relative aux établissements dangereux, insalubres et incommodes, les décisions ministérielles actuellement déferées ont statué dans le cadre de la loi du 10 juin 1999 précitée venue remplacer la législation antérieure, au-delà de toute similitude pouvant être dégagée concernant les deux législations successivement en vigueur ;

Considérant qu'au titre de l'objet, s'il est vrai que la demande à la base de la décision déferée du 8 octobre 2002 est sensiblement pareille à celle qui s'est trouvée à la base de la décision ministérielle du 23 décembre 1999 annulée à travers le jugement précité du 14 mars

2001, il n'en reste pas moins qu'à la différence de la première situation toisée par le jugement sous référence, l'autorisation du projet aérogare a été délivrée alors que la procédure du commodo/incommodo concernant la demande aéroport avait été effectuée, suivant affichage dans les quatre communes intéressées de Sandweiler, Niederanven, Schuttrange et Luxembourg et que tous les intéressés, y compris les demandeurs actuels ont pu y puiser toutes informations utiles concernant l'ensemble des activités aéroportuaires comme de fait les demandeurs y ont pris position, sans que cette procédure n'ait cependant abouti, compte tenu de la suspension prononcée à travers la décision déférée du 19 mars 2003 ;

Que même si les consultations publiques à travers les enquêtes de commodo/incommodo se sont déroulées par rapport à deux demandes différentes, celles-ci s'inscrivent néanmoins dans un même contexte d'activités aéroportuaires du Findel globalement entrevu, de sorte à imposer une analyse *in rem*, la tenue d'une procédure commodo/incommodo sur l'ensemble des activités aéroportuaires également au regard de la demande aérogare découlant directement des motifs déterminants du jugement prêté du 14 mars 2001 ;

Qu'enfin, la fixation à travers la décision ministérielle du 19 mars 2003 d'une condition formelle de limitation à 63.000 par an des mouvements d'avion tels qu'y définis, encore qu'elle ne soit pas directement intervenue dans le cadre de la demande aérogare, n'en conditionne cependant pas moins cette dernière, notamment concernant son impact vis-à-vis des tiers intéressés, de sorte que l'objet des recours actuels, comparé à celui ayant abouti au jugement de référence du 14 mars 2001, accuse, au-delà d'un noyau commun, des différences notables entraînant que l'autorité de la chose jugée se dégageant dudit jugement de référence, coulé en force de chose jugée, ne s'impose point *de plano* ;

Considérant qu'il suit de tous les développements qui précèdent que bien que s'imposant de manière partielle, les conclusions du jugement du 14 mars 2001 coulé en force de chose jugée, ne conditionnent cependant pas de façon globale et totale les réponses à fournir aux moyens actuellement soulevés, tant au niveau de la recevabilité qu'à celui du fond par rapport au recours sous analyse ;

Qu'ainsi, le tribunal, sans l'explicitier à chaque maillon de son raisonnement, tient compte de l'autorité de la chose jugée se dégageant dudit jugement de référence du 14 mars 2001, tout en imbriquant les éléments s'imposant de la sorte dans la motivation produite à la base du dispositif du présent jugement ;

Quant à l'intérêt à agir

Considérant que pareillement à sa démarche effectuée au niveau du toisement de la question de la recevabilité opérée à travers son jugement du 14 mars 2001, le tribunal est amené à analyser les décisions ministérielles actuellement déférées non seulement suivant leur objet propre, mais encore au regard des incidences y relatives concernant l'établissement global dont s'agit à considérer suivant le cadre légal posé, notamment au regard des dispositions de la loi du 10 juin 1999 précitée ;

Considérant qu'au-delà du changement de législation effectué, force est de retenir que, pareillement à celui de la demande ayant abouti à la décision ministérielle d'autorisation du 23 décembre 1999, l'objet de la demande aérogare ne se limite pas uniquement à la

construction des immeubles à travers elle projetée, mais doit s'analyser au regard de l'exploitation de ceux-ci compte tenu de l'ensemble des activités aéroportuaires engendrées à travers elle ;

Considérant que la limitation du nombre de mouvements annuel d'avions, tel que défini au préambule de la décision ministérielle du 19 mars 2003 et plus particulièrement la discussion y relative sur le point de savoir si le nombre de 63.000 arrêté correspond au nombre de mouvements actuel ou non s'analyse en une question de fond, dont le mérite est à scruter suivant les données de fait au regard des moyens proposés, sans que cette question de fond ne soit de nature à dénier tout intérêt à agir dans le chef de riverains au motif avancé par la partie publique suivant lequel, le nombre de vols étant limité à la situation actuelle, pour le moins, aucun impact supplémentaire de la part de la nouvelle aérogare ne serait à retenir ;

Que c'est justement cette dernière question de fond et plus particulièrement l'analyse à porter sur elle par le tribunal qui justifie la recevabilité des recours dans le chef de riverains pour lesquels toutes autres conditions légales se trouvent vérifiées par ailleurs ;

Quant aux demandes de l'association sans but lucratif MOUVEMENT ECOLOGIQUE

Considérant qu'en premier lieu la partie publique oppose l'irrecevabilité des recours à l'encontre de l'association sans but lucratif MOUVEMENT ECOLOGIQUE pour défaut d'intérêt à agir vérifié dans son chef ;

Considérant qu'au regard de l'impact à vérifier pour les décisions déferées, compte tenu de l'ensemble des activités aéroportuaires, pareillement à celui vérifié pour la décision ministérielle d'autorisation analysée à travers le jugement de référence du 14 mars 2001 et sur base des éléments d'autorité de chose jugée transposables intégralement quant à leur objet relativement au présent volet, dans l'hypothèse vérifiée d'une non-application aux jours respectifs d'introduction des recours de la Convention Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, les recours introduits au nom de l'association sans but lucratif MOUVEMENT ECOLOGIQUE sont irrecevables pour défaut d'intérêt à agir, aucun intérêt direct et personnel, distinct de l'intérêt général, n'étant vérifié dans son chef ;

Quant à la demande des personnes physiques requérantes

Considérant qu'en second lieu la partie publique conclut à l'irrecevabilité des recours en tant qu'émanant des dix-huit personnes physiques requérantes en ce qu'elles resteraient en défaut d'établir l'existence dans leur chef d'un intérêt individuel distinct de l'intérêt général de la collectivité ;

Que l'Etat de faire valoir encore que la situation des requérants en tant que voisins ne serait point changée à travers les décisions déferées, alors que suivant la limitation des mouvements d'avions à 63.000 par an, il n'y aurait aucun impact nouveau créé à travers les autorisations jusque lors délivrées ;

Que l'Etat de renvoyer encore aux améliorations diverses dégagées par les nouvelles autorisations concernant notamment la sécurité, la salubrité, et la commodité du public

utilisateur de la nouvelle aérogare, la santé et la sécurité des travailleurs au travail, la prévention et la réduction intégrées des pollutions provenant de l'établissement, ainsi que l'amélioration d'autres aspects non liés à ladite loi du 10 juin 1999 ;

Considérant que dans la mesure où la limitation des mouvements à 63.000 est critiquée par les demandeurs en ce qu'ils sont d'avis que le nombre ainsi arrêté ne correspondrait point à la situation actuelle, ceux-ci gardent un intérêt à voir contrôler l'impact des éléments autorisés à travers la décision déferée du 8 octobre 2002 et à voir analyser notamment par le tribunal si le nombre annuel de mouvements de 63.000 correspond effectivement à la situation actuelle, antérieure à la mise en exploitation des éléments nouveaux autorisés ;

Que les améliorations mises en avant par l'Etat au niveau de la nouvelle aérogare, à les supposer vérifiées pour les besoins de la discussion, n'interfèrent que très partiellement dans la question de l'intérêt à agir des demandeurs, voisins de l'aéroport, en ce que ceux-ci ne sont pas à considérer sous l'aspect d'utilisateurs et que l'élément essentiel par eux mis en avant pour justifier leur intérêt à agir -la question du bruit- n'est que limitativement touché par les améliorations ainsi présentées, l'élément essentiel résidant dans la question des activités engendrées à partir des objets de la demande aérogare mesurés notamment au niveau des mouvements annuels d'avions ;

Considérant qu'eu égard à la prise en compte relativement aux deux décisions ministérielles déferées de leur impact mesuré par rapport à l'ensemble des activités aéroportuaires, pareillement à celui considéré à travers le jugement de référence du 14 mars 2001 concernant la décision d'autorisation y déferée, l'autorité de la chose jugée se dégageant de ce dernier jugement, pour les onze parties restées les mêmes aux trois instances concernées, emporte en définitive un intérêt à agir vérifié dans leurs chefs respectifs pour les deux recours sous analyse ;

Considérant que pour les sept personnes physiques qui n'ont pas figuré à l'instance inscrite sous le numéro 11940 du rôle ayant abouti au jugement du 14 mars 2001, les motifs y inscrits au titre de l'intérêt à agir des personnes physiques requérantes sont transposables *mutatis mutandis* dans le chef des demandeurs concernés, les conjoints Gérard KIEFFER, Solange LACAFF, Lou MARX, Armand LOESCH, Marie-Claire PETERS, Georges SCHEIER et Fernand CORDIER, habitants respectivement de la localité de Moutfort et de quartiers de la ville de Luxembourg, se recoupant exactement sinon essentiellement avec ceux habités par les dix-huit requérants, personnes physiques, à l'instance ayant abouti au jugement du 14 mars 2001, lequel a déclaré leur intérêt à agir vérifié en leur qualité de riverains de l'établissement aéroportuaire globalement considéré ;

Que le moyen d'irrecevabilité pour défaut d'intérêt à agir soulevé dans leur chef est dès lors à son tour à écarter ;

Considérant que l'intérêt à agir ne se mesurant point au moyen mais au recours, l'argument d'irrecevabilité tiré de ce que l'action serait basée sur un moyen inadmissible en matière d'établissements classés est à son tour à écarter ;

Quant au délai

Considérant que la partie publique se rapporte à prudence de justice relativement à la recevabilité des recours au regard des délais pour agir ;

Considérant que compte tenu des recours gracieux valablement introduits, les deux recours contentieux ont été respectivement introduits dans les délais légaux ;

Quant aux moyens d'irrecevabilité spécifiques au recours inscrit sous le numéro 16965 du rôle

Considérant que la partie publique fait valoir relativement au recours inscrit sous le numéro 16965 du rôle que l'arrêté ministériel à travers lui déféré ne constituerait ni un acte final dans la procédure, ni un acte de nature à faire grief ;

Considérant que l'arrêté ministériel du 19 mars 2003 contient deux dispositions en ce qu'en son article premier il retient que le dossier de demande relatif à la modification substantielle de l'aéroport de Luxembourg est tenu en suspens jusqu'à l'adoption du nouveau POS, tandis qu'à travers son article second il énonce que le nombre de mouvements annuels d'avions, tel que défini au préambule, est limité à 63.000, sans préjudice du respect des zones de bruit telles que définies par le PAP de 1986 ;

Considérant que les demandeurs critiquent l'arrêté ministériel en question uniquement relativement à son article second, de sorte qu'il convient de concentrer l'analyse actuelle au niveau de la recevabilité des recours sur cette seule disposition ;

Considérant qu'il appert des considérants de l'acte ministériel en question que dans la mesure où le nombre de mouvements annuel d'avions y retenu est dégagé du PAP de 1986, la fixation prévue par ledit article 2 au chiffre de 63.000 s'analyse en mesure provisoire dans l'attente que pour le moins un nouveau POS soit arrêté ;

Que quoi que provisoire, la condition en question a toutes les apparences d'un phénomène durable, tout comme au regard de la décision d'autorisation de la nouvelle aérogare déferée, il vient d'être dégagé que cette condition est pour le moins de nature à revêtir un caractère complémentaire ;

Considérant qu'il suit des développements qui précèdent qu'en tant que condition durable et complémentaire de la décision d'autorisation de l'aérogare déferée du 8 octobre 2002, l'article 2 de l'arrêté ministériel du 19 mars 2003 revêt à son tour les caractéristiques d'une décision ministérielle ;

Considérant qu'étant constant qu'au fond les parties sont essentiellement contraires sur la question de savoir si le nombre de mouvements annuel d'avions autorisé à travers l'article 2 de l'arrêté ministériel du 19 mars 2003 correspond à la situation actuelle ou sinon l'excède de sorte à permettre des impacts supplémentaires, notamment pour les riverains, par rapport à ceux actuellement vérifiés, ledit arrêté ministériel du 19 mars 2003 est de nature à faire grief au fond ;

Que dès lors le moyen soulevé par la partie publique est à écarter sous ces volets proposés ;

Quant aux mises en intervention sollicitées

Considérant qu'à travers ses mémoires en duplique la partie publique conclut encore à voir intervenir au litige les sociétés anonymes LUXAIR S.A. et Société de l'aéroport de Luxembourg S.A. afin de voir fournir des observations supplémentaires quant aux améliorations à apporter par les éléments de l'objet de la demande aérogare, ceux-ci une fois pris en exploitation, tout en demandant au tribunal d'ordonner la mise en intervention de ces sociétés au titre de tierces intéressées conformément à l'article 4 (4) de la loi modifiée du 21 juin 1999 précitée ;

Considérant que les deux sociétés étant à qualifier d'ayants-cause de l'Etat, partie publique, au regard de leurs droits d'exploitation portant sur l'aéroport du Luxembourg et des activités qu'elles sont autorisées à y déployer, leurs intérêts se trouvent, en l'état, à suffisance de droit garantis par la présence de la partie publique étatique à l'instance, sans qu'une mise en intervention forcée ne s'impose de la part du tribunal ;

Considérant qu'il suit de l'ensemble des développements qui précèdent que les recours sont irrecevables pour défaut d'intérêt à agir en tant qu'introduits par l'association sans but lucratif MOUVEMENT ECOLOGIQUE, tandis qu'ils sont recevables en tant qu'introduits par les 18 personnes physiques respectivement demandereses pour avoir été fournis suivant les formes et délais prévus par la loi.

Quant au fond

Considérant que dans le recours inscrit sous le numéro 16244 du rôle, les demandeurs personnes physiques, désignés ci-après par « *les demandeurs* » concluent, dans le cadre du recours en réformation et sur la toile de fond du jugement de référence du 14 mars 2001, à l'annulation de la décision y déférée du 8 octobre 2002 ayant toisé la demande aérogare en arguant du caractère incomplet de la demande et de la procédure d'autorisation devant emporter le refus de ladite demande ;

Que selon eux, la façon de procéder à l'autorisation déférée du 8 octobre 2002 aurait consisté pour le ministre à agir de la même façon qu'il l'avait fait pour l'autorisation ayant abouti à l'annulation par le jugement de référence du 14 mars 2001, sauf que cette fois-ci le ministre aurait pris soin de procéder à une enquête publique dans toutes les communes accueillant sur leur territoire une partie de l'aéroport pris dans son ensemble, y compris la Ville de Luxembourg, et qu'il aurait renoncé à édicter la moindre condition d'exploitation concernant l'aéroport dans son ensemble et le trafic aérien en particulier au niveau de ladite décision déférée du 8 octobre 2002 ;

Qu'à partir des conclusions du jugement du 14 mars 2001 ce serait de manière illégale que le ministre aurait accepté d'instruire une demande d'autorisation limitée à l'aérogare en tant que telle, sans exiger que la demande relative à la construction et à l'exploitation d'une nouvelle aérogare soit intégrée dans celle émanant du ministre des Transports du 29 mars

2002 tendant à obtenir « l'autorisation de procéder à une modification substantielle d'aéroport » ;

Que cette façon de procéder aurait consisté à vider ledit jugement du 14 mars 2001 de tout contenu et de le priver de toute conséquence ;

Que plus spécialement, en procédant de la sorte, le ministre aurait violé les articles 6, 7, 10 et 13 de la loi précitée du 10 juin 1999 ;

Qu'ainsi il y aurait eu violation de l'article 6 en ce que, alors que le projet d'extension de l'aérogare serait constitutif d'une modification substantielle de l'établissement de l'aéroport, le ministre n'aurait pas exigé que celui-ci fasse l'objet d'une nouvelle autorisation d'exploitation comme condition d'autorisation de l'extension de l'aérogare ;

Qu'il y aurait eu violation de l'article 7 en ce que le ministre a accepté de procéder sur base d'un dossier manifestement incomplet, puisqu'il ne concernerait que l'aérogare en tant que telle, par opposition à l'aéroport dans son ensemble et le trafic aérien qu'il accueille ;

Qu'il y aurait eu violation de l'article 10 en ce que le ministre aurait accepté de faire procéder à une procédure d'enquête publique dont l'objet ne serait que l'aérogare en tant que telle, par opposition à l'aéroport dans son ensemble et la modification substantielle de celui-ci par la construction d'une nouvelle aérogare ;

Qu'enfin, il y aurait eu violation de l'article 13 en ce que le ministre aurait renoncé à l'imposition de la moindre condition d'exploitation concernant l'aéroport dans son ensemble et partant du trafic aérien qu'il accueille, en se limitant à des conditions d'exploitation relatives à la seule aérogare en tant que telle ;

Que la décision ministérielle critiquée du 8 octobre 2002 contreviendrait également aux exigences de la directive 85/337/CE du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets privilégiés sur l'environnement pris plus particulièrement en ses articles 3, 5 (pris ensemble avec l'article 7 du règlement grand-ducal du 4 mars 1994) et 8 ;

Que pour le détail les demandeurs de se référer à leur exposé fait au niveau de la requête introductive d'instance du 19 avril 2000 ayant abouti au prédit jugement du 14 mars 2001 ;

Qu'à travers leur réplique les demandeurs d'insister qu'à partir du prédit jugement du 14 mars 2001 force serait de constater que l'extension de l'aérogare aurait pour objet et pour effet de rendre possible des activités aéroportuaires accrues de nature à faire augmenter les nuisances causées par les infrastructures (préexistantes de l'aéroport), étant donné que l'analyse à opérer ne devrait pas se limiter aux infrastructures nouvelles, mais englober les éléments préexistants dont l'exploitation se trouve intensifiée du fait de la modification projetée au niveau de l'aérogare ;

Que ce serait pour cette raison qu'en l'occurrence la procédure de commodo et incommodo aurait dû porter non seulement sur les nouveaux bâtiments de l'aérogare, mais également sur l'aéroport dans son ensemble, sinon du moins sur l'ensemble des activités aéroportuaires engendrées par l'extension de l'aérogare ;

Que ce serait pour cette raison que la manière de procéder de l'Etat, consistant à mener parallèlement deux procédures distinctes serait contraire à la fois aux éléments définitifs dégagés par ledit jugement du 14 mars 2001 et à la législation sur les établissements classés ;

Que dans la mesure où l'ensemble de la défense de l'Etat reposerait sur la prémisse de l'admissibilité de la démarche ayant consisté à mener deux procédures distinctes, sans même veiller à ce qu'elles soient conduites de pair, et où ladite prémisse serait erronée, l'ensemble de la défense publique tomberait à faux ;

Considérant qu'à la base du recours inscrit sous le numéro 16965 du rôle, les demandeurs critiquent uniquement l'article 2 de la décision y déférée du 19 mars 2003 en ce qu'ils estiment qu'en se bornant à fixer un nombre maximum de vols, sans autre précision, et qu'en fixant ce nombre à celui de 63.000, le ministre n'aurait pas fixé des conditions d'exploitation protégeant adéquatement les intérêts visés par l'article premier de la loi du 10 juin 1999 précitée et que, ce faisant, il aurait agi en méconnaissance des exigences de cette loi et de son article 13 en particulier ;

Que selon eux le nombre de 63.000 mouvements ne correspondrait à rien d'autre qu'un pronostic fait par les autorités quant au nombre des mouvements qui allait probablement être atteint à l'horizon 2010 ;

Que le fait pour le ministre de reprendre à son compte ce nombre de mouvements ne constituerait dès lors pas, en substance, une condition d'exploitation, mais une simple consécration des objectifs (commerciaux) de développement de l'aéroport, de sorte qu'en tout état de cause ce chiffre ne procéderait pas d'une préoccupation scientifiquement fondée de protection de la santé et de la qualité de vie des riverains ;

Que les demandeurs de critiquer la limitation du nombre annuel de vols en ce qu'en tant que critère uniquement quantitatif, d'un côté, il ne correspondrait nullement aux mouvements actuels allant de pair avec l'idée formulée à l'article premier de la décision du 19 mars 2003 tendant à une suspension de la procédure d'autorisation et que, d'un autre côté, il y aurait absence de tout élément qualitatif alors que pourtant un vol ne correspondrait pas à un autre et qu'en matière de bruit des éléments tels que la puissance et l'âge des appareils utilisés, leur type et la nature du vol conditionneraient directement les nuisances engendrées ;

Qu'il est demandé au tribunal de réformer la décision ministérielle déférée avec renvoi de l'affaire devant le ministre compétent en vue de la définition de conditions d'exploitation précises, circonscrites et opérationnelles de nature à protéger adéquatement les intérêts visés à l'article premier de ladite loi du 10 juin 1999, sinon de prescrire pareilles conditions à travers un jugement de réformation ;

Qu'à travers leur mémoire en réplique les demandeurs de se rapporter au mémoire en réponse de l'Etat pour souligner que « *les mouvements annuels enregistrés à l'aéroport se chiffrent actuellement à plus ou moins 50.000* » ;

Qu'ils estiment ainsi, suivant leur dernier état de conclusion que

- « *si elle n'avait pas été précédée d'une décision d'autorisation d'une modification substantielle de l'établissement « aéroport » dans son ensemble, à savoir l'autorisation de construction d'une nouvelle aérogare, la décision de fixation du*

nombre des mouvements à 63.000 n'aurait peut-être pas pu être considérée comme faisant grief aux requérants. Il peut en effet être soutenu que par rapport à une situation antérieure où le nombre des mouvements n'était pas arrêté du tout, et n'était par conséquent pas non plus limité, la fixation d'un seuil de 63.000 ne peut pas, en elle-même, aggraver la situation des riverains en général, et des requérants en particulier. »

- *« en quelque sorte symétriquement, si en même temps qu'il a autorisé la construction d'une nouvelle aérogare, -constitutive d'une modification substantielle de l'établissement « aéroport » en ce qu'elle permet l'augmentation du nombre des passagers à « traiter » et, par conséquent, du nombre des mouvements aériens-, le ministre compétent avait décidé de geler, en attendant la délivrance d'une nouvelle autorisation commodo incommodo pour l'établissement « aéroport » dans son ensemble, le nombre des mouvements aériens, la délivrance d'une autorisation pour la construction d'une nouvelle aérogare aurait, le cas échéant, pu intervenir légalement alors même que la procédure commodo incommodo relative à l'établissement « aéroport » dans son ensemble n'avait pas encore abouti. De la sorte, en effet, le ministre aurait pu neutraliser provisoirement l'effet de « modification substantielle » découlant de l'autorisation délivrée pour la construction d'une nouvelle aérogare, ceci en attendant que, en conformité avec le jugement du tribunal administratif du 14 mars 2001, une procédure commodo incommodo ait pu être finalisée relativement à l'établissement « aéroport » dans son ensemble. »*
- *« l'illégalité, tant de la décision qui fait l'objet du recours inscrit sous le numéro 16244 du rôle, que de celle qui fait l'objet du recours inscrit sous le numéro 16995 du rôle, procède donc de ce que, sans attendre la délivrance d'une autorisation d'exploitation pour l'aéroport dans son ensemble, après accomplissement de la procédure commodo incommodo y afférente, le ministre a autorisé la mise en place d'un établissement (nouvelle aérogare et infrastructures annexes) impliquant une modification substantielle de l'établissement « aéroport », sans s'assurer que celui-ci ne puisse pas (en attendant la finalisation de la procédure commodo incommodo pour l'aéroport dans son ensemble) permettre l'augmentation du nombre des mouvements, mais en permettant au contraire pareille augmentation par la fixation du nombre des mouvements à 63.000. »*
- *« le tribunal statuant, en la matière, avec pouvoir de réformation, a la possibilité de remédier à la chose en assujettissant l'autorisation d'exploitation de la nouvelle aérogare à la condition qu'en attendant l'aboutissement de la procédure commodo incommodo en cours concernant l'aéroport dans son ensemble, les nouvelles infrastructures ne soient pas exploitées au service d'un nombre de mouvements supérieur à celui existant au moment de leur mise en exploitation. »*

Considérant que l'Etat de faire valoir que l'argumentaire des demandeurs reposerait sur une prémisse erronée en ce qu'il s'appuierait sur l'autorité de la chose jugée du jugement du 14 mars 2001, alors que la triple identité de l'objet, de la cause et des parties ne serait pas vérifiée en l'espèce ;

Qu'en toute occurrence l'Etat conteste toute méconnaissance par le ministre de l'Environnement du jugement en question et énonce qu'au vu du besoin national urgent d'une

nouvelle aérogare pour pallier aux déficiences existantes et en l'impossibilité de voir adopter en l'état une autorisation pour la demande aéroport, le ministre aurait valablement pu délivrer une autorisation d'exploitation pour la seule nouvelle aérogare et les éléments attenants, en fixant la limitation des mouvements annuels d'avions comme il l'a fait, sans violer ledit jugement du 14 mars 2001 ;

Qu'au vu de son objectif de n'être destiné qu'à pallier aux déficiences existantes l'autorisation aérogare ne porterait point violation des dispositions de la loi du 10 juin 1999 et notamment de ces articles 6, 7, 10 et 13, les exigences légales en découlant ayant pour le surplus été rigoureusement observées suivant les conclusions étatiques ;

Que l'Etat de contester encore toute violation de la directive 85/337/CEE du 27 juin 1985 prise plus particulièrement en ses articles 3, 5 et 8 ;

Qu'à titre final et supplémentaire l'Etat de faire valoir que le tribunal devrait mettre en œuvre la théorie du bilan en opérant une confrontation explicite entre les avantages et les inconvénients de la décision dont la légalité est contestée et dans l'hypothèse où le bilan serait positif, les avantages l'emportant, de conclure à la légalité de la décision ;

Que suivant le dernier état de ses conclusions et sur question spéciale du tribunal le mandataire de l'Etat de préciser comme suit l'origine de la limitation à 63.000 mouvements d'avions par an retenue par la décision ministérielle déférée du 19 mars 2003 : « 1) *La loi du 3 juin 1981 a autorisé le Gouvernement à faire procéder à des travaux d'extension de l'aéroport de Luxembourg. Le programme des travaux d'extension comprenait notamment un prolongement de la piste principale. Les travaux parlementaires (n° 2431, page 8, point 5.3) précisent que l'objet principal du projet était « le prolongement de la piste dont la longueur actuelle de 2.830 m sera portée à 4000 m en direction est ».*

La loi du 3 juin 1981 a dispensé les travaux d'extension de l'autorisation d'exploitation.

2) *Les auteurs de la loi du 3 juin 1981 ont expressément prévu que le plan d'aménagement général de l'aéroport sera réactualisé et que ce plan réactualisé « fournira le cadre de référence des travaux envisagés » (n° 2431, page 8, n° 5.1).*

3) *Par règlement grand-ducal du 31 août 1986 ce plan réactualisé, ayant reçu la dénomination « plan d'aménagement partiel concernant l'aéroport et ses environs » a été déclaré obligatoire.*

4) *Ce PAP comporte des zones de nuisances acoustiques qui ont été définies sur base d'une étude du TÜV Rheinland de mai 1982 (notre pièce n° 7) qui a fondé la détermination des « Lärmschutzzonen » sur une situation de 8.424 mouvements pendant les 6 mois les plus bruyants.*

5) *Le PAP, « afin de préserver l'avenir et de ne pas créer des situations irréversibles » a pris en considération « dans les perspectives d'aménagement la courbe la plus large correspondant à l'hypothèse de quadruplement de trafic proposé par l'étude réalisée par le ministère de l'Environnement (= étude TÜV de 1982) ».*

Les zones de nuisance de bruit définies par le PAP sont donc basées sur $8.424 \times 4 = 33.696$ mouvements pendant les 6 mois les plus bruyants

6) Aux 33.696 mouvements pendant les 6 mois les plus bruyants correspondent 63.000 mouvements par an. Il est renvoyé à ce sujet à l'étude TÜV de 1998 (notre pièce n° 8). »

Que l'Etat de conclure qu'« *il résulte du cheminement précité, que la limitation à 63.000 mouvements trouve son origine dans les règles d'urbanisme, le PAP, déclaré obligatoire par règlement grand-ducal du 31 août 1986 et qui a fourni le cadre de référence des travaux d'extension de la piste, travaux qui sont eux-mêmes à l'origine d'une augmentation des mouvements d'avions, a défini, déterminé et fixé des zones de bruit basées sur un chiffre de 33.696 mouvements pendant les 6 mois les plus bruyants, soit 63.000 mouvements par an* ».

Que les demandeurs de contester l'existence de toute décision déferée antérieure à celle du 19 mars 2003 ayant ancré la limitation à 63.000 des mouvements annuel d'avions y visée, tout en re-soulignant le caractère contraire de cette limitation aux éléments d'autorité de la chose jugée se dégageant du jugement prèdit du 14 mars 2001 ;

Considérant qu'au fond il est constant que la demande à la base de la décision déferée du 8 octobre 2002 est sensiblement pareille à celle qui s'est trouvée à la base de la décision ministérielle du 23 décembre 1999 annulée à travers le jugement prèdit du 14 mars 2001 ;

Considérant que ledit jugement du 14 mars 2001 non appelé et partant coulé en force de chose jugée, a retenu de manière définitive qu'abstraction faite de la voie par laquelle l'établissement existant de l'aéroport du Findel a été autorisé au regard de la législation applicable en matière d'établissements dangereux, insolubles, incommodes, le fait vérifié que les éléments d'extension et de transformation pour lesquels l'autorisation est derechef actuellement déferée, soit les éléments de la demande aérogare, emportent une modification substantielle ayant pour conséquence de créer des dangers et inconvénients nouveaux ou d'accroître les dangers et inconvénients existants engendrant, d'après les dispositions restées sensiblement concordantes de la loi du 10 juin 1999 par rapport à leurs précurseurs ayant consisté dans l'article 5 de la loi modifiée du 9 mai 1990 précitée, la nécessité d'une nouvelle procédure de commodo et incommodo portant non seulement sur les éléments d'extension et de transformation, mais sur l'établissement étendu voire transformé considéré en son ensemble au vu de son impact global sur l'environnement humain et naturel ;

Considérant qu'il est un fait que deux demandes ont été successivement formulées en 2002, l'une du 8 janvier 2002 présentée par l'administration des Bâtiments publics concernant la construction et l'exploitation d'une nouvelle aérogare ensemble les éléments attenants y compris, « *la demande aérogare* », l'autre du 29 mars 2002, émanant du ministre des Transports, à partir d'un dossier commodo et incommodo suivant les dispositions de l'article 7 de la loi du 10 juin 1999 précitée et portant sur l'établissement aéroport dans son ensemble ainsi que d'un dossier traitant de l'évaluation des incidents sur l'environnement selon la directive 85/337/CE du 27 juin 1985, également précitée, « *la demande aéroport* » ;

Considérant qu'en tant que telle la question du fractionnement des dossiers ne porte pas à conséquence à partir du moment où l'élément essentiel de la prise en compte de l'impact global non seulement de l'élément limité de la demande aérogare, mais de l'établissement étendu voire transformé considéré dans son ensemble, -l'objet de la demande aéroport-, est

considéré au vu de son incidence sur l'environnement humain et naturel, afin de garantir la préservation des objectifs fixés par l'article premier de la loi du 10 juin 1999, pareillement à ceux mis en exergue à travers l'article premier de la loi modifiée du 9 mai 1990 ;

Considérant que si en principe l'autorisation de construction et surtout d'exploitation de l'objet de la demande aérogare nécessite ainsi que soit menée à bonne fin la procédure de commodo et incommodo pour l'établissement étendu voire transformé considéré dans son ensemble, à savoir l'objet de la demande aéroport, afin qu'une fois les éléments de la demande aérogare devenus opérationnels, il soit tenu compte de leur impact sur l'environnement humain et naturel compte tenu de toutes les activités aéroportuaires ainsi engendrées, l'absence d'aboutissement de la procédure de commodo et incommodo au niveau de l'établissement étendu voire transformé, tel le cas d'espèce, emporte comme corollaire logique que la construction et surtout l'exploitation de l'objet de la demande aérogare ne peuvent avoir lieu que « *rebus sic stantibus* » c'est-à-dire suivant et dans les limites de l'impact constaté des éléments équivalents « anciens » jusque lors en fonctionnement ;

Considérant qu'encore que la question ne soit pas litigieuse, il convient de retracer que suivant l'article premier de la décision ministérielle déferée du 19 mars 2003 la procédure de commodo et incommodo concernant l'établissement étendu voire transformé de l'aéroport du Findel pris dans son ensemble a été suspendue au regard des exigences posées par l'article 17.2 de la loi du 10 juin 1999 précitée, jusqu'à adoption du nouveau POS, les parties se rejoignant pour admettre qu'en l'état de la réglementation d'urbanisme actuellement applicable, ledit article 17.2 ne permet pas d'autorisation de la part des ministres compétents en matière d'établissements classés pour l'objet de la demande aéroport ;

Considérant que la demande relative à la modification substantielle de l'aéroport de Luxembourg concernant ainsi l'établissement étendu voire transformé du Findel pris dans sa globalité restant en suspens pour une durée non déterminée *a priori*, le corollaire implicite mais nécessaire du maintien de l'impact des installations actuellement en place aux conditions et contours résultant de leurs autorisations respectives, quelles qu'aient été les origines et procédures de mise en place, s'impose plus particulièrement relativement à la question actuellement litigieuse du nombre annuel de mouvements d'avions autorisés ;

Qu'en d'autres termes, tant que la procédure de commodo et incommodo de la demande aéroport engagée le 29 mars 2002 n'aura pas abouti, faute d'adoption définitive d'un nouveau POS, l'impact autorisé, sinon celui de fait constaté au moment de la mise en exploitation des premiers éléments de la demande aérogare s'impose comme condition d'exploitation, il est vrai provisoire, au regard de la seule question effectivement litigieuse actuellement entre parties, celle de l'impact des mouvements d'avions considérés suivant leur nombre ;

Considérant que la condition ayant entraîné la nécessité du gel du nombre annuel d'avions, au provisoire, tant que la procédure d'autorisation relative à la demande aéroport du 29 mars 2002 n'aura pas abouti, se dégage encore de l'application des législations successives sur les établissements dangereux, insalubres ou incommodes, puis sur les établissements classés, de sorte que peu importe que cette condition figure dans une décision ministérielle distincte, elle se rattache nécessairement, concernant son objet, à l'autorisation toisant la demande aéroport en l'espèce ;

Considérant qu'il est constant que les demandeurs ne critiquent pas l'impact des éléments faisant l'objet de la demande aérogare toisé par la décision ministérielle déférée du 8 octobre 2002 en tant que tel, mais au niveau des activités aeroportuaires engendrées à partir de l'établissement étendu voire transformé, vu dans sa globalité ;

Considérant qu'en admettant la conformité à la loi de la décision déférée du 8 octobre 2002 assortie de la condition contenue ^{dans} dont celle également déférée du 19 mars 2003 tenant au nombre de mouvements annuel d'avions, tel qu'y défini, suivant un nombre correspondant à la situation actuelle d'avant la prise en exploitation des premiers éléments autorisés à travers la première décision déférée du 8 octobre 2002, force est au tribunal de retenir qu'au vu de l'impact resté constant sous son angle de vue actuellement critiqué par les demandeurs, nonobstant les éléments nouveaux autorisés à travers la décision du 8 octobre 2002, tous les moyens et arguments tournent autour de l'établissement global aéroport globalement vu et de son impact tel que se dégageant de la demande aéroport actuellement suspendue se trouvent à l'heure actuelle être sans objet, le tribunal étant de la sorte amené à ne considérer que les seuls éléments d'argumentaire se rapportant à la demande aérogare ensemble la limitation du nombre des vols par rapport à la situation actuelle ;

Qu'ainsi plus particulièrement est actuellement sans objet toute analyse tendant à pousser plus loin la question de la violation des dispositions des articles 6, 7, 10 et 13 de la loi du 10 juin 1999 en ce qu'elle vise la demande et la procédure relatives à la modification substantielle aéroport, de même que toute question de violation de la directive 85/337/CEE du 27 juin 1985 telle qu'elle a été modifiée par la directive 97/11/CEE, en ce que là encore l'ampleur du projet et l'évaluation des incidences sur l'environnement en découlant s'analysent au niveau de l'établissement aéroport globalement entrevu ;

Considérant qu'au vu de l'autorité dégagée entre parties à partir du jugement du 14 mars 2001 la question également discutée par les consorts sur le point de savoir si, en cas de modification substantielle, il y a lieu de tenir compte des seuls éléments de modification ou de l'établissement modifié pris dans son ensemble reste sans objet pertinent en l'état, étant entendu que cette question est à son tour susceptible seulement d'être utilement posée une fois la procédure relative à la demande aéroport toisée par les décisions ministérielles afférentes dans le cadre de la loi du 10 juin 1999 ;

Considérant que dans la mesure où par essence, en matière d'établissements classés, l'application des dispositions de la loi du 10 juin 1999 résulte de la recherche voulue par le législateur d'un juste équilibre entre la liberté du commerce et de l'industrie, d'un côté, la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs de l'établissement de l'autre et la limitation de l'impact de l'établissement sur l'environnement humain et naturel suivant les prévisions de la loi, l'équilibre ainsi dénoté tenant lieu de bilan, la théorie du bilan telle que préconisée par la partie publique n'est pas à prendre en considération pour raison d'incompatibilité avec les exigences légales en vigueur sous l'aspect mis en avant consistant en ce que, dès que les avantages l'emportent, la légalité du projet devrait être d'office retenue par le tribunal ;

Que la légalité du projet d'établissement classé étant le reflet de l'équilibre à rechercher entre les trois vecteurs principaux ci-avant dégagés à la base de la loi du 10 juin 1999, la théorie du bilan ne saurait s'imposer, sous peine de voir entériner des situations illégales en l'absence de l'équilibre recherché effectivement trouvé ;

*certains
ensemble*

intéressant

Considérant que la demande aérogare ayant de la sorte pu être toisée par le ministre de l'Environnement suivant l'autorisation déferée du 8 octobre 2002, le recours inscrit sous le numéro 16244 du rôle laisse d'être fondé étant donné que pour le surplus les demandeurs ne critiquent ni la nécessité d'une nouvelle aérogare, ni les conditions d'autorisation et d'exploitation propres à celle-ci ;

Considérant qu'au regard du recours inscrit sous le numéro 16965 du rôle, les demandeurs ont conclu à travers la requête introductive d'instance pour voir principalement renvoyer l'affaire devant le ministre compétent en vue de la définition de conditions d'exploitation précises, circonscrites et opérationnelles de nature à protéger adéquatement les intérêts visés à l'article premier de la loi du 10 juin 1999, sinon subsidiairement voir réformer la décision déferée par le tribunal lui-même par fixation des conditions d'exploitation requises par ledit article premier dans l'intérêt des voisins ;

Que suivant leur mémoire en réplique déposé dans le cadre du même recours, les demandeurs de solliciter du tribunal de statuer conformément au dispositif de la requête introductive d'instance, sinon, par réformation geler le nombre des mouvements aériens admissible sur l'aéroport du Luxembourg en disant « *ne pas augmenter le nombre des mouvements existant au jour de la mise en service de l'établissement nouvellement autorisé (aérogare et infrastructures annexes), ou de toute partie de celui-ci (tel que, en particulier, le terminal Petit-Porteurs, déjà en construction)* » ;

Considérant qu'en l'absence d'aboutissement de la procédure d'autorisation concernant la demande aéroport et suivant les développements qui précèdent il n'appartient pas au tribunal, même dans le cadre du recours en réformation reçu, d'imposer à l'heure actuelle des conditions nouvelles ayant trait aux activités aéroportuaires au-delà des moyens présentés en cause s'articulant suivant le dernier état des conclusions des parties, autour du seul nombre de vols en discussion dont le principe du gel vient d'être retenu au provisoire jusqu'à aboutissement de la procédure concernant la demande aéroport ;

Considérant que force est dès lors de déclarer le recours inscrit sous le numéro 16965 du rôle fondé en son principe en ce qu'il tend à y voir geler le nombre de mouvements annuel d'avions suivant celui valable à la prise en exploitation des premiers éléments autorisés suivant la décision déferée du 8 octobre 2002 concernant la demande aéroport, le tout selon une période de référence adéquate à définir ;

Considérant qu'il est constant que la fixation de conditions propres à répondre aux exigences posées par l'article premier de la loi du 10 juin 1999 concernant les activités aéroportuaires relatives à la demande aéroport est à opérer précisément dans le cadre de la procédure actuellement suspendue devant aboutir à l'autorisation afférente sollicitée suivant demande du 29 mars 2002 ;

Considérant que reste à toiser la question de savoir si le nombre annuel de 63.000 mouvements d'avions tel que défini et retenu à travers la décision déferée du 19 mars 2003 correspond au nombre actuel, ainsi que le met en avant la partie publique ;

Considérant que l'Etat fait plaider en substance que le nombre autorisé à travers le PAP de 1986 s'élèverait à 63.000 suivant « *le cheminement* » tracé à travers son dernier état des conclusions prérelaté ;

Considérant que force est au tribunal de retenir à partir de l'étude de l'ensemble des pièces versées au dossier que ni le PAP de 1986, ni aucune autre disposition réglementaire, ni encore aucune autorisation individuelle ne consacrent la limite de 63.000 concernant le nombre des mouvements annuel d'avions, tels que définis au préambule de la décision déferée du 19 mars 2003 ;

Considérant que ce c'est pour des impératifs de continuité et de compatibilité, non sérieusement énervés par les demandeurs, dans un souci encore de ne pas compliquer à outrance les raisonnements devant servir à toiser les moyens proposés sur base des données avancées, que le tribunal se réfère au nombre de mouvements d'avions découlant de la définition retenue à travers ladite décision ministérielle correspondant d'un point de vue historique à celle reprise par le PAP de 1986 à partir des zones de bruit par lui définies par référence à une norme allemande du 30 mars 1971 intitulée « *Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm* », faute de norme luxembourgeoise spécifique applicable en la matière ;

Qu'il convient de rappeler que la norme allemande en question vise par mouvements d'avions le décollage ou l'atterrissage d'un avion sur l'aéroport à l'exception

- des mouvements d'avions à hélices propulsés à l'aide d'un moteur à pistons ou par un groupe turbopropulseur et ayant un poids maximal au décollage inférieur ou égale à 5,7 t, cette exception valant pour les avions précités pour autant qu'ils utilisent la même piste que les autres aéronefs fréquentant l'aéroport ;
- des mouvements d'hélicoptères pour autant que ces événements annuels ne dépassent pas 360 mouvements ;

Considérant qu'il importe encore de préciser au niveau du PAP de 1986 que si ce dernier a été élaboré compte tenu des zones de bruit définies sur base d'une étude TÜV Rheinland de 1982 également versée au dossier, et que cette étude s'est basée sur des hypothèses et modèles y plus précisément définis pour évaluer le nombre potentiel de mouvements d'avions, compte tenu de l'allongement de la piste de décollage et d'atterrissage, cette démarche n'emporte cependant nullement que les nombres ainsi retenus, essentiellement par extrapolation, constituent des limites réglementaires, voire des contours réglementés d'autorisation des nombres de vols ainsi dégagés ;

Que ceci est d'autant plus vrai que suivant l'étude TÜV Rheinland 1998 relative aux nuisances sonores incorporée au rapport LUXCONSULT du 29 mars 2002 faisant partie intégrante de la demande aéroport, le caractère tout à fait relatif des extrapolations opérées à travers le rapport TÜV Rheinland de 1982 est mis en exergue dans les termes suivants : « *Die Prognose bezieht sich auf das Jahr 1985, da zu diesem Zeitpunkt davon ausgegangen werden kann, dass die Verlängerung der Startbahn fertiggestellt ist. Die erwartete Steigerung der Flugbewegungen wird im Prognosefall durch eine Verdoppelung bzw. Vervielfachung der Ist-Situation berücksichtigt. Die Multiplikation wird jedoch nur auf die Flugbewegungen der für die Berechnung relevanten Flugzeuggruppen angewendet. Der Anteil der kleinen Propellerflugzeuge ist bereits heute so hoch, dass mit einer wesentlichen Steigerung der Flugbewegungen in dieser Klasse nicht zu rechnen ist* » ;

Qu'il résulte de façon patente de cette constatation-même que le caractère relatif des facteurs de multiplication fixés entre 2 et 4 et les impondérables relatives aux différentes espèces d'avions concernés, ensemble les différences d'impact en matière de bruit concernant les types d'avions successivement admis au décollage et à l'atterrissage à l'aéroport du

Luxembourg, compte tenu de l'évolution technique en la matière, font en sorte que le chiffre de 63.000, mis en avant comme étant une limite imposée à partir des réglementations en vigueur, ne correspond à aucune norme réglementaire, ni ne s'impose comme telle dans la situation factuelle actuelle ;

Considérant qu'il s'ensuit que la décision déférée du 19 mars 2003 est à réformer en son quantum critiqué de 63.000 contenu à l'article 2 ;

Considérant que le tribunal n'a pas été actuellement mis en mesure, à partir des éléments du dossier, de fixer de toutes pièces une limite autre, n'ayant pas à sa disposition des chiffres récents et vérifiés concernant le nombre de mouvements annuel d'avions, étant entendu que pour des raisons à la fois de constance et de comparabilité, il convient de maintenir le recours à la définition des mouvements d'avions telle que reprise dans ladite décision déférée ;

Considérant que d'après les explications concordantes des mandataires des parties, le terminal petits-porteurs, en construction, est proche de son achèvement et devrait voir sa mise en exploitation s'effectuer dans les semaines à venir ;

Que le commencement de l'exploitation pour les premiers éléments de la demande aéroport, telle qu'autorisée à travers la décision déférée du 8 octobre 2002, se situant à la mi-2004, il convient de fixer la période annuelle de référence, non critiquée en l'espèce quant à sa durée, de sorte à s'étendre du 1^{er} juillet 2003 au 30 juin 2004 ;

Que pour des raisons d'acceptabilité évidentes, il importe de voir assurer la vérification des chiffres présentés par la partie publique et résultant a priori de mesurages effectués par les organismes dépendant d'elle, sinon liés plus ou moins étroitement à l'Etat, et de les soumettre à la vérification d'une organisation internationale compétente en la matière, en l'occurrence l'OACI (l'Organisation de l'aviation civile internationale) ;

Considérant qu'en conséquence de l'ensemble des développements qui précèdent, par voie de réformation, l'article 2 de la décision déférée du 19 mars 2003 est à amender comme suit : « *le nombre de mouvements annuel d'avions, tel que défini au préambule, est limité à celui à dégager à partir des statistiques officielles vérifiées par l'OACI, mesuré pour la période s'étendant du 1^{er} juillet 2003 au 30 juin 2004, lequel nombre s'élève à ...* » ;

Que le dossier est à renvoyer au ministre de l'Environnement pour exécution et plus particulièrement insertion du nombre de mouvements annuel d'avions *in fine* de l'article 2 ci-avant amendé, une fois ce nombre dégagé et vérifié ;

Quant à l'indemnité de procédure

Considérant que dans le cadre du recours inscrit sous le numéro 16244 du rôle les demandeurs concluent à l'allocation d'une indemnité de procédure de l'ordre de 750,- € (sept cent cinquante) par personne ;

Considérant que vu l'issue du recours en question, les conditions légales d'allocation n'étant point remplies pour le surplus, il y a lieu de rejeter la demande afférente ;

Quant aux frais

Considérant que vu l'issue des recours et dans la mesure où les parties ont succombé dans leurs moyens, il convient de faire la masse des frais et de les imposer pour moitié aux demandeurs et pour l'autre moitié à l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg ;

Par ces motifs,

le tribunal administratif, première chambre, statuant contradictoirement ;

se déclare compétent pour connaître des recours en réformation ;

déclare les recours en annulation irrecevables ;

déclare irrecevables les recours intentés au nom de l'association sans but lucratif MOUVEMENT ECOLOGIQUE ;

déclare les recours en réformation recevables pour le surplus ;

déclare le recours inscrit sous le numéro 16244 du rôle non fondé ;

déclare fondé le recours inscrit sous le numéro 16965 du rôle ;

réformant, dit que l'article 2 de la décision déferée du 19 mars 2003 s'articule comme suit : « *le nombre de mouvements annuel d'avions, tel que défini au préambule, est limité à celui à dégager à partir des statistiques officielles vérifiées par l'OACI mesuré pour la période s'étendant du 1^{er} juillet 2003 au 30 juin 2004, lequel nombre s'élève à ...* » ;

renvoie le dossier devant le ministre de l'Environnement aux fins d'exécution et plus particulièrement d'insertion du nombre de mouvements annuel d'avions *in fine* de l'article 2 ci-avant amendé ;

écarte la demande en allocation d'une indemnité de procédure ;

fait masse des frais et les impose pour moitié aux demandeurs et pour l'autre moitié à l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg ;

Ainsi jugé et prononcé à l'audience publique du 19 mai 2004 par :

M. Delaporte, premier vice-président,
M. Schroeder, premier juge,
M. Spielmann, juge,

en présence de M. Schmit, greffier en chef.

s. Schmit

s. Delaporte

Reproduction certifiée conforme à
l'original
Luxembourg, le 21.5.2004
Le Greffier du Tribunal administratif