



**Service de Régulation du Transport ferroviaire et de
l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National**

**Décision n° D-2017-03-LA relative au respect, par Brussels Airport Company, de certaines
conditions de la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National**

Table des matières

1	Objet	3
2	Faits et rétroactes	3
3	Analyse.....	4
3.1	Dispositions applicables	4
3.2	Le respect, par BAC, de son obligation prévue à l'article 34 de l'arrêté de licence	5
3.2.1	La portée de l'obligation prévue à l'article 34	5
3.2.2	Les mesures à mettre en œuvre par BAC pour respecter l'obligation prévue à l'article 34 .	8
3.2.3	Les critiques émises par le CEO de BAC à l'encontre des normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale	22
3.2.4	Conclusion quant au respect, par BAC, de l'article 34 de l'arrêté de licence	23
3.3	Le respect, par BAC, de son obligation prévue à l'article 27,9°, de l'arrêté de transformation .	24
4	Décision	25

1 Objet

1. La présente décision a pour objet le contrôle du respect, par Brussels Airport Company (ci-après « BAC »), titulaire de la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, de certaines conditions de la licence et, plus précisément, de l'article 34 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et de l'article 27, 9°, de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires.

2 Faits et rétroactes

2. Du 10 février au 11 mars 2017, le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National (ci-après « le Service de Régulation ») s'est vu adresser par courrier électronique un grand nombre de plaintes relatives au non-respect, par BAC, des conditions de la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.
3. Ces courriers électroniques émanaient de personnes physiques et d'une association de défense des habitants contre les nuisances du trafic aérien.
4. Pour l'essentiel, les plaignants faisaient valoir que BAC contesterait « en permanence » les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale. Ils soutenaient que BAC violerait de ce fait les dispositions suivantes :
 - les articles 27 et 37 de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires (ci-après « l'arrêté de transformation ») ; et
 - l'article 34 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National (ci-après « l'arrêté de licence »).
5. Le 17 février 2017, le Service de Régulation rendit une décision D-2017-01-LA par laquelle il rejeta ces plaintes faute de compétence pour en traiter, et par laquelle il décida, sur la base de l'article 41 de l'arrêté de transformation, de mener une mission de contrôle du respect, par Brussels Airport Company, de l'article 34 de l'arrêté de licence et de l'article 27, 9°, de l'arrêté de transformation.
6. Le 20 février 2017, le Service de Régulation communiqua cette décision à BAC par courrier recommandé.
7. Le 22 février 2017, par courrier recommandé, le Service de Régulation posa à BAC une série de questions dans le cadre de cette mission de contrôle (ci-après « le courrier du 22 février 2017 »).

8. BAC fit parvenir au Service de Régulation ses réponses aux questions posées par courrier du 21 mars 2017 (ci-après « le courrier du 21 mars 2017 »).
9. Le 8 juin 2017, le Service de Régulation posa des questions complémentaires à BAC par courrier électronique (ci-après « le courrier électronique du 8 juin 2017 »).
10. Le 15 juin 2017, BAC répondit à ces questions complémentaires, par courrier électronique également (ci-après « le courrier électronique du 15 juin 2017 »).
11. Le 26 juin 2017, le Service de Régulation interrogea BAC sur les certificats ISO que possède BAC en matière environnementale. Le même jour, BAC répondit par courrier électronique qu'elle était titulaire des certificats ISO:14001 et ISO:50001 et fit parvenir au Service de Régulation une copie de ces certificats.

3 Analyse

3.1 Dispositions applicables

12. L'article 41, alinéa 1^{er}, de l'arrêté de transformation dispose :

« Lorsque l'autorité de régulation économique constate que le titulaire d'une licence d'exploitation ne se conforme pas aux dispositions du présent arrêté ou de la licence d'exploitation, ou à des dispositions obligatoires résultant de traités internationaux ou d'actes internationaux pris en vertu de ceux-ci concernant l'exploitation d'installations aéroportuaires, ou que sa structure de gestion ou son organisation administrative ou comptable présentent des lacunes graves, elle met le titulaire en demeure de remédier à la situation constatée dans le délai qu'elle fixe. Ce délai ne peut être inférieur à trois mois ».

13. C'est sur la base de cette disposition que le Service de Régulation a décidé, dans sa décision D-2017-01-LA, de mener la présente mission de contrôle en vue de déterminer s'il y a lieu de mettre en œuvre l'article 41 précité et de mettre BAC en demeure de se conformer à ses obligations.
14. Cette mission de contrôle porte sur le respect, par BAC, des articles 34 de l'arrêté de licence et 27, 9°, de l'arrêté de transformation, qui concernent la question des nuisances sonores.
15. L'article 34 de l'arrêté de licence prévoit que BAC :

« respecte et fait respecter, dans le cadre de son exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande, après concertation avec l'État fédéral ».

16. Enfin, conformément à l'article 27, 9°, de l'arrêté de transformation, BAC est tenue de :

« démontrer son aptitude à gérer les nuisances notamment sonores occasionnées par l'exploitation aéroportuaire [...] ».

3.2 Le respect, par BAC, de son obligation prévue à l'article 34 de l'arrêté de licence

17. Il résulte de l'article 34 de l'arrêté de licence que BAC est tenue non seulement de respecter les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande, mais également de les « faire respecter » et ce, dans le cadre de son exploitation de l'aéroport.

18. Or, il convient de constater que la Région de Bruxelles-Capitale a, notamment en 2016, fait état d'un grand nombre d'infractions à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien (ci-après « l'arrêté du 27 mai 1999 »)¹. Ces infractions trouvent leur cause dans des vols à l'origine ou à destination de l'aéroport de Bruxelles-National².

19. Dans ces circonstances, il convient d'examiner si BAC se conforme à son obligation de « faire respecter » les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale.

20. Pour ce faire, il convient en premier lieu de déterminer la portée de cette obligation.

3.2.1 La portée de l'obligation prévue à l'article 34

21. Dans son courrier du 21 mars 2017, BAC indique que selon elle, ses obligations aux termes de l'article 34 de l'arrêté de licence se limitent à la gestion du bruit au sol. BAC indique en effet que l'exploitation de l'aéroport est « la mise à disposition d'installations et de services dans lesquels BAC, en tant que l'exploitant de l'aéroport, a un rôle de direction »³ et que BAC n'est donc responsable que de la gestion des nuisances sonores qui résultent de cette mise à disposition, ce qui, *in concreto*, se réduit au bruit au sol.

22. BAC soutient également que les nuisances causées par les avions en vol ne relèvent pas de sa compétence, dès lors que ni la Région de Bruxelles-Capitale, ni la Région flamande n'imposent de normes de bruit à BAC. Elle relève également qu'elle n'a pas de compétence en matière de routes aériennes, ni en matière de mouvements coordonnés, ni en matière d'utilisation des pistes, éléments qui déterminent le bruit provoqué par le survol d'avions.

¹ Voy. les « Tableaux de synthèse par mois des infractions "bruit-avions" » publié par l'I.B.G.E. pour l'année 2016 : http://www.environnement.brussels/sites/default/files/user_files/infractions_bruitavions_2016_1.pdf

² Voy. l'analyse détaillée des infractions constatées dans la Fiche de l'IBGE n° 39, intitulée « Analyse des infractions liées au bruit du trafic aérien en Région bruxelloise » : http://document.environnement.brussels/opac_css/electfile/Bru_39.PDF?langtype=2060

³ Traduction libre.

23. BAC relève encore que ces principes auraient été reconnus par le Service de Régulation dans sa décision D-2015-05-LA du 21 avril 2015.
24. Le Service de Régulation observe que si la Région de Bruxelles-Capitale n'impose pas directement de normes acoustiques à BAC elle-même, elle en impose en revanche, par l'arrêté du 27 mai 1999, aux compagnies aériennes dont les aéronefs survolent le territoire de la Région. Or, comme déjà relevé ci-dessus, l'article 34, précité, de l'arrêté de licence impose à BAC de « faire respecter » ces normes acoustiques. Il apparaît que cette formulation ne peut être interprétée autrement que comme signifiant que BAC est tenue de faire respecter ces normes par les compagnies aériennes opérant à partir de l'aéroport (ci-après les « usagers de l'aéroport »). La circonstance que BAC n'est pas elle-même la destinataire des normes acoustiques prévues par l'arrêté du 27 mai 1999 ne limite donc en rien son obligation de « faire respecter » ces normes acoustiques par les usagers de l'aéroport.
25. Dès lors, pour les mêmes motifs, le Service de Régulation considère que sa décision D-2015-05-LA, qui constate que les normes acoustiques bruxelloises ne s'imposent pas directement à BAC, ne limite pas l'obligation de BAC de « faire respecter » ces normes acoustiques.
26. Cette obligation de « faire respecter » les normes acoustiques ne peut, par ailleurs, pas être interprétée comme se limitant à la gestion du bruit au sol. Le bruit au sol généré par les activités aéroportuaires n'est en effet pas de nature à provoquer des nuisances sonores sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. La circonstance que l'article 34 précité vise expressément les normes acoustiques arrêtées par cette Région implique donc nécessairement que l'obligation de BAC de faire respecter ces normes ne se limite pas à la gestion du bruit au sol, mais vise également le bruit lié au survol.
27. Il convient cependant de déterminer la portée exacte de l'obligation de faire respecter aux usagers de l'aéroport, lorsqu'ils survolent Bruxelles, ces normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale. Les termes « fait respecter » utilisés à l'article 34 peuvent en effet donner lieu à différentes interprétations et il n'est pas explicitement précisé si l'obligation est de moyens ou de résultat. Pour ce faire, il convient de s'interroger sur l'intention du Roi lorsqu'il a adopté cette disposition.
28. Le Service de Régulation constate qu'aux termes de l'article 34, BAC est tenue de respecter et faire respecter les normes acoustiques précitées « *dans le cadre de son exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National* ». L'exploitation de l'aéroport est définie à l'article 1, 12°, de l'arrêté de licence comme : « *la mise à disposition des installations aéroportuaires et la prestation de services destinés à l'arrivée, au départ, au déplacement et au stationnement des avions, au traitement des passagers, à la manutention des bagages, du courrier et du fret et à la sécurité et à la sûreté des passagers et des installations aéroportuaires* ». C'est donc au regard de l'étendue de ces activités que l'obligation de BAC de faire respecter les normes acoustiques doit être analysée.

29. C'est à raison que BAC fait valoir qu'elle ne joue aucun rôle dans la fixation des routes aériennes et l'utilisation des pistes. Les nuisances sonores provoquées par le survol de la Région de Bruxelles-Capitale sont en très grande partie fonction de l'utilisation faite des pistes de l'aéroport et des routes aériennes empruntées par les aéronefs. Or, BAC n'a aucune prérogative dans ces matières, qui relèvent entièrement de la compétence de l'État fédéral. Ainsi, en vertu de l'article 5, § 1^{er}, de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation aérienne, c'est le Roi qui a le pouvoir d' « *édicter par arrêté royal, toutes prescriptions réglementaires intéressant la navigation aérienne* ». De même, en vertu de l'article 43, § 2, de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, c'est le ministre chargé de l'aéronautique qui fixe « *les conditions techniques d'utilisation des aérodromes* ». Par application de ces dispositions, c'est donc l'État belge qui fixe les procédures de vol, les règles d'utilisation des pistes et les limites de vent⁴. Conformément à l'article 170 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et au troisième contrat de gestion entre l'État et Belgocontrol du 11 avril 2014, c'est Belgocontrol qui, quant à lui, est chargé de faire respecter ces règles et d'assurer la sécurité de la navigation aérienne.
30. Au vu de ce qui précède, le Service de Régulation estime que l'intention du Roi lorsqu'il a adopté l'article 34 de l'arrêté de licence ne peut avoir été que d'imposer à BAC une obligation de moyens. Il semble en effet peu vraisemblable que le Roi ait entendu imposer une obligation de résultat à BAC alors que celle-ci n'est habilitée à jouer aucun rôle dans la fixation des routes aériennes et l'utilisation des pistes. Une telle interprétation de l'article 34 serait au demeurant déraisonnable.
31. Le Service de Régulation considère par ailleurs que cette obligation ne peut être interprétée comme imposant à BAC de jouer un rôle de police chargée d'empêcher les infractions aux normes acoustiques de la Région de Bruxelles-Capitale. BAC ne s'est pas vu confier les moyens de jouer ce rôle, qui aurait nécessité une habilitation plus explicite de la part du Roi.
32. Le Service de Régulation estime par conséquent que l'obligation de « faire respecter » les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale, implique que BAC est tenue de mettre en œuvre, de manière raisonnable et diligente, dans le cadre de ses activités d'exploitation de l'aéroport, toutes les mesures utiles pour inciter les usagers de l'aéroport à respecter ces normes acoustiques.

⁴ Voy. également C. app. Bruxelles, 31 mars 2017, R.G. 2011/AR/1971.

3.2.2 Les mesures à mettre en œuvre par BAC pour respecter l'obligation prévue à l'article 34

33. Après analyse des activités opérationnelles de BAC, et au regard des règles applicables et des usages dans le secteur aéroportuaire, il est apparu que peuvent être raisonnablement envisagées, dans le cadre de l'exploitation de l'aéroport, les mesures suivantes.
34. En premier lieu, figure l'information des compagnies aériennes opérant à partir de l'aéroport. La section 3.2.2.1 ci-dessous sera consacrée à l'examen de cette question.
35. Un deuxième type de mesures pourraient viser la limitation ou l'interdiction d'accès aux infrastructures aéroportuaires aux aéronefs les plus bruyants. La section 3.2.2.2 ci-dessous sera consacrée à cette question.
36. Parmi les moyens à la disposition de BAC, figure également la différenciation tarifaire. La section 3.2.2.3 ci-dessous y sera consacrée.
37. Enfin, étant donné que les infractions aux normes acoustiques de la Région de Bruxelles-Capitale ont notamment pour cause l'usage des pistes de décollage et d'atterrissage, il convient d'examiner la manière dont BAC minimise les perturbations à l'usage normal des pistes tel que celui-ci est fixé par le Roi. La section 3.2.2.4 ci-dessous sera consacrée à cette question.

3.2.2.1 *Information des compagnies aériennes*

38. Le Service de Régulation considère que l'obligation de faire respecter les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale implique, nonobstant le caractère public de ces normes, une information spécifique fournie par BAC.
39. Le Service de Régulation constate qu'il est tout à fait possible, légalement et pratiquement, pour BAC, de communiquer cette information aux compagnies aériennes opérant à partir de l'aéroport. Il s'agit donc d'un moyen à la disposition de BAC pour « faire respecter » les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et par la Région flamande.
40. La communication de cette information ne demande d'ailleurs à BAC qu'un effort limité puisqu'elle dispose de plusieurs moyens de communication avec les compagnies aériennes usagères de l'aéroport. BAC est en effet tenue, en vertu de l'article 30,3°, de l'arrêté de transformation, d'établir et de publier les conditions d'utilisation des installations aéroportuaires. BAC se conforme à cette obligation en publiant un « Brussels Airport Handbook » accessible pour les compagnies aériennes par le biais de l'extranet de BAC. Cet extranet, de même que la partie du site Internet de BAC destinée aux compagnies aériennes, constituent par ailleurs d'autres moyens de communication déjà en place entre BAC et les compagnies aériennes.

41. Le Service de Régulation estime par conséquent que pour se conformer à son obligation de « faire respecter » les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et par la Région flamande, BAC est tenue d'informer les compagnies aériennes usagères de l'aéroport, au moyen de l'un de ces canaux de communication, de l'existence de ces normes acoustiques. Ceci devrait à tout le moins prendre la forme d'une référence précise à l'instrument ou aux instruments pertinents, comprenant leur date et leur intitulé.
42. Dans son courrier du 22 février 2017 à BAC, le Service de Régulation a demandé à BAC si elle informe « *les compagnies aériennes ayant accès aux infrastructures de l'aéroport de Bruxelles National de l'existence des normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande* ».
43. Dans son courrier du 21 mars 2017, BAC a indiqué que les compagnies aériennes étaient informées de la législation en vigueur en ce qui concerne les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale via le « Brussels Airport Handbook » (« BHB »), dont les dispositions sont opposables aux usagers.
44. Le Service de Régulation a cependant constaté que la section du BHB consacrée à la « gestion des nuisances sonores » mentionnait les règles acoustiques arrêtées par l'État fédéral et par la Région flamande. Ce chapitre ne contenait en revanche aucune mention de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999, ni, plus généralement, de l'existence d'une réglementation relative au bruit généré par le trafic aérien dans la Région de Bruxelles-Capitale.
45. Le Service de Régulation a par conséquent, par courrier électronique du 8 juin 2017, demandé à BAC de lui indiquer où, précisément, dans le BHB, se trouvait la référence à la réglementation bruxelloise.
46. Par courrier électronique du 15 juin 2017, BAC a répondu que cette référence avait été omise du BHB par erreur lors de la restructuration de celui-ci, mais qu'elle allait être réintégrée au BHB le lendemain, le 16 juin 2017. BAC a également indiqué qu'elle considérait qu'elle n'était pas tenue de mentionner la législation acoustique bruxelloise dans le BHB.
47. Comme indiqué ci-dessus, le Service de Régulation estime que BAC est bel et bien tenue d'informer les usagers de l'aéroport de l'existence des normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale. Cette information ne doit cependant pas obligatoirement se trouver dans le BHB. Elle peut être transmise par tout autre moyen de communication entre BAC et les usagers.
48. Le Service de Régulation constate que la référence aux normes acoustiques bruxelloises a effectivement été insérée dans le BHB le 16 juin 2017, plus précisément dans une section du chapitre 11 consacrée à la gestion des nuisances sonores. Cette section comprend désormais, dans son introduction, une référence expresse à l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999, et une sous-section intitulée « Normes de bruit de la Région

de Bruxelles-Capitale », qui fait également référence à l'arrêté du 27 mai 1999 et qui précise que les infractions à celui-ci sont passibles de sanctions pénales ou d'amendes administratives.

49. Le Service de Régulation considère par conséquent que, bien que cela n'ait pas été le cas pendant plusieurs mois, BAC se conforme désormais à son obligation d'informer les usagers de l'aéroport des normes acoustiques arrêtées par le Région de Bruxelles-Capitale.

3.2.2.2 *Interdiction d'accès aux aéronefs les plus bruyants*

50. L'obligation de « faire respecter » les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale peut également être examinée au regard des moyens dont BAC dispose pour limiter l'accès aux infrastructures aéroportuaires aux aéronefs les plus bruyants.

51. A cet égard, le règlement n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 « *relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE* » permet aux États membres, moyennant le respect de certaines conditions, de fixer des restrictions d'exploitation liées au bruit dans certains aéroports. Il prévoit, en son article 3.1, que les États membres doivent désigner une ou plusieurs autorités compétentes chargées de la procédure à suivre lors de l'adoption des restrictions d'exploitation. Ces autorités doivent, conformément à l'article 3.2, être indépendantes de toute organisation qui pourrait être concernée par des mesures liées au bruit, cette indépendance pouvant être assurée par une séparation fonctionnelle. En Belgique, c'est le ministre ayant la navigation aérienne dans ses attributions qui a été désigné comme l'autorité chargée d'adopter les restrictions d'exploitation⁵.

52. Il convient de constater que le règlement n° 598/2014 ne règle pas expressément la question de savoir si l'organisme gestionnaire d'un aéroport peut lui-même aller au-delà des restrictions d'exploitation fixées, le cas échéant, par l'État membre concerné, et interdire l'accès aux infrastructures aéroportuaires à certains aéronefs les plus bruyants⁶. Aucune disposition de droit belge ne règle non plus expressément cette question.

53. Le Service de Régulation estime cependant que l'on ne pourrait interpréter l'article 34 de l'arrêté de licence comme imposant à BAC d'interdire l'accès aux infrastructures aéroportuaires aux aéronefs les plus bruyants, au-delà des restrictions d'exploitations liées au bruit fixées par l'État belge. Ceci reviendrait en effet à permettre à l'État belge, par le biais de l'article 34, d'imposer indirectement des restrictions d'exploitation sans respecter les conditions, notamment de

⁵ Articles 4 et 1,5°, de l'arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National.

⁶ Son considérant n° 13, qui n'a pas de portée obligatoire mais est utile pour l'interprétation de l'instrument, prévoit cependant que l'autorité « *chargée d'adopter des restrictions d'exploitation [...] devrait être indépendante de toute organisation qui intervient dans l'exploitation de l'aéroport* ».

procédure, fixées par le règlement n° 598/2014, dont les dispositions seraient ainsi contournées et perdraient leur effet utile.

54. Le Service de Régulation estime par conséquent qu'il est difficilement concevable que l'obligation prévue à l'article 34 de l'arrêté de licence puisse inclure la faculté pour BAC d'interdire l'accès aux infrastructures aéroportuaires aux aéronefs les plus bruyants.

3.2.2.3 Caractère incitatif des tarifs

55. L'article 47, § 2, de l'arrêté de licence prévoit que :

« Conformément à l'article 31, le système tarifaire incorpore une différenciation en vue de réduire les nuisances sonores générées par les activités aéroportuaires en général et par les vols de nuit en particulier. Le titulaire maintiendra dans l'établissement des redevances de décollage et d'atterrissage au moins le degré de différenciation existant à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté entre les vols de nuit et de jour, entre les catégories d'avions et selon le tonnage des avions tel que repris en annexe. Le titulaire adaptera le système tarifaire en fonction des normes et usages internationaux en matière environnementale et en particulier la législation européenne éventuelle, tout en respectant les principes d'incitants et de différenciation ».

56. En vertu de cette disposition, BAC a donc l'obligation de prévoir, dans son système tarifaire, une différenciation destinée à inciter les compagnies aériennes à réduire les nuisances sonores en général, et les nuisances sonores générées par les vols de nuit en particulier. Il s'agit donc d'un moyen dont BAC peut et doit faire usage pour « faire respecter » les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et par la Région flamande.

57. Les redevances d'atterrissage et de décollage à l'aéroport de Bruxelles-National sont calculées suivant la formule suivante⁷ :

$$[U] \times [W] \times [E] \times [D]$$

Où :

[U] est le tarif unitaire pour les vols (passager ou cargo)

[W] est le facteur de poids (20 tonnes ou moins ; 20 – 175 tonnes ; 175 tonnes et plus)

[E] est le facteur environnemental, calculé suivant la catégorie de bruit de l'avion suivant le tableau ci-dessous :

Catégorie (ancien)	Catégorie (nouveau)	Valeur [E]
	R8	0,7
	R7	0,75
A	R6	0,8

⁷ Voy. la page 4 du document reprenant les redevances pratiquées par BAC, intitulé « Charges & fees at Brussels Airport » (traduction libre : « Tarifs et redevances à l'aéroport de Bruxelles-National »), avril 2017.

B	R5	0,85
C	R4	0,95
D	R3	1,05
E	R2	1,5
F	R1	2

Et [D] est le facteur jour/nuit, calculé suivant le moment de l'atterrissage ou du décollage comme dans le tableau ci-dessous :

Heure locale	QC	Mouvement		Valeur [D]
06:00-07:59	QC < 12	Dép.	Arr.	1
	QC ≥ 12	Dép.		3
	QC ≥ 12		Arr.	1
08:00-20:59	Tous	Dép.	Arr.	1
21:00-22:59	QC < 12	Dép.	Arr.	1
	QC ≥ 12	Dép.		3
	QC ≥ 12		Arr.	1
23:00-05:59	Tous	Dép.		3
	Tous		Arr.	2,25

Où QC est une valeur calculée suivant le niveau de bruit de l'aéronef⁸.

58. Une différenciation tarifaire est donc prévue, d'une part, selon la catégorie de bruit dont relève l'aéronef concerné et, d'autre part, selon le moment de la journée ou de la nuit où l'aéronef décolle ou atterrit.
59. Il convient d'examiner si la différenciation tarifaire ainsi pratiquée par BAC est suffisante pour avoir un effet d'incitation sur les compagnies aériennes. La vérification de cet effet d'incitation peut être effectuée notamment au regard de la différenciation tarifaire pratiquée par BAC en fonction des catégories de bruit de différents aéronefs avec la différenciation tarifaire pratiquée, le cas échéant, par les aéroports de référence. Ceux-ci sont notamment, en vertu de l'article 1^{er}, 6^e, de l'arrêté de licence, les aéroports suivants : Francfort (« FRA »), Paris-Charles de Gaulle (« CDG »), Londres-Heathrow (« LHR »), Amsterdam-Schiphol (« AMS »), Copenhague (« CHP »), Vienne (« VIE ») et Zürich (« ZRH »).
60. Afin de procéder à cette comparaison, le Service de Régulation a pris en considération 5 types d'aéronefs de transport de passagers fréquemment utilisés à l'aéroport de Bruxelles-National, et 2 types d'aéronefs de transport de fret fréquemment utilisés pour le transport de fret à l'aéroport de Bruxelles-National. Il s'agit des aéronefs suivants : d'une part, l'Embraer ERJ 145 (« E145 »), l'Airbus A319 (« A319 »), l'Airbus A320 (« A320 »), le Boeing 737 (« B737 ») et l'Airbus A330-200 (« A330-200 »), et, d'autre part, le Boeing 747-400 Freighter (« B747-400 cargo ») et le Boeing 767-400 Freighter (« B767-400 cargo »).
61. Ces aéronefs appartiennent à des catégories de bruit différentes. À l'aéroport de Bruxelles-National, comme indiqué ci-dessus, il existe 8 catégories de bruit, numérotées de 1 à 8 (8 étant la moins bruyante), et dont les 6 premières correspondent aux anciennes catégories A à F (A étant

⁸ Voy. l'annexe § 2 au document « Charges & fees at Brussels Airport », avril 2017.

la moins bruyante). Certains aéroports de référence fonctionnent avec des catégories similaires ; d'autres utilisent des catégories différentes ; d'autres, enfin, n'utilisent pas de catégories de bruit, soit parce qu'ils n'adaptent pas leurs redevances en fonction du bruit généré par l'aéronef, soit parce qu'ils utilisent uniquement d'autres critères, tels par exemple la masse de l'appareil.

62. Les aéronefs pris en considération par le Service de Régulation relèvent, pour l'aéroport de Bruxelles-National et pour les aéroports de référence, des catégories de bruit reprises dans le tableau ci-dessous :

Tableau 1

Type	MTOW ¹	Catégorie de bruit						
		BXL ²	LHR	CHP	ZRH	CDG	FRA	AMS
E145	22	A	14- Low	/	1 (4)	Group 5a (atterrissage: groupe 5b)	Cat 4	C
A319	64	B	14 - Base	/	1 (6)	Groupe 5a	Cat 6	B
A320	70	B	14 - Base	/	1 (6)	Groupe 5a	Cat 6	B
B737	70,08	C	14 - High	/	1 (6)	Groupe 5a	Cat 4	A
A330 -200	230	C	14 - High	/	1 (8)	Groupe 5a	Cat 8	B
B767-400 cargo	204,12	B	14 - Base	/	1 (8)	Groupe 5a	Cat 6	B
B747-400 cargo	396,89	C	14 - High	/	1 (8)	Groupe 5a	Cat 9	A

Source : IATA Aviation Charges Intelligence Center

¹ Maximum take-off weight (traduction : masse maximale au décollage)

² Les catégories de bruit reprises dans cette colonne sont les anciennes catégories. Pour la concordance avec les nouvelles catégories, voyez le petit tableau ci-dessus, § 57, et les explications au § 61.

63. Le Service de Régulation a ensuite relevé le montant de la redevance due pour l'atterrissage de chacun de ces aéronefs, le jour et la nuit, à l'aéroport de Bruxelles-National et dans chacun des aéroports de référence⁹. Ces montants sont repris, en EUR, dans le tableau ci-dessous.

⁹ Seules les données relatives à l'aéroport de Vienne n'ont pas été prises en considération et ce, pour des raisons techniques.

Tableau 2

		Type d'aéronef/aéroport	BXL	LHR	CHP	ZRH	CDG	FRA	AMS
E145	jour	atterrissage	44,53	807,73	136,69	168,22	378,27	289,17	82,06
		Bruit ²	-	-	-	1.835,43	321,53	26,88	-
		total	44,53	807,73	136,69	2.003,65	699,80	316,05	65,65
	nuit ¹	atterrissage	100,19	807,73	136,69	168,22	378,27	289,17	82,06
		bruit	-	-	-	4.772,12	482,29	296,16	5,74
		total	100,19	807,73	136,69	4.940,34	860,56	585,33	87,80
A319	jour	atterrissage	137,63	1.346,21	397,63	520,71	503,25	186,27	238,72
		bruit	-	-	-	1.835,43	427,76	26,88	-
		total	137,63	1.346,21	397,63	2.356,14	931,01	213,15	238,72
	nuit	atterrissage	309,67	1.346,21	397,63	520,71	611,86	186,27	238,72
		bruit	-	-	-	4.772,12	780,12	804,08	64,45
		total	309,67	1.346,21	397,63	5.292,83	1.391,98	990,35	303,17
A320	jour	atterrissage	148,75	1.346,21	434,91	520,71	523,61	152,32	261,1
		bruit	-	-	-	1.835,43	445,07	26,88	-
		total	148,75	1.346,21	434,91	2.356,14	968,68	179,20	261,10
	nuit	atterrissage	334,69	1.346,21	434,91	520,71	642,41	152,32	261,1
		bruit	-	-	-	4.772,12	819,07	804,08	70,50
		total	334,69	1.346,21	434,91	5.292,83	1.461,47	956,40	331,60
B737	jour	atterrissage	166,25	1.884,70	435,40	520,71	523,89	152,32	261,40
		bruit	-	-	-	1.835,43	445,30	26,88	104,56
		total	166,25	1.884,70	435,40	2.356,14	969,19	179,20	365,96
	nuit	atterrissage	374,06	1.884,70	435,40	520,71	642,81	152,32	261,40
		bruit	-	-	-	4.772,12	819,59	296,16	175,14

		total	374,06	1.884,70	435,40	5.292,83	1.462,40	448,48	436,54
A330 - 200	jour	atterrissage	166,25	1.884,70	1.428,98	1.676,06	1.066,66	603,84	857,9
		bruit	-	-	-	1.835,43	906,66	53,28	-
		total	166,25	1.884,70	1.428,98	3.511,49	1.973,32	657,12	857,90
	nuit	atterrissage	374,06	1.884,70	1.428,98	1.676,06	1.456,98	603,84	857,9
		bruit	-	-	-	4.772,12	1.857,65	2.392,96	231,63
		total	374,06	1.884,70	1.428,98	6.448,18	3.314,62	2.996,80	1.089,53
B767-400 cargo	jour	atterrissage	148,75	1.346,21	1.729,31	1.676,06	978,82	216,00	395,9928
		bruit	-	-	-	1.835,43	832,00	72,00	-
		total	148,75	1.346,21	1.729,31	3.511,49	1.810,82	288,00	395,99
	nuit	atterrissage	334,69	1.346,21	1.729,31	1.676,06	1.325,22	216,00	395,9928
		bruit	-	-	-	4.772,12	1.689,66	1.626,40	106,92
		total	334,69	1.346,21	1.729,31	6.448,18	3.014,88	1.842,40	502,91
B747-400 cargo	jour	atterrissage	166,25	1.884,70	1.729,31	1.676,06	1.633,09	360,00	769,97
		bruit	-	-	-	1.835,43	1.388,13	120,00	307,99
		total	166,25	1.884,70	1.729,31	3.511,49	3.021,22	480,00	1.077,95
	nuit	atterrissage	374,06	1.884,70	1.729,31	1.676,06	2.306,63	360,00	769,97
		bruit	-	-	-	4.772,12	2.940,95	2.666,76	515,88
		total	374,06	1.884,70	1.729,31	6.448,18	5.247,58	3.026,76	1.285,84

¹ 23h01

Source : IATA Aviation Charges Intelligence Center

² Dans certains aéroports, tel Bruxelles-National, le facteur « bruit » est intégré dans la redevance due pour l'atterrissage (comme exposé ci-dessus pour Bruxelles-National, § 57). Dans d'autres aéroports, tel Zürich, une redevance distincte est facturée pour le bruit, et s'additionne alors à la redevance d'atterrissage. Cette redevance est indiquée dans la rangée « bruit » du tableau ci-dessus. Les valeurs prises en considération pour les développements ci-dessous sont les valeurs totales.

64. Si l'on ramène pour chaque aéroport à 100 le montant de la redevance due pour l'atterrissage, la journée, de l'aéronef le plus silencieux pris en considération, soit l'E145, et que l'on divise dans la même proportion les redevances dues pour les atterrissages la nuit et des autres aéronefs, cela permet, pour chaque aéroport, de déterminer la proportion dans laquelle la redevance augmente

suivant le moment de l'atterrissage et la catégorie de bruit. Ces proportions sont reprises dans le tableau 3 ci-dessous.

Tableau 3

		BXL	LHR	CHP	ZRH	CDG	FRA	AMS
ERJ 145 (Cat. A)	jour	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	nuit	225%	100%	100%	247%	123%	185%	134%
A319 & A320 (Cat. B)	jour	322%	167%	305%	118%	136%	62%	381%
	nuit	724%	167%	305%	264%	204%	308%	483%
B737 (Cat. C)	jour	373%	233%	319%	118%	138%	57%	557%
	nuit	840%	233%	319%	264%	209%	142%	665%
A330 -200 (Cat. C)	jour	373%	233%	1045%	175%	282%	208%	1307%
	nuit	840%	233%	1045%	322%	474%	948%	1660%
B767-400 cargo (Cat. B)	jour	334%	167%	1265%	175%	259%	91%	603%
	nuit	752%	167%	1265%	322%	431%	583%	766%
B747-400 cargo (Cat. C)	jour	373%	233%	1265%	175%	432%	152%	1642%
	nuit	840%	233%	1265%	322%	750%	958%	1959%

65. En ce qui concerne **la différenciation tarifaire entre le jour et la nuit**, ce tableau fait apparaître qu'à l'aéroport de Bruxelles-National, la redevance due pour l'atterrissage d'un aéronef la nuit s'élève, pour tous les aéronefs pris en considération, à plus du double du montant dû pour l'atterrissage du même aéronef la journée.
66. Par comparaison, parmi les aéroports de référence, seul l'aéroport de Francfort fait mieux que l'aéroport de Bruxelles-National dans la différenciation entre les redevances pour les atterrissages le jour et les redevances pour les atterrissages la nuit. Ainsi, les redevances dues la nuit à l'aéroport de Francfort s'élèvent, pour 5 des 6 aéronefs pris en considération, à plus du double des redevances dues le jour (pour certains aéronefs pris en considération, le rapport est même du simple au quintuple, voire du simple au sextuple). L'aéroport de Zürich, quant à lui, pratique une différenciation tarifaire similaire à Bruxelles-National pour 4 des 6 aéronefs pris en considération, mais une différenciation moindre pour les 2 autres aéronefs pris en considération. Tous les autres aéroports pratiquent une différenciation tarifaire moins importante (Paris-Charles de Gaulle et Amsterdam-Schiphol) ou pas de différenciation tarifaire du tout (Londres-Heathrow et Copenhague).

67. A des fins illustratives, dans le tableau 3.1 ci-dessous, qui constitue une copie du tableau 3, les redevances pratiquées par chaque aéroport ont été colorées selon le degré de différenciation entre les redevances pour les atterrissages le jour et les redevances pour les atterrissages la nuit.

Tableau 3.1 (jour/nuit)

		BXL	LHR	CHP	ZRH	CDG	FRA	AMS
ERJ 145 (Cat. A)	jour	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	nuit	225%	100%	100%	247%	123%	185%	134%
A319 & A320 (Cat. B)	jour	322%	167%	305%	118%	136%	62%	381%
	nuit	724%	167%	305%	264%	204%	308%	483%
B737 (Cat. C)	jour	373%	233%	319%	118%	138%	57%	557%
	nuit	840%	233%	319%	264%	209%	142%	665%
A330 -200 (Cat. C)	jour	373%	233%	1045%	175%	282%	208%	1307%
	nuit	840%	233%	1045%	322%	474%	948%	1660%
B767-400 cargo (Cat. B)	jour	334%	167%	1265%	175%	259%	91%	603%
	nuit	752%	167%	1265%	322%	431%	583%	766%
B747-400 cargo (Cat. C)	jour	373%	233%	1265%	175%	432%	152%	1642%
	nuit	840%	233%	1265%	322%	750%	958%	1959%

Rouge : pas de différence entre le jour et la nuit

Orange : rapport de moins d'1,5

Jaune : rapport de 1,5 à 2

Vert clair : rapport de 2,01 à 3

Vert foncé : rapport plus de 3

68. Le Service de Régulation considère, au vu des chiffres précités et de leur comparaison avec ceux des aéroports de référence, que BAC pratique une différenciation tarifaire suffisamment élevée entre les redevances dues pour les atterrissages le jour et les redevances dues pour les atterrissages la nuit.

69. En ce qui concerne **la différenciation tarifaire entre les différentes catégories de bruit**, le Service de Régulation constate qu'à l'aéroport de Bruxelles-National, le jour, les redevances dues pour les aéronefs relevant de la catégorie B sont environ 3,2 fois plus élevées que pour les aéronefs de la catégorie A. Les redevances pour les aéronefs de la catégorie C sont, quant à elles, encore légèrement plus élevées (environ 3,7 fois plus élevées que la catégorie A). La nuit, l'augmentation par catégorie est identique : les redevances pour les aéronefs de la catégorie B s'élèvent à environ 3,2 fois le montant de la redevance pour l'aéronef de la catégorie A, et les redevances pour la

catégorie C s'élèvent à environ 3,7 fois le montant de la redevance pour l'aéronef de la catégorie A.

70. Par comparaison, parmi les aéroports de référence, les aéroports de Copenhague et d'Amsterdam-Schiphol pratiquent des tarifs plus fortement différenciés, puisque les redevances pour 2 des aéronefs de la catégorie C est au moins 6,5 fois plus élevée que celle de l'aéronef de la catégorie A. Cependant, à l'aéroport de Copenhague, le Boeing B737, bien que relevant de la catégorie C dans la classification de l'aéroport de Bruxelles-National, se voit appliquer une redevance plus faible que le Boeing B767-400 cargo, qui, lui relève de la catégorie B dans la classification de l'aéroport de Bruxelles-National. Ceci est dû à l'absence de prise en compte du bruit en tant que tel dans le calcul des redevances dans cet aéroport¹⁰. Le calcul des redevances dans ces deux aéroports prend en revanche en considération la masse maximale au décollage, ce qui coïncide dans une certaine mesure seulement avec le niveau de bruit provoqué par un aéronef. L'aéroport d'Amsterdam-Schiphol est par conséquent le seul aéroport de référence qui pratique de manière systématique une différenciation tarifaire plus élevée entre les aéronefs de catégories de bruit différentes.
71. L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, quant à lui, pratique une différenciation tarifaire similaire mais légèrement inférieure à Bruxelles-National. L'aéroport de Francfort pratique une différenciation similaire à Bruxelles-National la nuit, mais très inférieure le jour, et les aéroports de Londres-Heathrow et de Zürich pratiquent une différenciation très inférieure à Bruxelles-National tant le jour que la nuit.
72. A des fins illustratives, dans le tableau 3.2 ci-dessous, qui constitue une copie du tableau 3 mais avec des colonnes distinctes pour les redevances « jour » et les redevances « nuit », les redevances pratiquées par chaque aéroport ont été colorées selon le degré de différenciation par catégorie d'aéronef.

Tableau 3.2 (catégories de bruit)

	BXL		LHR		CHP		ZRH		CDG		FRA		AMS	
	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit
ERJ 145 (Cat. A)	100 %	225 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	247 %	100 %	123 %	100 %	185 %	100 %	134 %
A319 & A320 (Cat. B)	322 %	724 %	167 %	167 %	305 %	305 %	118 %	264 %	136 %	204 %	62% %	308 %	381 %	483 %

¹⁰ Pour la formule de calcul de la redevance d'atterrissage à l'aéroport de Copenhague, voyez le document suivant : <https://www.cph.dk/globalassets/6.-cph-business/5.-aviation/charges-and-slot/charges-regulations-cph-uk-1.-april-2017.pdf>

B767-400 cargo (Cat. B)	334 %	752 %	167 %	167 %	1265 %	1265 %	175 %	322 %	259 %	431 %	91%	583 %	603 %	766 %
B737 (Cat. C)	373 %	840 %	233 %	233 %	319 %	319 %	118 %	264 %	138 %	209 %	57%	142 %	557 %	665 %
A330 - 200 (Cat. C)	373 %	840 %	233 %	233 %	1045 %	1045 %	175 %	322 %	282 %	474 %	208 %	948 %	1307 %	1660 %
B747-400 cargo (Cat. C)	373 %	840 %	233 %	233 %	1265 %	1265 %	175 %	322 %	432 %	750 %	152 %	958 %	1642 %	1959 %

Bleu (ou vert) très clair : catégorie A ou rapport avec celle-ci de moins de 1,4

Bleu (ou vert) clair : rapport (avec la catégorie A) de 1,5 à 2,9

Bleu (ou vert) moyen : rapport (avec la catégorie A) de 3 à 4,5

Bleu (ou vert) foncé : rapport de (avec la catégorie A) de 4,6 à 6

Bleu (ou vert) très foncé : rapport (avec la catégorie A) de plus de 6

73. Le Service de Régulation considère, au vu des chiffres précités et de leur comparaison avec ceux des aéroports de référence, que BAC pratique une différenciation tarifaire suffisamment élevée entre les redevances dues pour l'atterrissage des aéronefs suivant la catégorie de bruit à laquelle ceux-ci appartiennent.

74. Un examen identique peut être effectué pour la comparaison des seules redevances dues pour les aéronefs de transport de fret. Pour cette comparaison, le Service de Régulation a, de la même manière que pour le tableau 3, ramené à 100 la redevance due pour l'atterrissage, la journée, de l'aéronef de transport de fret le plus silencieux pris en considération, soit le B767-400 cargo. En réduisant dans la même proportion les redevances dues la nuit et dues pour l'autre aéronef de transport de fret, on parvient aux valeurs reprises dans le tableau ci-dessous.

Tableau 4

	BXL		LHR		CHP		ZRH		CDG		FRA		AMS	
	jour	nuit	jour	nuit	jour	nuit	jour	nuit	jour	nuit	jour	nuit	jour	nuit
B767-400 cargo (Cat. B)	100 %	225 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	184 %	100 %	166 %	100 %	640 %	100 %	127 %
B747-400 cargo (Cat. C)	112 %	251 %	140 %	140 %	100 %	100 %	100 %	184 %	167 %	290 %	167 %	1051 %	272 %	325 %

75. Ce tableau fait apparaître qu'à l'aéroport de Bruxelles National, la redevance due pour l'atterrissage de l'aéronef pris en considération dans la catégorie de bruit C est légèrement plus élevée (1,12 fois plus élevée) que celle due pour l'atterrissage de l'aéronef pris en considération dans la catégorie de bruit B et ce, tant le jour que la nuit.
76. Par comparaison, l'aéroport de Londres-Heathrow pratique une différenciation légèrement plus élevée puisque la redevance pour l'aéronef de catégorie C est 1,4 fois plus élevée. Les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Francfort font également mieux que l'aéroport de Bruxelles-National puisque la redevance due pour l'aéronef de catégorie C y est 1,67 fois plus élevée le jour, et la différenciation est plus forte encore la nuit. L'aéroport d'Amsterdam-Schiphol, quant à lui, pratique une différenciation tarifaire entre ces deux types d'aéronefs beaucoup plus marquée que tous les autres aéroports, puisque la redevance y augmente 2,7 fois le jour, et 2,5 fois la nuit.
77. En revanche, les redevances dues aux aéroports de Copenhague et de Zurich sont identiques pour les deux aéronefs pris en considération.
78. A des fins illustratives, dans le tableau 4.1 ci-dessous, qui constitue une copie du tableau 4, les redevances pratiquées par chaque aéroport ont été colorées selon le degré de différenciation pour les deux aéronefs de transport de fret pris en considération.

Tableau 4.1

	BXL		LHR		CHP		ZRH		CDG		FRA		AMS	
	jour	nuit	jour	nuit	jour	nuit	jour	nuit	jour	nuit	jour	nuit	jour	nuit
B767-400 cargo (Cat. B)	100 %	225 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	184 %	100 %	166 %	100 %	640 %	100 %	127 %
B747-400 cargo (Cat. C)	112 %	251 %	140 %	140 %	100 %	100 %	100 %	184 %	167 %	290 %	167 %	1051 %	272 %	325 %

Bleu (ou vert) très clair : catégorie B cargo ou valeur identique

Bleu (ou vert) clair : rapport (avec la catégorie B cargo) de 1,01 à 1,5

Bleu (ou vert) moyen : rapport (avec la catégorie B cargo) de 1,51 à 2

Bleu (ou vert) foncé : rapport de (avec la catégorie B cargo) de 2,01 à 2,5

Bleu (ou vert) très foncé : rapport (avec la catégorie B cargo) de plus de 2,5

79. Vu les chiffres précités et leur comparaison avec ceux des aéroports de référence, le Service de Régulation considère que la différenciation tarifaire pratiquée par BAC suivant la catégorie de bruit des aéronefs de transport de fret, bien que faible, ne l'est pas démesurément au vu des pratiques des aéroports de référence.

80. Le Service de Régulation estime par conséquent que BAC respecte son obligation, en vertu de l'article 47, § 2, précité, d'incorporer dans son système tarifaire une différenciation en vue de

réduire les nuisances sonores, et utilise à suffisance ce moyen pour, conformément à l'article 34 de l'arrêté de licence, inciter les compagnies aériennes à respecter les normes acoustiques.

3.2.2.4 Minimalisation des perturbations à l'utilisation des pistes

81. Comme indiqué ci-dessus (§ 27), c'est l'État fédéral qui fixe les règles d'utilisation des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National. Ces règles sont reprises dans le « Preferential Runway System »¹¹ (« PRS »), qui est publié par Belgocontrol dans la publication d'information aéronautique (« Aeronautical Information Publication » ou « AIP »)¹². Ce PRS indique, pour chaque jour de la semaine, de jour et de nuit, la ou les piste(s) qui doivent être utilisées de préférence pour les atterrissages et les décollages et ce, lorsque certaines conditions (principalement météorologiques) sont réunies. Comme l'a exposé l'État belge dans une affaire récente, ce PRS a été mis en place « *afin de faciliter l'utilisation cohérente des différentes pistes, et pour tenir compte de différents facteurs, notamment relatifs à la sécurité et à la capacité* »¹³. C'est Belgocontrol qui est chargé d'appliquer le PRS et, lorsque ses conditions d'utilisation ne sont pas réunies, par exemple en raison des conditions météorologiques ou en raison de travaux, d'y déroger.
82. Il convient d'examiner si, dans sa gestion des pistes de l'aéroport, et notamment des travaux de rénovation de celles-ci, BAC veille à minimiser les perturbations au PRS et ce, afin de limiter les nuisances sonores supplémentaires ou imprévues.
83. Le Service de Régulation a interrogé BAC à ce sujet dans son courrier du 22 février 2017. Par courrier du 21 mars 2017, BAC a expliqué qu'elle se trouvait actuellement dans une période pendant laquelle chacune des trois pistes de l'aéroport devait être rénovée en profondeur, ce type de rénovation devant avoir lieu tous les 15 à 20 ans.
84. La piste 07R/25L a été rénovée en premier lieu. Les travaux ont débuté le 27 mai 2015 et la piste rénovée a pu être remise en service moins de trois mois plus tard, avec 18 jours d'avance¹⁴. Dans son courrier du 21 mars 2017, BAC expose qu'un groupe de travail spécialement formé pour ce projet a travaillé à réduire la durée des travaux et à organiser la réalisation de ceux-ci par phases, de manière à permettre l'utilisation limitée de la piste pendant certaines phases déterminées.
85. La piste 01/19 a ensuite été rénovée en 2016. BAC a auparavant demandé à UGent de réaliser une étude générale du bruit relative à cette rénovation. Les travaux étaient planifiés pour durer

¹¹ Traduction libre : utilisation préférentielle des pistes.

¹² Articles 2, § 1^{er}, et 3, § 2, du troisième contrat de gestion entre l'Etat et Belgocontrol du 11 avril 2014.

¹³ C. app. Bruxelles, 31 mars 2017, R.G. 2011/AR/1971, § 31.

¹⁴ Voy. les communiqués de presse de BAC du 22 mai 2015 (<https://www.brusselsairport.be/pressroom/fr-be/brussels-airport-entame-la-premiere-phase-des-travaux-sur-la-piste-25-gauche/>) et du 20 août 2015 (<https://www.brusselsairport.be/pressroom/fr-be/la-piste-25l-de-brussels-airport-a-nouveau-ouverte-au-traffic-aerien-apres-sa-renovation/>).

du 26 juillet 2016 au 25 septembre 2016¹⁵. Ils ont finalement été achevés deux semaines plus tôt que prévu¹⁶.

86. La piste 07L/25R devra également être rénovée prochainement. Dans son courrier du 21 mars 2017, BAC indique qu'elle a entamé une étude technique et une étude d'impact des travaux planifiés, en ce compris en matière de bruit.
87. Le Service de Régulation estime au vu de ce qui précède que rien ne permet de penser que BAC manquerait à son obligation de diligence dans la gestion des travaux de rénovation des pistes. L'étude réalisée par UGent à propos des travaux de rénovation de la piste 01/19 permet par ailleurs de constater que la question des nuisances sonores et bel et bien examinée par BAC dans l'organisation de ces travaux.

3.2.3 Les critiques émises par le CEO de BAC à l'encontre des normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale

88. Dans les plaintes reçues par le Service de Régulation en février 2017 (voy. *supra*, § 2), les plaignants alléguaient ce qui suit :

« J'ai pu constater que le CEO de la S.A. Brussels Airport Company, Monsieur Arnaud FEIST, et son équipe, contestaient en permanence les normes de bruit liées au survol du territoire bruxellois reprise dans l'arrêté du 27 mai 1999 du gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien, sur base - entre autres preuves - des déclarations publiques suivantes :

- 19 novembre 2006 : Le gouvernement bruxellois tue l'aéroport à petit feu selon Arnaud FEIST (Sudpresse, RTBF et La Libre entre autres)

- 24 décembre 2016 : 1500 emplois menacés à Brussels Airport à cause des normes de bruit bruxelloises selon Arnaud FEIST (L'Echo)

- 18 janvier 2017 : Brussels Airport craint des amendes pour tous les avions selon Arnaud FEIST (Vers l'Avenir)

- 27 janvier 2017 : lettre d'Arnaud FEIST contestant les normes de bruit bruxelloises, références CEO-17/014/AF/md

- 3 février 2017 : Les amendes causeront des dégâts irréparables à Zaventem selon Arnaud FEIST (7 sur 7, La Libre et Trends entre autres)

¹⁵ Voy. l'étude réalisée par UGent, « Geluidstudie renovatie baan 01/19 », 25 mai 2016, p. 6.

¹⁶ Voy. les communiqués de presse de BAC du 25 juillet 2016 (<https://www.brusselsairport.be/pressroom/fr-be/lancement-des-travaux-de-renovation-de-la-piste-0119-a-brussels-airport/>) et du 10 septembre 2016 (<https://www.brusselsairport.be/pressroom/fr-be/renovation-0119-terminee/>).

Ces prises de position publiques d'Arnaud FEIST contre les normes de bruit bruxelloises constituent une violation des clauses de sa licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National ».

89. Le Service de Régulation constate que selon les articles de presse auxquels il est fait référence, Monsieur Arnaud Feist, CEO de BAC, déplore les effets néfastes des normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et indique que celles-ci constituent « *une menace* » pour l'aéroport¹⁷, et que « *le gouvernement bruxellois tue l'aéroport à petit feu* »¹⁸. Il qualifie d'« *absurde* » la suppression de la tolérance aux infractions à ces normes¹⁹ et il appelle à « *une législation cohérente et une loi aérienne stable, avec une attention pour un équilibre entre les intérêts économiques et ceux des riverains* »²⁰.

90. Bien que ces propos, pour autant qu'ils soient correctement relatés, ne soient pas anodins, le Service de Régulation ne voit pas en quoi ils porteraient atteinte à l'obligation de BAC de « respecter et faire respecter » les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale. Le CEO de BAC conteste en effet l'opportunité de ces règles, mais pas leur validité ou leur caractère obligatoire. Le Service de Régulation estime que rien dans ces déclarations ne peut être perçu comme un encouragement à ne pas respecter ces règles ou une remise en cause de leur caractère obligatoire. Le Service de Régulation considère par conséquent que ces déclarations ne constituent pas une violation, par BAC, de son obligation en vertu de l'article 34 de l'arrêté de licence.

3.2.4 Conclusion quant au respect, par BAC, de l'article 34 de l'arrêté de licence

91. Le Service de Régulation considère, au vu de ce qui précède, que BAC se conforme actuellement à son obligation de « respecter et faire respecter » les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et ce, conformément à l'article 34 de l'arrêté de licence.

¹⁷ Article « Les amendes pour nuisances sonores causeront des dégâts irréparables à Zaventem », rtbf.be, 3 février 2017 : https://www.rtf.be/info/regions/detail_les-amendes-pour-nuisances-sonores-causeront-des-degats-irreparables-a-zaventem?id=9520535

¹⁸ Article « Le gouvernement bruxellois tue l'aéroport à petit feu », 7sur7.be, 22 juin 2017, <http://www.7sur7.be/7s7/fr/3007/Bruxelles/article/detail/2990168/2016/11/19/Le-gouvernement-bruxellois-tue-l-aeroport-a-petit-feu.dhtml>

¹⁹ Article « 1.500 emplois menacés à Bruxelles Airport », lecho.be, 24 décembre 2016 : <http://www.lecho.be/dossier/survoldebruxelles/1-500-emplois-menaces-a-Bruxelles-Airport/9845498>

²⁰ Article « Nuisances: Brussels Airport craint des amendes pour tous les avions », lavenir.net, 18 janvier 2017 : http://www.lavenir.net/cnt/dmf20170118_00946715/nuisances-brussels-airport-craint-des-amendes-pour-tous-les-avions

3.3 Le respect, par BAC, de son obligation prévue à l'article 27,9°, de l'arrêté de transformation

92. L'article 27 de l'arrêté de transformation énumère les conditions à remplir pour obtenir la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. Il y est prévu que le demandeur doit, notamment :

« démontrer son aptitude à gérer les nuisances notamment sonores occasionnées par l'exploitation aéroportuaire [...] »²¹.

93. En octroyant à BAC²² la licence d'exploitation de l'aéroport par l'arrêté de licence, le Roi a estimé que les conditions requises étaient remplies.

94. Dans son avis A-2013-01-LA du 8 février 2013, le Service de Régulation a été amené à se prononcer sur la demande de renouvellement de la licence introduite par BAC. Le Service de Régulation a estimé ce qui suit :

« The Brussels Airport Company démontre largement disposer d'une connaissance suffisante en gestion des nuisances, entre autres sur la base des certificats ISO:14001 et ISO:50001 obtenus.

Dans la gestion tarifaire, il est fait usage d'une différenciation jour/nuit comme moyen dissuasif à l'encontre des vols de nuit.

Le Service estime que la fusion et le changement de contrôle prévus resteront sans effet sur l'aptitude à gérer les nuisances.

Le Service estime en conséquence que le demandeur du renouvellement de la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National satisfait à l'exigence d'aptitude à gérer les nuisances notamment sonores occasionnées par l'exploitation aéroportuaire et son aptitude à gérer les coûts externes ».

95. L'appréciation faite par le Service de Régulation dans cet avis était valable au moment où il a été formulé mais pourrait bien entendu être revue en cas de modification d'un élément déterminant. Le Service de Régulation estime cependant que dans le cas présent, rien ne permet aujourd'hui de parvenir à une conclusion différente.

96. Ainsi, d'une part, le Service de Régulation a pu constater que BAC est toujours titulaire aujourd'hui des certificats ISO:14001 et ISO:50001²³, qui portent sur le management environnemental et sur les performances énergétiques.

²¹ Article 27, 9°, de l'arrêté de transformation.

²² A l'époque « B.I.A.C ».

²³ Une copie de ceux-ci peut être consultée sur les pages Internet suivantes : www.brusselsairport.be/uploads/media/default/0001/07/421369fd037df40e9684ad4f04e0ee02c32c1d64.pdf www.brusselsairport.be/uploads/media/default/0001/07/b13495463377aa19bf325b9ae81e018b3e153500.pdf

97. D'autre part, comme cela a été exposé dans la section 3.2 ci-dessus, le Service de Régulation considère que BAC se conforme actuellement à son obligation de « respecter et faire respecter » les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale.

98. Le Service de Régulation estime par ailleurs que les propos tenus par le CEO de BAC rapportés ci-dessus (§§ 88 à 90) ne remettent pas non plus en cause l'aptitude de BAC à gérer les nuisances sonores et ce, pour les mêmes raisons que celles exposées ci-dessus.

99. Le Service de Régulation considère par conséquent que BAC continue actuellement à remplir la condition prévue à l'article 27, 9°, de l'arrêté de transformation.

4 Décision

100. Considérant ce qui précède, le Service de Régulation rend la décision suivante :

(1) Le Service de Régulation considère que Brussels Airport Company se conforme à son obligation, en vertu de l'article 34 de l'arrêté de licence, de respecter et faire respecter les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale.

(2) Le Service de Régulation considère que Brussels Airport Company continue à remplir la condition prévue à l'article 27, 9°, de l'arrêté de transformation.

Bruxelles, le 4 juillet 2017

Pour le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National,

Serge DRUGMAND

Directeur