

DROIT AÉRIEN BELGE

Législation en matière d'Aéronautique et d'espace aérien

Conformément à l'Article 6, § 1er, point X, alinéa 1, 7° de la Loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, les régions sont compétentes pour les matières visées à l'article 107 quater de la Constitution dont :

7° l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National;

L'autorité Fédérale est compétente en matière:

- « d'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relative aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport » ;
- « d'élaboration des règles relatives à l'organisation et à la mise en oeuvre de la sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics ».

Il résulte également de la jurisprudence de la section de législation du Conseil d'État que :

- lorsque l'autorité fédérale exerce ses compétences, notamment en matière de réglementation du trafic aérien, qui appartient à la réglementation relative aux communications et aux transports, elle ne peut « rendre impossible ou exagérément difficile l'exercice des compétences régionales en matière d'exploitation des aéroports et de lutte contre le bruit » ;
- de même, lorsque les régions interviennent en matière de protection de l'environnement, spécialement en ce qui concerne la lutte contre le bruit résultant de l'exploitation de l'aéroport Fédéral de Bruxelles-National, elles doivent « faire application du principe de proportionnalité, selon lequel aucune autorité, en menant la politique qui lui est confiée, ne peut, sans qu'il existe à cet effet un minimum de motifs raisonnables, prendre des mesures radicales à un point tel qu'il devienne excessivement difficile pour une autre autorité de poursuivre de manière efficace la politique qui lui est confiée ».

Par ailleurs, lorsque les autorités régionales exercent leurs compétences en matière d'équipement et d'exploitation des aéroports et des aérodromes publics autres que l'aéroport de Bruxelles-National, elles ne peuvent le faire que dans le respect des compétences fédérales en matière notamment de police générale et de réglementation relative aux communications et aux transports, et de sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics, la politique de sécurité publique étant restée, de manière générale, de compétence fédérale.

Il se déduit de ce qui précède que, non seulement les diverses autorités ne peuvent empiéter sur les compétences résultant des répartitions opérées entre l'autorité Fédérale et les régions et doivent donc respecter les normes émanant, dans des matières voisines de celles qu'elles réglementent, des autorités habilitées à les adopter, mais aussi que, dans l'exercice de ses compétences, chaque autorité est tenue au respect du principe de proportionnalité résultant du système général de répartition des compétences entre l'État, les communautés et les régions (*Avis du Conseil d'Etat n° 39.675/AG/4 dans le cadre de l'examen de l'avant-projet de Loi 51/2466*).

Le pouvoir discrétionnaire de l'Etat Fédéral en matière de gestion des nuisances sonores et du trafic aérien résultant des Lois du 8 août 1980 est également repris dans diverses décisions de justice :

- **Arrêt 2004/KR/458 de la Cour d'Appel de Bruxelles du 17 mars 2005 :**

Vu que les cours et tribunaux ne s'immiscent pas dans l'exercice des pouvoirs légalement réservés à l'autorité administrative lorsque, aux fins de rétablir dans ses droits la partie lésée par un acte illicite de cette autorité, ils ordonnent la réparation en nature du préjudice et prescrivent à cette autorité des mesures destinées à mettre fin à l'illégalité dommageable (Cassation, 26 juin 1980, Pas.I, 1341) ; ils peuvent notamment, ordonner des mesures concrètes destinées à faire cesser l'état de choses qui cause le préjudice à la victime (Cassation 20 janvier 1993, Pas. I, 67) ;

- **Arrêt du 17 novembre 2008 du Conseil d'Etat - n° 187.998 :**

Réuni en Assemblée Générale de la section du contentieux administratif, le Conseil d'Etat, dans son Arrêt 187.998 du 17 novembre 2008 reconnaît que la décision d'intensifier l'utilisation à l'atterrissage de la piste 02 ne peut être prise sans un motif impérieux, lequel fait défaut dans le cadre du Plan Anciaux bis et constate que le dossier établi dans la réalisation du Plan Anciaux ne contient aucun motif susceptible de justifier les motifs pour lesquels l'utilisation de cette piste, jusqu'alors exceptionnelle pour des raisons environnementales et de sécurité, perdrait ce caractère ; argument repris par le Conseil d'Etat dans son Arrêt n° 126.669 du 19 décembre 2003 ;

Attendu que dans son Arrêt, le Conseil d'Etat admet que l'obligation de standstill interdit au législateur compétent de réduire sensiblement le niveau de protection offert par la législation applicable, sans qu'existent pour ce faire des motifs d'intérêt général (page 38) ;

Considérant que le Conseil d'Etat remarque que l'Etat belge dispose d'un pouvoir discrétionnaire en matière de gestion des nuisances sonores et du trafic aérien. Tant la décision de maintenir le trafic aérien de et vers l'aéroport de Bruxelles-National que la décision de mettre en place un système de dispersion, entre les riverains, des nuisances sonores occasionnées par ce trafic, sont des décisions impliquant des options politiques. A cet égard, il relève, par exemple, de la liberté d'appréciation de l'autorité, de choisir soit un modèle selon lequel les nuisances sont supportées autant que possible par un minimum de riverains de l'aéroport, les vols étant concentrés au-dessus des zones ayant la plus faible densité de population (modèle de concentration), soit un modèle selon lequel les nuisances sonores sont réparties autant que faire se peut entre l'ensemble des riverains de l'aéroport, chaque habitant étant exposé au bruit de manière comparable (modèle de dispersion).

L'Etat belge dispose également d'un pouvoir discrétionnaire pour mettre en œuvre l'option retenue, en recourant à des mesures concrètes. Dans l'exercice de son contrôle de légalité, il n'est pas au pouvoir du Conseil d'Etat de priver l'administration de sa liberté politique. Il ne peut donc pas se substituer à l'Etat belge, par exemple, pour choisir le modèle de répartition des nuisances sonores entre les habitants (modèle de concentration ou de dispersion) ou pour décider des mesures concrètes pour exécuter le système retenu. La répartition des nuisances selon un système de « répartition équitable » procède d'une option politique sur laquelle le Conseil d'Etat n'a pas à se prononcer. Il suffit, en l'occurrence, de constater que cette option n'est, en soi, pas manifestement déraisonnable (page 39) ;

Attendu que le Conseil d'Etat rappelle que les décisions attaquées visent à élaborer une mesure qui permet une répartition plus équitable des nuisances sonores générées par le trafic aérien de et vers l'aéroport de Bruxelles-National entre tous les habitants des environs de l'aéroport, pour autant que cela soit conciliable avec les contraintes de capacité et de sécurité (page 45) ;

Valeur du contenu des informations reprises dans les A.I.P.

Attendu que dans son arrêt du 24 janvier 1997 (page 370, point 7.6), la Cour d'Appel de Bruxelles s'est exprimée en ces termes : « *Attendu que les informations aéronautiques données par la RVA puis par Belgocontrol aux compagnies aériennes et faisant l'objet des A.I.P. n'ont pas de valeur de disposition légale ou réglementaire ; que, certes, la raison même de ces instructions est d'être suivies par les compagnies aériennes ; que les instructions que ces A.I.P. contiennent ne créent pas de droits pour les tiers qui ne peuvent s'en prévaloir pour contraindre Belgocontrol à les respecter alors que, celle-ci en conserve, à tout moment, la maîtrise ; que, Belgocontrol peut déroger à des instructions, sauf à démontrer que ce faisant elle adopterait une politique déraisonnable dans l'exécution de sa mission de gestion commerciale de l'infrastructure aéroportuaire de Bruxelles-National et de police de la sécurité du trafic aérien ; qu'il n'est pas démontré, en l'espèce, que Belgocontrol aurait accordé, de façon injustifiée, des dérogations à ces A.I.P.* » ;