# Note complémentaire : Cadre juridique de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National

1. **Brussels Airport Company**

Brussels Airport Company SA est l'opérateur de l'aéroport de Bruxelles National.

L'exploitation de l'aéroport de Bruxelles et de ses installations aéroportuaires a été exclusivement confiée par le gouvernement fédéral à l'entreprise publique autonome (à l'époque) Brussels International Airport Company S.A. (**BIAC**), créée par l'arrêté royal du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles (**arrêté royal du 2 avril 1998**), l'arrêté royal du 25 août 1998 qualifiant la société anonyme "Brussels Airport Terminal Company" d'entreprise publique autonome et approuvant les modifications de ses statuts (**arrêté royal du 25 août 1998**) en tant que société anonyme, ainsi que l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company en société anonyme de droit privé et relatif aux installations aéroportuaires (**arrêté royal du 27 mai 2004**).

En 2006, le nom est devenu "The Brussels Airport Company" (**TBAC**) avec Brussels Airport comme nom de marque. Le 1er juillet 2013, à la suite d'une fusion dans laquelle TBAC a été absorbée par Brussels Airport Holding NV, le nom de la nouvelle société (fusionnée) a été changé en Brussels Airport Company (**BAC**).

La licence d'exploitation de Brussels Airport a été octroyée par l'arrêté royal du 21 juin 2004 relatif à l'octroi de la licence d'exploitation de Brussels Airport (**Licence-KB)** et a été modifiée et/ou renouvelée à plusieurs reprises depuis lors (notamment par l'arrêté royal du 7 mai 2013 renouvelant la licence d'exploitation de Brussels Airport et modifiant l'arrêté royal du 21 juin 2004 relatif à l'octroi de la licence d'exploitation de Brussels Airport à la société anonyme B.I.A.C. (**arrêté royal du 7 mai 2013**), qui a renouvelé la Licence-KB).

Selon l'article 1, 12° de l'AR Licence, l'exploitation de Brussels Airport est définie comme suit : "*la fourniture d'installations et de services aéroportuaires destinés à l'arrivée, au départ, au mouvement et au stationnement des aéronefs, au traitement des passagers, au traitement des bagages, du courrier et du fret et à la sécurité des passagers et des installations aéroportuaires à l'aéroport de Bruxelles-National*" (souligné par nos soins).

La licence d'exploitation fixe les conditions d'exploitation de Brussels Airport. Celles-ci comprennent l'obligation de garantir les éléments suivants (art. 4 de la licence RD) :

1. Atterrissage, mouvements au sol, stationnement et décollage d'avions de passagers et d'avions-cargos ;
2. Accueil, embarquement, débarquement et transfert des passagers et de leurs bagages ;
3. Traitement du courrier et du fret ;
4. Inspection des aéroports et maintien de la sécurité au sol, à l'exclusion des fonctions de police générale et d'inspection de l'aviation, ainsi que des fonctions militaires ;
5. La conception, la construction, l'aménagement, l'entretien, la modernisation, le développement et la fourniture d'installations aéroportuaires, y compris les aires de stationnement des véhicules, les voies d'accès, les pistes et les aires de trafic.

BAC doit exploiter et développer harmonieusement Brussels Airport, sous sa surveillance (art. 5 de l'AR Licence) :

1. Une capacité suffisante ;
2. et une qualité conforme aux normes et pratiques nationales et internationales, y compris en matière de sécurité et d'environnement, et comparable à celle des aéroports de référence ; et
3. Les intérêts de ses usagers et passagers.

Le RD sur les licences impose également ce qui suit :

* + Le titulaire garantit un service minimum pour les activités essentielles de l'exploitation de l'aéroport conformément aux normes et usages internationaux et, en particulier, à l'évolution établie dans les pratiques des aéroports de référence (art. 11 § 1 Licence-KB) ;
  + Sans préjudice des objectifs de sécurité définis par les normes et pratiques nationales et internationales, le titulaire détermine, au plus tard un an après l'octroi de la licence, en collaboration avec l'organisme chargé du contrôle du trafic aérien, les adaptations des procédures ou équipements ou de l'infrastructure nécessaire, en ce compris le calendrier de mise en œuvre, pour porter la capacité de piste déclarée de Brussels Airport à quatre-vingts mouvements coordonnés par heure, et ce pendant chaque heure de la journée au cours de laquelle la demande de capacité se manifeste, tout en maintenant le niveau de sécurité actuel. Entre-temps, le titulaire garantit la capacité de piste déclarée, dans des conditions normales et compte tenu des règles applicables aux aéroports entièrement coordonnés, à septante-quatre mouvements coordonnés par heure (art. 24 Licence RD).

La licence d'exploitation contient en outre un certain nombre d'obligations liées à la qualité, à la capacité, à la sécurité et à l'environnement (chapitre IV de la licence RD). En ce qui concerne les obligations liées à l'environnement, la licence RD prévoit que la BAC peut mener une politique environnementale active, par le biais d'incitants et de la différenciation de ses tarifs et services, en vue de promouvoir des pratiques respectueuses de l'environnement (Art. 32 de la licence RD).

Licence-KB). À cet égard, la BAC a mis en place un système de redevances appliquant ces principes : La BAC facture pour chaque atterrissage et décollage (**LTO)** une redevance basée sur une formule qui tient compte du poids de l'avion, d'un facteur environnemental, d'un facteur jour-nuit et des émissions de NOx de l'avion. Les compagnies aériennes sont ainsi encouragées à utiliser des avions moins polluants.

En tant qu'exploitant de l'aéroport et des installations aéroportuaires, la CAB ne dispose d'aucun pouvoir (de police) en ce qui concerne :

* + La détermination des trajectoires de vol relève de la compétence du ministre de la mobilité ;1
  + Le *système de* pistes préférentielles (**PRS)**. En ce qui concerne le choix opérationnel des pistes, il s'agit d'une compétence de l'entreprise publique autonome skeyes (anciennement Belgocontrol). Quant à la définition de l'utilisation préférentielle des pistes et des conditions d'application, elle relève de la compétence du ministre fédéral de la Mobilité ;2
  + L'attribution des créneaux horaires aux compagnies aériennes relève de la compétence du coordonnateur des créneaux horaires, Belgium Slot Coordination vzw (anciennement "Brussels Slot Coordination vzw")3 ;4
  + Poursuivre les violations des règles de l'aviation relatives aux restrictions d'exploitation. Si une compagnie aérienne commet une infraction à une restriction d'exploitation, un rapport officiel est établi par la direction générale de l'aviation. La poursuite éventuelle des infractions relève de la compétence du ministère public (ou de la direction générale de l'aviation qui peut imposer des amendes administratives) ;5
  + Poursuite des violations par les compagnies aériennes des normes de bruit imposées par les régions. La poursuite éventuelle des infractions relève de la compétence du ministère public (ou de l'autorité administrative compétente, qui peut imposer des amendes administratives).

# Le BAC agit dans un contexte international6

L'aviation est un secteur réglementé au niveau international. L'Organisation de **l'**aviation civile internationale (**OACI) a été** créée en 1947, dans le cadre des Nations unies, dans le but de définir des principes et des normes pour l'aviation civile internationale.

1 Loi du **27** juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de l'aviation (**loi du 27 juin 1937**) ; arrêté royal du 19 décembre 2014 relatif aux règles de la circulation aérienne et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne (**arrêté royal du 19 décembre 2014)**.

2 Loi du 27 juin 1937 ; Arrêté royal du 19 décembre 2014 ; Arrêté royal du 25 avril 2014 portant approbation du troisième contrat de gestion entre l'Etat et Belgocontrol (**Arrêté royal du 25 avril 2014**).

3 Arrêté ministériel du 26 juin 2003 portant nomination du coordinateur de Brussels Airport.

4 Loi du 27 juin 1937 ; arrêté royal du 23 juin 2003 relatif à la coordination des créneaux horaires à l'aéroport de Bruxelles.

5 Arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles.

6 Plan d'action contre le bruit pour Brussels Airport octobre 2021 - juin 2024.

Les activités de l'OACI comprennent la certification acoustique (annexe 16 de la convention de Chicago) et la législation sur les obstacles (annexe 14 de la convention de Chicago).

Les émissions sonores autorisées des avions civils sont devenues de plus en plus strictes sous l'influence des normes de certification de l'OACI. En conséquence, les nouveaux avions doivent répondre à des exigences de plus en plus strictes en matière de bruit.

L'OACI reconnaît l'autonomie des États membres dans la formulation des objectifs environnementaux locaux, mais encourage les États membres à tenir compte des orientations de l'OACI sur une approche équilibrée (dite "approche équilibrée") adoptées par l'OACI dans la résolution A33-7 "Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection" (**résolution A33-7**)7 .8

L'"approche équilibrée" repose sur une évaluation minutieuse de quatre éléments de la lutte contre le bruit :

* Réduction du bruit à la source ;
* Mesures d'aménagement du territoire ;
* Procédures de réduction du bruit opérationnel ;
* Restrictions de fonctionnement.

Les restrictions d'exploitation font partie d'une stratégie plus large de réduction du bruit, qui ne les présente pas comme la première mesure, mais cherche la combinaison de mesures la plus optimale pour obtenir un maximum d'avantages pour l'environnement de la manière la plus rentable.

Les États membres sont invités à adopter des politiques préventives d'aménagement du territoire, en tenant compte des recommandations de l'OACI énumérées dans le manuel de planification des aéroports de l'OACI, Doc 9184.

En ce qui concerne le premier élément de la réduction du bruit, la mesure "réduction du bruit des avions à la source" dans le cadre de l'approche équilibrée dépasse en principe le champ d'action des aéroports individuels et est réglementée au niveau international (par exemple, par le biais de la certification acoustique de l'OACI). Les exigences internationales en matière de certification font que la flotte mondiale d'aéronefs devient progressivement plus "silencieuse".

# Règlement européen9

* 1. **Directive 2002/30/CE**

7 La résolution A33-7 peut être consultée sur le site [https://www.icao.int/environmental-protection/documents/statements/a33-7.pdf.](https://www.icao.int/environmental-protection/documents/statements/a33-7.pdf)

8 Les orientations de l'OACI concernant l'application de l'approche équilibrée figurent, entre autres, dans le document 9829 de l'OACI (https://standart.aero/en/icao/book/doc-9829-guidance-on-the-balanced-approach-to-aircraft-noise-management-en- [cons](https://standart.aero/en/icao/book/doc-9829-guidance-on-the-balanced-approach-to-aircraft-noise-management-en-cons)).

9 Ceci a été traduit dans le Plan d'action contre le bruit pour Brussels Airport octobre 2021 - juin 2024.

La directive **2002/30/CE** du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté (**directive 2002/30/CE**) exigeait des États membres qu'ils adoptent une approche équilibrée des problèmes de bruit dans les aéroports situés sur leur territoire. La directive s'applique aux aéroports où se produisent plus de 50 000 mouvements d'avions à réaction subsoniques civils par année civile.

Le concept d'"approche équilibrée" de la gestion du bruit des avions, tel qu'il figure dans la directive 2002/30/CE, englobe les quatre éléments essentiels mis en avant par l'OACI et exige donc une évaluation minutieuse de toutes les options de réduction du bruit, y compris la réduction du bruit des avions à la source, les mesures d'aménagement du territoire, les procédures opérationnelles de réduction du bruit et les restrictions d'exploitation.

Le terme "restrictions d'exploitation", tel qu'il figure dans la directive 2002/30/CE, englobe *"les mesures liées au bruit qui limitent ou réduisent l'accès des avions à réaction subsoniques civils à un aéroport. Cela comprend les restrictions d'exploitation visant à retirer de l'exploitation les aéronefs présentant une faible marge de conformité dans des aéroports spécifiques, ainsi que les restrictions d'exploitation partielles, qui limitent l'exploitation des avions à réaction subsoniques civils pendant certaines périodes"* (article 2, point e), de la directive 2002/30/CE).

Dans ce contexte, la directive 2002/30/CE a défini les règles et procédures relatives à l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports des États membres. Il s'agissait notamment de restrictions d'exploitation visant à retirer du service les aéronefs présentant une faible marge de conformité (c'est-à-dire les aéronefs à réaction subsoniques civils conformes aux normes de bruit, avec une marge cumulée ne dépassant pas 5 décibels de bruit perçu effectif (**EPNdB**, c'est-à-dire le bruit perçu effectif en décibels)), ainsi que de restrictions d'exploitation partielles qui limitaient l'exploitation des aéronefs à réaction subsoniques civils pendant certaines périodes de temps.

La directive 2002/30/CE exigeait des États membres qu'ils respectent les règles énoncées dans la directive lorsqu'ils introduisaient des restrictions d'exploitation liées au bruit. Les dispositions en question sont les suivantes :

* Suivre l'approche équilibrée ;
* Préparer une analyse coûts-bénéfices lorsqu'on envisage des restrictions d'exploitation ;
* Ne pas prendre de mesures ou de combinaisons de mesures plus strictes que nécessaire pour atteindre l'objectif environnemental fixé pour l'aéroport ;
* Les restrictions d'exploitation liées au bruit doivent être établies sur la base du niveau de bruit de l'aéronef déterminé conformément à la procédure de certification de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale ;
* L'introduction de nouvelles restrictions d'exploitation doit être notifiée publiquement à toutes les parties intéressées.

# Règlement 598/2014

La directive 2002/30/CE a été remplacée par le règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union dans le cadre d'une approche équilibrée (**règlement 598/2014)**. Le règlement 598/2014 est entré en vigueur le 13 juin 2016, abrogeant la directive 2002/30/CE. Le règlement a un effet direct dans les États membres, sans nécessiter de transposition en droit national.

Le terme "restriction d'exploitation", tel qu'il figure à l'article 2, 6° du règlement 598/2014, englobe *"une action liée au bruit qui réduit l'accès à un aéroport ou sa capacité opérationnelle, y compris les restrictions d'exploitation visant à retirer de l'exploitation les aéronefs présentant une faible marge de conformité dans des aéroports spécifiques et les restrictions d'exploitation partielles, qui s'appliquent, par exemple, pendant certaines périodes de la journée ou uniquement à certaines pistes".*

Le règlement 598/2014 comprend des règles générales sur la gestion du bruit des aéronefs (article 5), des règles sur l'évaluation du bruit (article 6) et des règles sur l'imposition de restrictions d'exploitation liées au bruit (article 8). L'approche équilibrée, telle que définie dans la directive 2002/30/CE, est maintenue dans le règlement.

L'article 5 impose aux États membres de veiller à ce que l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs soit adoptée en ce qui concerne les aéroports où un problème de bruit a été identifié. À cette fin, les États membres doivent veiller à ce que l'objectif de réduction du bruit pour cet aéroport soit défini, le cas échéant, en tenant compte de l'article 8 du règlement 598/2014 et de l'annexe V de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (**directive 2002/49/CE**).

Si l'évaluation de la situation sonore de l'aéroport montre que des restrictions d'exploitation liées au bruit seraient nécessaires pour résoudre un problème de bruit dans un aéroport, une procédure doit être suivie. Les États membres doivent désigner une ou plusieurs autorités compétentes responsables de la procédure à suivre lors de l'établissement de restrictions d'exploitation liées au bruit (article 3 du règlement 2014/598). Les autorités suivantes ont été désignées :

* Avec la décision du Gouvernement flamand du 2 juin 2023 de désigner une autorité compétente telle que mentionnée à l'article 3 du règlement 598/2014 (*BS* 7 septembre 2023), le Département de l'environnement a été désigné comme l'autorité compétente ;
* Avec l'arrêté royal du 11 juin 2023 mettant en œuvre le règlement 598/2014 (*BS* 2 août 2023), le ministre chargé de l'aviation a été désigné comme l'autorité compétente.

Les autorités compétentes doivent alors s'assurer, entre autres, que

* La méthodologie, les indicateurs et les informations figurant à l'annexe I sont appliqués de manière à tenir dûment compte de la contribution de chaque type de mesure dans le cadre de l'approche équilibrée avant d'imposer des restrictions d'exploitation ;
* Une coopération technique entre les exploitants d'aéroports, les exploitants d'aéronefs et les prestataires de services de navigation aérienne est mise en place au niveau approprié, dans le but d'identifier les mesures de réduction du bruit ;
* Les riverains, ou leurs représentants, et les autorités locales compétentes sont consultés et des informations techniques sur les mesures d'atténuation du bruit leur sont communiquées ;

Le rapport coût-efficacité de toute nouvelle restriction d'exploitation conformément à l'annexe II est évalué. Les modifications techniques mineures apportées à une mesure, qui n'affectent pas substantiellement la capacité ou l'exploitation, ne sont pas considérées comme une nouvelle restriction d'exploitation10 ;

* Le processus de consultation des parties intéressées, qui peut prendre la forme d'une procédure de médiation, est organisé en temps utile et de manière concrète, dans le respect de l'ouverture et de la transparence en ce qui concerne les données et les méthodes de calcul ;
* L'intention d'imposer une restriction d'exploitation est notifiée à l'État membre, à la Commission européenne et aux parties intéressées ;
* Les paramètres de coordination des créneaux horaires pour l'aéroport concerné et la période de planification horaire correspondante, tels que définis dans le règlement **95/93** fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté (règlement **95/93**), sont adaptés. Le coordonnateur des créneaux horaires, Belgium Slot Coordination vzw, est compétent pour déterminer les paramètres de coordination des créneaux horaires et la période de planification horaire correspondante, après discussion au sein du comité de coordination.11 Les paramètres sont fixés pour chaque saison de l'Association internationale du transport aérien (**IATA**) (saison d'été et saison d'hiver correspondant à la délimitation de l'heure d'été et de l'heure d'hiver).

10 Voir le considérant 20 du règlement : "*Si le présent règlement exige une évaluation régulière de la situation en matière de bruit dans les aéroports, cette évaluation n'implique pas nécessairement que de nouvelles restrictions d'exploitation liées au bruit seront adoptées ou que les restrictions d'exploitation liées au bruit existantes seront réexaminées. Par conséquent, le présent règlement n'exige pas la révision des restrictions d'exploitation liées au bruit qui existent déjà à la date de son entrée en vigueur, y compris les restrictions d'exploitation résultant de décisions de justice ou de procédures de conciliation locales. Les modifications techniques mineures apportées à une mesure, qui n'ont pas d'incidence majeure sur la capacité ou l'exploitation, ne doivent pas être considérées comme une nouvelle restriction d'exploitation*".

11 On peut se référer ici à [: https://www.brucoord.org/coordination-process.](https://www.brucoord.org/coordination-process)

Enfin, le règlement 598/2014 prévoit également un nouveau resserrement du concept d'aéronef présentant une faible marge de conformité à une marge cumulée inférieure à 8 EPNdB pendant une période de transition se terminant le 14 juin 2020, et à une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB après la fin de la période de transition.

# Répartition des pouvoirs au sein de la structure étatique belge

Le BWHI répartit des compétences spécifiques entre le gouvernement fédéral et les régions.

# Pouvoirs du gouvernement fédéral

Le gouvernement fédéral est compétent pour l'équipement et l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National (art. 6, §1, X, 7° BWHI), pour la police générale, la réglementation du trafic et la réglementation technique en matière de trafic aérien (art. 6, §4, premier alinéa, 3° BWHI) et pour les normes de produits, et plus particulièrement celles relatives à leurs valeurs d'émission sonore12 (art. 6, §1, II, deuxième alinéa, 1° BWHI).

Le gouvernement fédéral est responsable de la réglementation de l'aviation et de la gestion de l'espace aérien.

En vertu de l'article 5 de la loi du 27 juin 1937, le gouvernement fédéral est compétent pour édicter des règles réglementaires en matière d'aviation et de trafic aérien.

En application de la loi du 27 juin 1937, l'arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant les règles et procédures relatives à l'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles National (**arrêté royal du 25 septembre 2003**) a transposé en droit belge la directive 2002/30/CE (aujourd'hui abrogée) en ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles National. Cet arrêté royal a été abrogé par l'article 4 de l'arrêté royal du 11 juin 2023.

Avec l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à Brussels Airport (**arrêté ministériel du 3 mai 2004**), diverses mesures ont été introduites par le gouvernement fédéral pour limiter les émissions sonores du trafic aérien. Conformément à l'article 4, deuxième alinéa de l'arrêté royal du 11 juin 2023, l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 reste d'application jusqu'à ce qu'il soit modifié ou abrogé.

12 La compétence fédérale en matière de normes de produits ne comprend pas la fixation de règles pour l'utilisation des produits une fois qu'ils sont mis sur le marché ; il s'ensuit que, entre autres, les dispositions relatives à la réduction du bruit qui s'appliquent à la mise sur le marché des avions sont des normes de produits, mais que les dispositions relatives à la réduction du bruit qui visent à réglementer uniquement le vol des avions ne le sont pas (voir, par exemple, RvS 13 janvier 2010, 199.465, no. 20).

Les exploitants d'aéronefs qui enfreignent ces règles s'exposent à des poursuites correctionnelles ou à des amendes administratives de la part de la direction générale de l'aviation.

Le gouvernement fédéral est représenté par le ministre ou le secrétaire d'État chargé de la mobilité et des transports, soutenu par un département du gouvernement fédéral (SPF Mobilité et Transports, qui comprend la direction générale de l'aviation).

La gestion et le contrôle de l'espace aérien civil belge, du niveau du sol jusqu'à une hauteur de 24 500 pieds (FL 245) ou environ 8 000 m d'altitude, sont exclusivement confiés à la société skeyes, créée par l'arrêté royal du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National (**arrêté royal du 2 avril 1998**). Dans l'espace aérien belge civil contrôlé jusqu'à une altitude de 24500 pieds (FL245) ou environ 8000 m d'altitude, skeyes fournit des services de trafic aérien.

La mise en œuvre du contrôle aérien est régie par le (désormais troisième) contrat de gestion avec skeyes. Le contrat de gestion entre l'État et skeyes a été approuvé par l'arrêté royal du 25 avril 2014. Ce contrat de gestion a été modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 21 décembre 2022 portant approbation du dixième avenant au troisième contrat de gestion entre l'État et skeyes (**arrêté royal du 21 décembre 2022**).

Pour l'aéroport de Bruxelles, skeyes contrôle les mouvements des avions sur les pistes et les chemins de roulement, pendant l'approche, l'atterrissage et le décollage, ainsi que le guidage des avions vers et depuis les aires de trafic.

# Compétences des régions

Les régions sont compétentes en matière d'aménagement du territoire (article 6 § 1, I, 1° BWHI) et de protection de l'environnement, y compris la lutte contre les nuisances sonores (article 6 § 1, II, premier alinéa, 1° BWHI).

Cette compétence régionale couvre les matières réglementées par la loi du 18 juillet 1973 relative aux nuisances sonores (**loi du 18 juillet 1973**), y compris le bruit généré par les aéronefs. Cela signifie que les autorités régionales peuvent, entre autres, réglementer ou interdire l'utilisation d'aéronefs qui (peuvent) causer certains types de bruit (art. 1 de la loi du 18 juillet 1973).

Les régions sont en outre compétentes pour "la police des entreprises dangereuses, insalubres et nuisibles" (art. 6, §1, II, premier paragraphe, 3° BWHI), ce qui inclut le pouvoir d'imposer des conditions environnementales sectorielles et le pouvoir d'octroyer des permis environnementaux (y compris l'imposition de conditions environnementales spéciales).

L'aéroport de Bruxelles étant situé sur le territoire de la Région flamande, il est classé comme établissement nuisible de classe 1 (article 57.1, 1°) en vertu de l'annexe 1 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 1er juin 1995 contenant des dispositions générales et sectorielles en matière d'hygiène de l'environnement (**VLAREM II).**

En outre, les régions sont autorisées à adopter des règlements de police supplémentaires sur le trafic aérien en plus des règles fédérales de police générale (art. 6, §4, alinéa 1, 3° BWHI ; voir également GwH 27 mai 2010, n° 59/2010, ow. B.7.4).

L'aéroport de Bruxelles étant situé sur le territoire de la **Région** flamande, cette dernière dispose d'une compétence spécifique en tant qu'autorité concédante (art. 6 § 1, I, 1° et II, 3° BWHI). En vertu de l'annexe 1 du VLAREM II, Brussels Airport est classé comme établissement générateur de nuisances de classe 1. Les conditions sectorielles du chapitre 5.57 "Aéroports" du titre II de la VLAREM II sont d'application. Les conditions particulières de l'article 5.57.2.1 du VLAREM II stipulent, entre autres, que des conditions peuvent être imposées dans le permis d'environnement qui ont un impact sur le nombre de mouvements et sur la production de bruit des mouvements, sans préjudice de l'application du règlement 598/2014.

En outre, en ce qui concerne Brussels Airport, l'autorité concédante doit, lors de la fixation des conditions imposées dans le permis unique, respecter le principe de proportionnalité, selon lequel aucune autorité ne peut, dans la poursuite de la politique qui lui est confiée, sans un minimum de motifs raisonnables, prendre des mesures d'une portée telle qu'elles rendent excessivement difficile pour une autre autorité la poursuite effective de la politique qui lui est confiée (RvS 26 février 2015, n° 230.331, Colenbie, Rev 20).

Outre le principe de proportionnalité, l'État fédéral et les régions doivent également respecter la loyauté fédérale, telle qu'elle figure à l'article 143 §1 de la Constitution, dans l'exercice de leurs compétences. Selon la Cour constitutionnelle, le respect de la loyauté fédérale présuppose que " *dans l'exercice de leurs compétences, le gouvernement fédéral et les sous-entités ne perturbent pas l'équilibre de la construction fédérale dans son ensemble [...] le principe de loyauté fédérale oblige chaque législateur à veiller à ce que l'exercice de sa propre compétence ne rende pas impossible ou excessivement difficile l'exercice, par les autres législateurs, de leurs compétences* " (GwH 22 mars 2018, n° 37/2018, ow. B.4 ; GwH 30 juin 2014, n° 97/2014, ow. B.4.4).

En outre, la **Région de Bruxelles-Capitale a** adopté l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre les nuisances sonores en milieu urbain (**ordonnance du 17 juillet 1997**). En application de l'article 9 de l'ordonnance du 17 juillet 1997, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relative à la lutte contre les nuisances sonores générées par le trafic aérien.

(**décret du 27 mai 1999**). Ce décret fixe des normes de bruit mesurées au sol que les avions ne peuvent dépasser.

# Pouvoirs des autorités locales

Les autorités locales disposent d'un certain nombre de pouvoirs en la matière, notamment par le biais des politiques locales d'aménagement du territoire. En effet, les instruments au niveau local, tels que les instruments de planification, les procédures d'autorisation et les ordonnances locales, peuvent avoir un impact sur la mesure dans laquelle les résidents peuvent être exposés au bruit ambiant, ou éventuellement protégés spécifiquement de celui-ci.

# Coordination et coopération

La répartition spécifique et complexe des compétences entre le gouvernement fédéral et les régions fait que les tâches de gestion du bruit à Brussels Airport, découlant de la législation et des obligations internationales (c.-à-d. le règlement 598/2014), devraient de préférence être exercées de manière coordonnée. La base d'une approche et d'une exécution coordonnées de ces tâches, avec la désignation des autorités compétentes, peut en principe être établie dans un accord de coopération entre le gouvernement fédéral, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale, conclu sur la base de l'article *92bis* du BWHI. Un tel accord de coopération fait actuellement défaut.