



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

**Décision n° D-2024-02-LA relative au respect, par Brussels Airport Company, de certaines de ses obligations envers le Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National en ce qui concerne les tracés radars inclus dans l'outil « Trackbox »**

## Table des matières

1.	L'objet.....	3
2.	Les faits et rétroactes .....	3
3.	Quant à la compétence du Service de Régulation .....	5
4.	La base légale quant au fond.....	5
5.	L'analyse .....	6
5.1.	La demande du Service de Médiation .....	6
5.2.	La position de BAC.....	6
5.3.	L'évaluation par le Service de Régulation .....	8
5.3.1.	Les obligations de BAC prévues par l'article 36 de l'arrêté royal licence.....	8
5.3.2.	L'obligation de mise à disposition des données dont BAC dispose.....	8
5.3.3.	L'obligation de collaboration étroite.....	9
6.	La décision .....	11
7.	La voie de recours.....	12

## 1. L'objet

1. Dans une série d'emails envoyés entre le 29 octobre 2022 et le 2 juin 2023, le Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National (dénommé ci-après le Service de Médiation) réprovoque à Brussels Airport Company, titulaire de la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National (dénommé ci-après BAC), de ne pas inclure dans l'outil « Trackbox » les tracés radars de certains avions jusqu'à 9000 pieds d'altitude, et, ce faisant, de ne pas se conformer à l'article 4, § 2, du permis d'environnement délivré à BAC par la députation permanente de la province du Brabant flamand le 8 juillet 2004. Le Service de Médiation demande par conséquent à BAC de se mettre en conformité avec cette exigence et fonde sa demande sur l'article 36 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National (dénommé ci-après l'arrêté licence), prévoyant des obligations de collaboration de BAC envers le Service de Médiation.
2. La présente décision a pour objet de vérifier le respect, par BAC, de l'article 36 précité de l'arrêté licence, en ce qui concerne la demande du Service de Médiation que soient inclus, dans l'outil Trackbox, les tracés radars des avions décollant de et atterrissant à l'aéroport de Bruxelles-National jusqu'à une altitude de 9000 pieds.

## 2. Les faits et rétroactes

3. Par plusieurs emails envoyés entre le 29 octobre 2022 et le 2 juin 2023 à BAC ainsi que, en copie, au Service de Régulation, le Service de Médiation a reproché à BAC de ne pas inclure dans l'outil Trackbox les tracés radars de certains avions jusqu'à 9000 pieds d'altitude.
4. Par un email du 26 avril 2023, le Service de Régulation a indiqué au Service de Médiation avoir entamé une mission de contrôle relative au respect, par BAC, de l'article 36 de l'arrêté licence en ce qui concerne la demande du Service de Médiation que soient inclus, dans l'outil Trackbox, les tracés radars des avions décollant de et atterrissant à l'aéroport de Bruxelles-National jusqu'à une altitude de 9000 pieds.
5. Par un courrier recommandé du même jour, également envoyé par email, le Service de Régulation a informé BAC de sa décision d'entamer la mission de contrôle précitée, et a posé à BAC plusieurs questions à ce sujet, lui demandant d'y fournir une réponse pour le 17 mai 2023.
6. Ces questions étaient les suivantes :
  - « 1. Est-il correct que, comme l'allègue le Service de Médiation, l'outil « Trackbox » n'inclut les tracés radars de certains avions atterrissant à, ou décollant de Brussels Airport que jusqu'à une altitude de 5000 ou 6000 pieds et non de 9000 pieds ?
  2. Si la réponse à la question précédente est positive, quelles sont les raisons de cette limitation, particulièrement au vu de l'article 6 des conditions particulières prévues à l'article 4, § 2, du permis d'environnement délivré à BAC par la députation permanente

de la province du Brabant flamand le 8 juillet 2004, ainsi qu'au vu de l'article 35, § 1er, de l'arrêté licence ?

3. BAC a-t-elle donné un suivi aux emails que lui a envoyés le Service de Médiation à ce sujet notamment les 29 octobre 2022, 10 novembre 2022, 23 novembre 2022, 28 décembre 2022 et 20 mars 2023 ? « Dans l'affirmative, veuillez nous faire parvenir la copie de ce suivi ».

7. Par un email du 15 mai 2023, BAC a demandé au Service de Régulation une extension de quatre semaines du délai prévu pour répondre aux questions posées par celui-ci, extension que le Service de Régulation a accordée à BAC par email du même jour.
8. Par un courrier daté du 30 mai 2023, reçu par email le 31 mai et, par la suite, par recommandé, BAC a envoyé au Service de Régulation ses réponses aux questions posées.
9. Le 13 juin 2023, à la demande de BAC, une réunion s'est tenue entre le Service de Régulation et BAC afin que des explications complémentaires sur le fonctionnement de l'outil Trackbox soient fournies. BAC a ensuite envoyé par email la présentation projetée lors de cette réunion au Service de Régulation.
10. Par un courrier recommandé du 23 juin 2023, également envoyé par email, le Service de Régulation a posé au Gouverneur de la province du Brabant flamand les questions suivantes :  

« - En application de l'article 6 [des conditions particulières prévues à l'article 4, § 2, du permis d'environnement délivré à BAC par la députation permanente de la province du Brabant flamand le 8 juillet 2004], les tracés radars que BAC a communiqués jusqu'à présent à la Députation permanente sont-ils limités à un périmètre de 40 milles nautiques autour de l'aéroport ?  
- La Députation permanente estime-t-elle à ce jour que BAC a ainsi rempli son obligation prévue à l'article 6, précité, des conditions spéciales du permis d'environnement ? »
11. Par un courrier reçu le 24 juillet 2023, la Députation permanente a informé le Service de Régulation ne plus être compétente en la matière. Cette compétence ayant été transférée au Gouvernement flamand par décret du 25 avril 2014 relatif au permis d'environnement.
12. Le 26 juillet 2023, le Service de Régulation a adressé au Gouvernement flamand les questions reprises au point 10 concernant les tracés radars communiqués par BAC.
13. Le 6 septembre 2023, le Service de Régulation a reçu par courrier une réponse du Gouvernement flamand concernant les informations transmises par BAC dans le cadre du décret relatif au permis d'environnement.

### 3. Quant à la compétence du Service de Régulation

14. L'article 41, alinéa 1<sup>er</sup>, 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 (dénommé ci-après l'arrêté transformation) dispose que :

« 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 ».

15. L'article 2bis de l'arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, fixant sa composition ainsi que les statuts administratifs et pécuniaires applicables à ses membres précise que :

« [...] l'autorité de régulation économique visée à l'article 52, 3°, de la loi du 20 juillet 2005 portant des dispositions diverses, [est] le Service [de Régulation du Transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.] ».

16. Dès lors le Service de Régulation en tant qu'autorité de régulation économique est compétent pour vérifier le respect, par BAC, des obligations que lui impose l'article 36 de l'arrêté licence envers le Service de Médiation.

### 4. La base légale quant au fond

17. L'article 36 de l'arrêté licence précise que :

« Le titulaire collabore étroitement avec le Service de Médiation créé par l'arrêté royal du 15 mars 2002 quant au traitement des plaintes relatives aux nuisances sonores, et met à la disposition de ce service les données dont il dispose, sous réserve de l'engagement de ce service de ne communiquer à des tiers que les données nécessaires à l'exercice de la mission qui lui est conférée par l'arrêté royal susmentionné. »

18. L'article 6 des conditions particulières de l'article 4, § 2 du permis d'environnement délivré le 8 juillet 2004 par la Députation permanente du Brabant flamand à BAC stipule que :

« De uitbater van de luchthaven zal trimestriëel een gedetailleerd overzicht van alle vliegbewegingen met vermelding van dag, uur, landing of opstijging, type toestel, QC, bestemming, gebruikte baan en gevolgde SID, evenals de radartracks tot een hoogte van minstens 5000 voet per dag en per nacht en de gedetailleerde geluidsmetingen die de uitbater zelf uitvoerde, overzenden aan de bestendige deputatie van de provincie Vlaams-Brabant, en ter inzage leggen op de inrichting voor al wie er om vraagt.

Uiterlijk binnen een termijn van 4 jaar na de datum van onderhavige beslissing dient de exploitant de radartracks tot een hoogte van minstens 9000 voet per dag en per nacht overzenden ipv de radartracks tot een hoogte van 5000 voet. »<sup>1</sup>

## 5. L'analyse

### 5.1. La demande du Service de Médiation

19. Dans l'email précité du 29 octobre 2022, le Service de Médiation demande à BAC d'améliorer le logiciel Trackbox « en élargissant le champ des atterrissages partout à des tracés d'approche à partir de 9.000 pieds ». Le Service de Médiation expose, ainsi, qu'alors que les atterrissages par l'ouest sont repris dans ce logiciel « Trackbox » à partir de 9.000 pieds, les atterrissages par l'est n'y figurent qu'à partir de 5.000 ou 6.000 pieds environ, l'image de la carte des tracés radars fournie par le logiciel étant « coupée » à l'est. Il allègue que ceci ne lui permet pas de travailler correctement, et indique que l'on ne distingue pas « les arrivées qui viennent du Sud-Est autour de Liège ». Le Service de Médiation précise que sa demande se fonde sur l'article 36 de l'arrêté licence.
20. Dans un autre email du 10 novembre 2022, le Service de Médiation réitère sa demande en soulignant que BAC s'était engagée par un courrier du 8 juillet 2008 à la Ministre Hilde Crevits, à l'époque Ministre flamande de l'environnement, à fournir les tracés radars jusqu'à une altitude de 9000 pieds à partir du 7 juillet 2008 et ce, en exécution du permis d'environnement délivré à BAC par la députation permanente de la province du Brabant flamand le 8 juillet 2004.

### 5.2. La position de BAC

21. Dans sa réponse au Service de Régulation du 30 mai 2023 précitée (dénommé ci-après la réponse), BAC, répondant à la première question (voir ci-dessus, point 6), explique, en substance, que l'outil Trackbox reprend les tracés radars des avions décollant de et atterrissant à l'aéroport jusqu'à 9000 pieds d'altitude mais ce, uniquement dans une zone géographique carrée de 40 milles nautiques de côté autour de l'aéroport<sup>2</sup>. C'est cette limitation à un carré de 40 milles nautiques qui a pour conséquence que lorsqu'un avion est

---

<sup>1</sup> Traduction libre : L'exploitant de l'aéroport enverra trimestriellement au député permanent de la province du Brabant flamand un aperçu détaillé de tous les mouvements de vol indiquant le jour, l'heure, l'atterrissage ou le décollage, le type d'aéronef, le QC, la destination, la piste utilisée et le SID suivi, ainsi que les tracés radars jusqu'à une altitude d'au moins 5 000 pieds par jour et par nuit et les mesures de bruit détaillées effectuées par l'exploitant lui-même, et les mettra à la disposition de tous ceux qui en font la demande pour qu'ils puissent les examiner dans l'établissement.

Au plus tard dans les quatre ans suivant la date de la présente décision, l'exploitant doit transmettre les tracés radars à une hauteur d'au moins 9 000 pieds par jour et par nuit au lieu des tracés radars à une hauteur de 5 000 pieds.

<sup>2</sup> Réponse de BAC, p. 2.

à une altitude inférieure à 9000 pieds lorsqu'il entre ou sort de ce périmètre, son tracé radar n'apparaît pas dans Trackbox jusqu'à 9000 pieds d'altitude.

22. Répondant à la deuxième question du Service de Régulation (voir ci-dessus, point 6), BAC expose que la justification de cette limitation se trouve dans le « Specific Service Level Agreement »<sup>3</sup> conclu entre BAC et Skeyes. Skeyes est la propriétaire des tracés radars et les met à disposition de BAC sur la base de l'article 3 de ce « SSLA », en vue de permettre à BAC de respecter les obligations de transmission des tracés radars que lui impose son permis d'environnement. Or, expose BAC, en vertu de ce SSLA, seuls les tracés radars dans le carré de 40 milles nautiques et jusqu'à une hauteur de 9000 pieds peuvent être transmises par BAC à d'autres parties<sup>4</sup>. BAC ajoute encore que la limitation à un carré de 40 milles nautiques est une limitation que Skeyes applique à tous les aéroports de Belgique dont elle gère les données<sup>5</sup>.
23. BAC indique que cette zone géographique permet de rendre visibles les tracés radars jusqu'à 9000 pieds de 98% des avions décollant de l'aéroport, et d'environ 34% des avions atterrissant à l'aéroport, et précise que ces derniers sont moins bruyants et génèrent donc moins de plaintes de riverains. Elle précise aussi que tous les contours de bruit qu'elle est tenue de communiquer en vertu de son permis d'environnement sont situés à l'intérieur du carré de 40 milles nautiques<sup>6</sup>.
24. BAC indique encore que pour se conformer à son permis environnemental, elle ne transmet à la députation permanente de la province du Brabant flamand que les tracés radars à l'intérieur de ce carré de 40 milles nautiques, la députation permanente de la province du Brabant flamand n'ayant jamais formulé de remarque à BAC sur ce point. BAC souligne également que cette approche a été, au départ, mise en place en consultation avec Skeyes et l'autorité chargée de l'octroi du permis d'environnement<sup>7</sup>.
25. BAC indique qu'elle n'a pas l'obligation de fournir au Service de Médiation un accès à l'outil Trackbox, mais qu'elle le fait néanmoins et à ses propres frais. BAC se réfère également au rapport annuel de 2019 du Service de Médiation, dans lequel celui-ci énumère les zones d'où proviennent principalement les plaintes de riverains, et indique que toutes ces zones se trouvent sans exception dans le carré des 40 milles nautiques repris dans Trackbox<sup>8</sup>. BAC considère dès lors que le Service de Médiation est en mesure de traiter les plaintes relatives au bruit avec les tracés radars qu'elle lui fait parvenir via Trackbox<sup>9</sup>.
26. BAC explique également que dans le cadre de l'examen de savoir si certains avions ont effectué une « Continuous Decent Operation »<sup>10</sup>, Skeyes partage également avec elle les données de vol au-delà du carré des 40 milles nautiques, et que les tracés radars concernés

---

<sup>3</sup> Traduction libre : convention spécifique de niveau des services.

<sup>4</sup> Réponse de BAC, p. 2.

<sup>5</sup> Réponse de BAC, p. 3.

<sup>6</sup> Réponse de BAC, p. 3.

<sup>7</sup> Réponse de BAC, p. 3.

<sup>8</sup> Réponse de BAC, p. 4.

<sup>9</sup> Réponse de BAC, p. 5.

<sup>10</sup> Traduction libre : opération de descente continue.

sont intégrés à Trackbox, mais que le SSLA conclu avec Skeyes ne permet pas de transmettre ces données à des tiers tels le Service de Médiation ou la DGTA<sup>11</sup>.

27. BAC expose, enfin, qu'en ce qui concerne les vols en dehors du carré de 40 milles nautiques, le Service de Médiation peut demander à Skeyes les données dont il a besoin, puisque Skeyes et la propriétaire de ces données et dispose de beaucoup plus d'informations sur les trajectoires de vol que BAC elle-même. BAC ajoute qu'un contrat de gestion entre Skeyes et le Service de Médiation prévoit d'ailleurs une obligation de Skeyes en ce sens<sup>12</sup>.
28. Répondant, enfin, à la troisième question du Service de Régulation (voir ci-dessus, point 6), BAC indique avoir répondu aux emails du Service de Médiation des 10 et 23 novembre 2022 par un email du 20 décembre 2022, annexés à sa réponse, en expliquant la limitation au carré de 40 milles nautiques.

### 5.3. L'évaluation par le Service de Régulation

#### 5.3.1. Les obligations de BAC prévues par l'article 36 de l'arrêté royal licence

29. Le Service de Régulation constate que les obligations de BAC envers le Service de Médiation sont prévues à l'article 36 de l'arrêté licence<sup>13</sup>.
30. Cette disposition oblige donc BAC, d'une part, à fournir au Service de Médiation les données dont elle dispose, et, d'autre part, à collaborer étroitement avec ce Service quant au traitement des plaintes relatives aux nuisances sonores.

#### 5.3.2. L'obligation de mise à disposition des données dont BAC dispose

31. Il ne fait aucun doute que les données disponibles dans le logiciel Trackbox, en ce compris les tracés radars dans le carré de 40 milles nautiques autour de l'aéroport, sont des données dont BAC dispose. L'article 14.3 du SSLA conclu entre BAC et Skeyes autorise en effet expressément BAC à donner au Service de Médiation un accès à ces données.
32. BAC est donc bien tenue, en vertu de l'article 36 de l'arrêté licence, de donner au Service de Médiation un accès à ce logiciel, en ce compris les tracés radars dans le carré de 40 milles nautiques autour de l'aéroport.

---

<sup>11</sup> Direction Générale Transport Aérien, au sein du Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

<sup>12</sup> Réponse de BAC, p. 5.

<sup>13</sup> « Le titulaire [de la licence d'exploitation] collabore étroitement avec le Service de Médiation créé par l'arrêté royal du 15 mars 2002 quant au traitement des plaintes relatives aux nuisances sonores, et met à la disposition de ce service les données dont il dispose, sous réserve de l'engagement de ce service de ne communiquer à des tiers que les données nécessaires à l'exercice de la mission qui lui est conférée par l'arrêté royal susmentionné ».

33. En revanche, les tracés radars demandés par le Service de Médiation en l'espèce, soit les tracés radars des avions décollant de et atterrissant à l'aéroport jusqu'à 9000 pieds d'altitude mais au-delà du carré de 40 milles nautiques autour de l'aéroport, ne sont pas des données dont BAC dispose.
34. En effet, le champ d'application du SSLA entre Skeyes et BAC, qui permet à BAC de transmettre au Gouvernement flamand (précédemment à la députation permanente de la province du Brabant flamand), au Service de Médiation et à d'autres entités les tracés radars que lui fournit Skeyes, est, aux termes de l'article 3 de ce SSLA, limité aux données dans un carré de 40 milles nautiques autour de l'aéroport.
35. Les tracés radars au-delà de cette zone géographique ne sont donc pas des données que BAC est autorisée à transmettre à des tiers, ce qui signifie qu'elle n'a pas le pouvoir d'en disposer. Ces données ne relèvent donc pas du champ d'application de l'obligation de BAC de mettre à la disposition du Service de Médiation, en vertu de l'article 36 de l'arrêté royal licence, les données dont elle dispose.
36. Ceci vaut également pour les tracés radars de certains avions qui sont repris dans Trackbox mais sont accessibles uniquement à Skeyes pour permettre à cette dernière d'examiner si l'avion a réalisé une « Continuous Decent Operation »<sup>14</sup> (voir ci-dessus, point 26).
37. La question de savoir si BAC est tenue, en vertu de l'article 6 des conditions particulières prévues à l'article 4, § 2, du permis d'environnement délivré à BAC par la députation permanente de la province du Brabant flamand le 8 juillet 2004, de fournir les tracés radars jusqu'à 9000 pieds d'altitude au-delà du carré de 40 milles nautiques aux autorités concernées ne relève, quant à elle, pas de la compétence du Service de Régulation, qui est limitée, comme on l'a vu ci-dessus (points 14 et 15), au contrôle du respect de l'arrêté licence, de l'arrêté transformation, et de normes internationales. Ceci est sans préjudice, cependant, du caractère pertinent, pour vérifier le respect de l'article 36 de l'arrêté licence par BAC, de l'étendue des données fournies en pratique par BAC aux entités et autorités autres que le Service de Médiation, comme on y reviendra ci-dessous (point 40).

### 5.3.3. L'obligation de collaboration étroite

38. Comme on l'a vu ci-dessus (point 30), en plus de son obligation de mise à disposition des données, BAC est tenue, en vertu de l'article 36 précité de l'arrêté licence, de « collaborer étroitement » avec le Service de Médiation quant au traitement des plaintes relatives aux nuisances sonores.
39. Les données de survol et les tracés radars des avions décollant de et atterrissant à l'aéroport sont au cœur du traitement de ces plaintes et BAC est donc tenue de « collaborer étroitement » avec le Service de Médiation quant à la fourniture de ces données.

---

<sup>14</sup> Traduction libre : opération de descente continue.

40. Le Service de Régulation considère que cette obligation implique que BAC est tenue de veiller, de manière générale, à pouvoir fournir au Service de Médiation les tracés radars et autres données et outils facilitant le traitement, par le Service de Médiation, des plaintes relatives aux nuisances sonores. Ainsi, lorsque BAC négocie avec Skeyes en vue de la conclusion d'un accord d'échange de données, comme le SSLA susmentionné, BAC doit, dans ces négociations, veiller à obtenir l'accord de Skeyes sur le partage avec le Service de Médiation des données utiles au Service de Médiation.
41. A cet égard, la limitation actuelle des tracés radars à un carré de 40 milles nautiques semble raisonnable dès lors que d'une part ce carré englobe, comme l'a souligné BAC (ci-dessus, point 25), pratiquement toutes les communes identifiées par le Service de Médiation dans son dernier rapport annuel publié comme se trouvant dans les « principales zones d'origines des plaintes »<sup>15</sup>. En ce qui concerne les plaintes originaires de zones non-couvertes, le Service de Médiation peut obtenir directement de Skeyes les données de survol brutes dont celle-ci est la propriétaire, et qu'elle est tenue de lui fournir en vertu de l'article 3 de l'arrêté royal précité du 15 mars 2002<sup>16</sup>.
42. D'autre part que la même limitation est appliquée aux données transmises aux autres autorités telle l'autorité compétente pour veiller au respect, par BAC de son permis d'environnement. Concernant ce point, le Gouvernement flamand dans son courrier du 6 septembre 2023 confirme que par la transmission d'un rapport trimestriel mentionnant les tracés radars jusqu'à 9000 pieds d'altitude dans un carré de 40 milles nautiques, BAC se conforme à l'article 6 des conditions particulières prévues à l'article 4, § 2, du permis d'environnement.
43. Par ailleurs, si à l'avenir, la qualité ou la quantité, en ce compris en ce qui concerne l'étendue de la zone géographique (au sol et en altitude), des données de survol et de tracés radars que BAC fournit aux entités et autorités visées à l'article 14.3 du SLA ou leur équivalent venaient à augmenter, BAC serait, par application de son obligation de collaboration étroite, tenue de veiller, dans ses négociations avec Skeyes, à obtenir de celle-ci le droit de fournir au Service de Médiation les mêmes données qu'à ces autres entités ou autorités.

---

<sup>15</sup> Rapport Annuel du Service de Médiation pour l'Aéroport, 2019, Réf : 7124-P, p. 123.

<sup>16</sup> Étant entendu que ces données brutes sont moins faciles d'utilisation et ne sauraient remplacer les données telles qu'elles apparaissent dans Trackbox pour les tracés radars dans le carré de 40 milles nautiques.

## **6. La décision**

**44. Compte tenu de l'obligation de BAC de fournir les informations dont elle dispose au Service de Médiation (article 36 de l'arrêté licence) et de ce qui précède, le Service de Régulation constate :**

- que la teneur de ces informations sont décrites dans le SSLA conclu entre BAC et Skeyes ;
- que ces informations sont partagées au moyen de l'outil Trackbox qui fournit les tracés radars des mouvements de vol jusqu'à 9.000 pieds d'altitude dans la limite d'un carré de 40 miles nautiques ;
- que la communication des tracés radars au Gouvernement flamand disposent des mêmes caractéristiques à savoir, une altitude de 9.000 pieds dans une superficie de 40 miles nautiques ;
- que le Gouvernement flamand considère ces informations conformes au prescrit du permis d'environnement.

**45. Le Service de Régulation, tenant compte de ces constats, décide que les informations transmises au Service de Médiation répondent à l'obligation de collaboration entre BAC et ce dernier conformément à l'article 36 de la licence.**

## 7. La voie de recours

Conformément à l'article 2 de la loi du 9 juillet 2004 portant des dispositions diverses, un recours en pleine juridiction peut être introduit contre les décisions du Service de Régulation prises en application de l'arrêté royal du 27 mai 2004 devant la Cour des marchés par ceux qui exercent des activités visées à l'article 1er de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme BIAC. Sous peine de déchéance, le recours doit être introduit dans les 30 jours de la notification de la décision.

Le recours n'est pas suspensif, hormis lorsqu'il est introduit contre une décision qui inflige au titulaire de la licence d'exploitation une amende administrative, en application de l'article 49 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 ou lorsque la cour prononce la suspension de la décision attaquée. Le Code judiciaire est d'application en ce qui concerne la procédure, la cour d'appel statuant comme en référé.

Bruxelles, le 27 mars 2024

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

Serge DRUGMAND  
Directeur