

Numéro du rôle : 3359
Arrêt n° 3/2006 du 11 janvier 2006

A R R E T

En cause : le recours en annulation de l'article 68 de la loi-programme du 9 juillet 2004 - qui confirme 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 - et de cet arrêté royal du 27 mai 2004, introduit par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

La Cour d'arbitrage,

composée des présidents M. Melchior et A. Arts, et des juges P. Martens, R. Henneuse, M. Bossuyt, E. De Groot et L. Lavrysen, assistée du greffier L. Potoms, présidée par le président M. Melchior,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

*

* *

I. *Objet du recours et procédure*

Par requête adressée à la Cour par lettre recommandée à la poste le 14 janvier 2005 et parvenue au greffe le 18 janvier 2005, un recours en annulation de l'article 68 de la loi-programme du 9 juillet 2004 - qui confirme 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 - (publiée au *Moniteur belge* du 15 juillet 2004, deuxième édition) et de cet arrêté royal du 27 mai 2004 a été introduit par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Conseil des ministres et la s.a. Brussels International Airport Company, dont le siège social est établi à 1030 Bruxelles, boulevard A. Reyers 80, ont introduit chacun un mémoire, la partie requérante a introduit un mémoire en réponse et le Conseil des ministres a également introduit un mémoire en réplique.

A l'audience publique du 8 novembre 2005 :

- ont comparu :

. Me P. Moërynck *loco* Me D. Lagasse, avocats au barreau de Bruxelles, pour la partie requérante;

. Me M. Godfroid, avocat au barreau de Bruxelles, pour la s.a. Brussels International Airport Company (B.I.A.C.);

. Me J. Bouckaert et Me L. Ruzette, avocats au barreau de Bruxelles, pour le Conseil des ministres;

- les juges-rapporteurs P. Martens et M. Bossuyt ont fait rapport;

- les avocats précités ont été entendus;

- l'affaire a été mise en délibéré.

Les dispositions de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage relatives à la procédure et à l'emploi des langues ont été appliquées.

II. *En droit*

- A -

Quant à l'étendue du recours

A.1.1. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale demande l'annulation de l'article 68 de la loi-programme du 9 juillet 2004 ainsi que 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 », qu'il confirme.

A.1.2. Le Conseil des ministres, auquel se joint la s.a. Brussels International Airport Company (B.I.A.C.), partie intervenante, expose que les dispositions attaquées doivent être situées dans le cadre du processus de transformation de B.I.A.C., société anonyme de droit public assurant l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, en société anonyme de droit privé. Il observe que les griefs et moyens ne portent que sur les articles 28, 30, 1° et 9°, et 37 de l'arrêté royal, ce qui implique que le recours doit être limité à ces dispositions. Il ajoute que les autres dispositions, et en particulier la transformation de B.I.A.C. en société anonyme de droit privé et le principe de la licence d'exploitation, ne sont pas indissolublement liées aux dispositions attaquées, et qu'elles ne peuvent dès lors pas être annulées par la Cour.

Premier moyen

A.2.1. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale prend un premier moyen de la violation des articles 23, 39 et 134 de la Constitution, de l'article 6, § 1er, II, 1°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles et du principe de proportionnalité. Il expose que l'arrêté royal du 27 mai 2004, confirmé par l'article 68 de la loi-programme du 9 juillet 2004, impose à B.I.A.C. des objectifs contraignants de développement de ses activités aéroportuaires, notamment en termes de capacité, de développement de l'aéroport et de répartition des nuisances, et qu'il tend ainsi à exclure toute possibilité d'une exploitation adaptée aux contraintes environnementales, alors que celles-ci relèvent de la compétence des régions. Il en déduit que le développement de l'aéroport tel qu'il est imposé par l'arrêté royal précité empêche le respect des normes existantes en matière d'environnement, notamment en Région de Bruxelles-Capitale, de sorte que l'exercice efficace de ses compétences par la Région sera rendu impraticable ou excessivement difficile, en violation du principe de proportionnalité.

A.2.2. A titre principal, le Conseil des ministres estime que le premier moyen est irrecevable, la partie requérante ne précisant en rien de quelle manière les dispositions qu'elle attaque auraient, par elles-mêmes, pour effet de rendre impraticable ou excessivement difficile l'exercice efficace de ses compétences par la Région. Il maintient cette position après avoir pris connaissance du mémoire en réponse de la partie requérante.

A.2.3. A titre subsidiaire, le Conseil des ministres considère que les dispositions attaquées constituent des règles, générales et abstraites, par lesquelles l'Etat fédéral a élaboré le cadre réglementaire relatif à l'exploitation des installations aéroportuaires de l'aéroport de Bruxelles-National. Ainsi, l'article 28 détermine uniquement les installations aéroportuaires sur lesquelles la licence d'exploitation portera, ainsi que la portée des conditions à fixer dans cette licence; l'article 30, 1°, décrit de manière générale l'obligation du titulaire de la licence d'exploitation, notamment sur le plan de la sécurité; l'article 30, 9°, oblige uniquement le titulaire de la licence à collaborer avec l'autorité de contrôle du trafic aérien; l'article 37, dans sa partie critiquée, habilite le Roi à imposer au titulaire d'une licence d'exploitation de procéder à des extensions ou des relocalisations nécessaires en vue de garantir la viabilité opérationnelle à long terme des installations aéroportuaires.

Il précise que les conditions concrètes d'exploitation, notamment sur le plan de la capacité, font l'objet de la licence d'exploitation, qui échappe à la compétence de la Cour. Par ailleurs, les conditions relatives aux exigences environnementales sont imposées par le permis d'environnement délivré par la Région flamande, permis qui ne relève pas non plus des compétences de la Cour.

A.2.4. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fait observer que ce sont les dispositions édictées par l'Etat fédéral lui-même - essentiellement l'article 158, § 1er, 4°, de la loi-programme du 30 décembre 2001 et l'article 28, alinéa 1er, de l'arrêté royal du 27 mai 2004 - qui imposent que la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National soit assortie de conditions d'exploitation visant à assurer la protection de l'environnement. Il considère donc que c'est en contradiction avec ses propres dispositions que le Conseil des ministres soutient que les dispositions relatives à la protection de l'environnement ne pourraient être contenues que dans le permis d'environnement délivré par le Gouvernement flamand.

A.2.5. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fait encore valoir qu'en faisant de la croissance un objectif à atteindre nécessairement par le titulaire de la licence d'exploitation de l'aéroport, sans prévoir parallèlement des mesures accompagnatrices de nature environnementale, l'Etat fédéral empêche la Région d'exercer effectivement ses compétences de protection de sa population contre les nuisances environnementales. Il ajoute que l'indigence des dispositions relatives à l'environnement, dans l'acte attaqué, a

pour effet qu'elles ne peuvent contenir les obligations de l'exploitant, ce qui aura pour conséquence que l'exercice de la compétence de la partie requérante en matière de protection de l'environnement sera rendu impraticable ou exagérément difficile.

A.2.6. Le Conseil des ministres considère que le premier moyen, tel qu'il est développé dans le mémoire en réponse, n'est plus exactement le même que celui qui est formulé dans la requête, parce que la manière dont les dispositions de référence auraient été violées reçoit une explication entièrement différente en cours de procédure. Il estime dès lors qu'il s'agit d'un moyen nouveau, qui doit être écarté en vertu de l'article 85, alinéa 2, de la loi spéciale du 6 janvier 1989.

A.2.7. Le Conseil des ministres s'étonne de ce que l'argumentation du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale revienne à inviter l'Etat fédéral à régler les conséquences directes, fussent-elles environnementales, de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, ce qui ne relève pourtant pas de ses compétences.

A.2.8. Le Conseil des ministres précise encore que l'arrêté royal n'impose pas un objectif de croissance mais l'obligation d'entretenir et de développer les infrastructures tenant compte de la demande et du rôle international de l'aéroport de Bruxelles-National, qu'il invite l'auteur de la licence d'exploitation à émettre des conditions d'exploitation permettant la protection de l'environnement, et qu'il permet la sanction du non-respect de ces obligations. Il ajoute par ailleurs que l'arrêté royal du 21 juin 2004 comporte un équilibre entre les dispositions en matière de développement de la capacité de l'aéroport et les dispositions environnementales.

Deuxième moyen

A.3.1. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale prend un deuxième moyen de la violation des articles 23, 39 et 134 de la Constitution et de l'article 6, § 4, 3° et 4°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Il expose que l'arrêté royal du 27 mai 2004 et l'article 68 de la loi-programme du 9 juillet 2004 qui l'a confirmé ont été adoptés sans association préalable du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, qui est pourtant concernée par leur objet. Il fait valoir que l'article 158 de la loi-programme du 30 décembre 2001, qui constitue le fondement de l'arrêté royal attaqué, prévoit que le titulaire d'une licence d'exploitation doit assurer, notamment, la protection de l'environnement, et que plusieurs dispositions de l'arrêté royal attaqué, en particulier ses articles 28, 30 et 37, auront un impact sur l'environnement. Il en conclut qu'en vertu de l'article 6, § 4, 3° et 4°, de la loi spéciale précitée, les gouvernements de région devaient être associés à l'élaboration de ces dispositions et de la disposition législative qui les confirme. Il précise en outre que l'Etat belge avait associé, par le passé, les gouvernements régionaux à ses décisions en cette matière.

A.3.2. Le Conseil des ministres, auquel se joint la société anonyme B.I.A.C., expose qu'il ressort de l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 que, en matière de transport, l'autorité fédérale est compétente pour les règles de police générale et la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi que pour les prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport. L'autorité fédérale est notamment compétente, à ce titre, pour la réglementation de la navigation aérienne. Le Conseil des ministres reconnaît que les travaux préparatoires de cette disposition confirment que l'Etat associera les régions aux dispositions qu'il adoptera en cette matière.

A.3.3. Le Conseil des ministres fait valoir, toutefois, que ni l'article 68 de la loi-programme du 9 juillet 2004 ni l'arrêté royal du 27 mai 2004 ne peuvent être considérés comme une réglementation de police au sens de l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 ou comme des règles relatives à l'organisation et à la mise en œuvre de la sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics au sens de l'article 6, § 4, 4°, de la même loi spéciale.

A.3.4. Le Conseil des ministres souligne par ailleurs que l'article 6, § 4, 4°, de la loi spéciale du 8 août 1980 ne vise pas l'aéroport de Bruxelles-National, parce qu'il doit être interprété à la lumière de l'article 6, § 1er, X, 7°, de la même loi, et que celui-ci exclut l'aéroport de Bruxelles-National des compétences régionales. Il ajoute que le Conseil d'Etat a déjà considéré que les régions ne devaient pas être associées à l'élaboration de règles relatives à l'organisation de la sécurité de la circulation aérienne lorsque cette organisation a un caractère purement fonctionnel. Enfin, il considère que, même s'il fallait admettre que l'arrêté royal attaqué aurait en lui-

même un impact sur l'environnement, il faut constater que de tels effets n'ont aucune incidence en ce qui concerne l'application de l'article 6, § 4, 3° et 4°, précité, ces dispositions ne distinguant pas selon qu'il existe ou non un impact environnemental.

A.3.5. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale insiste sur le fait que l'exploitation des installations qu'organise l'arrêté royal du 27 mai 2004 a des impacts bien au-delà de l'enceinte des installations aéroportuaires et qu'il appartenait donc au législateur fédéral de se soucier des nuisances environnementales provoquées par les avions à l'entrée et à la sortie de l'établissement faisant l'objet de la licence d'exploitation à la source, dès le stade de la définition des critères d'octroi de cette licence et des obligations de son titulaire, à savoir dans l'arrêté royal attaqué. Il ajoute qu'il serait artificiel de distinguer, comme deux aspects qui seraient étrangers l'un à l'autre, d'une part, l'exploitation d'un aéroport et, d'autre part, les questions de navigation et de sécurité aériennes, car ces deux aspects sont indissolublement liés. Enfin, il se réfère à l'arrêt n° 132/2004 et indique que les compétences de l'Etat et des régions sont à ce point imbriquées, en cette matière, qu'elles doivent être réglées en coopération.

A.3.6. Quant à l'objection suivant laquelle l'article 6, § 4, 4°, de la loi spéciale du 8 août 1980 ne viserait pas l'aéroport de Bruxelles-National mais uniquement les aéroports régionaux, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale se réfère à la sagesse de la Cour.

A.3.7. Le Conseil des ministres estime que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ne peut soutenir raisonnablement que le lien prétendument indissoluble entre l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et les questions de navigation et de sécurité aériennes entraînerait « une exigence d'association préalable avec les Gouvernements des régions » en cas de prise de décision relative à la seule exploitation de l'aéroport. Il relève que c'est la fixation de l'utilisation des pistes et des routes de décollage et d'atterrissage qui gêne la Région de Bruxelles-Capitale, mais qu'elle n'est pas visée par les actes attaqués. Il confirme en outre que cette fixation relève exclusivement, en ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-National, du législateur fédéral.

Quant au maintien des effets

A.4.1. Le Conseil des ministres expose que les conséquences radicales qui s'attacheraient à une annulation de tout ou partie des dispositions de l'arrêté royal du 27 mai 2004 justifient que la Cour maintienne les effets des dispositions qui seraient annulées. Il invoque l'insécurité juridique qui découlerait, tant pour B.I.A.C. que pour ses actionnaires et pour les tiers, de l'annulation de l'article 2 de l'arrêté royal précité, qui anéantirait la transformation de B.I.A.C. en société anonyme, ou de l'annulation d'autres dispositions, en particulier des articles du chapitre IV instaurant le cadre réglementaire applicable à l'exploitation d'installations aéroportuaires.

A.4.2. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale observe qu'il est inexact de soutenir que l'annulation de tout ou partie de dispositions relatives à la licence d'exploitation priverait de base légale la licence d'exploitation octroyée à B.I.A.C. par l'arrêté royal du 21 juin 2004, cet acte étant maintenu dans l'ordre juridique aussi longtemps qu'un recours n'aura pas abouti contre lui. Il estime par ailleurs que le maintien des effets de dispositions annulées pour permettre à l'Etat belge de respecter les engagements qu'il a souscrits dans la convention de cession d'actions reviendrait à faire prévaloir des intérêts privés sur la légalité et à admettre la politique du fait accompli en laissant l'Etat prendre des engagements sur des bases illicites pour ensuite devoir en maintenir provisoirement les effets. Il ajoute pour le surplus que les éléments avancés par le Conseil des ministres pour démontrer le risque d'insécurité juridique paraissent hypothétiques et aléatoires.

A.4.3. Le Conseil des ministres réplique que s'il est vrai que l'arrêté royal du 21 juin 2004, pris sur la base de l'arrêté confirmé qui est attaqué, sera maintenu dans l'ordre juridique aussi longtemps qu'un recours contre lui n'aura pas abouti, il n'en demeure pas moins qu'il serait privé de base légale, ce qui constitue un argument qui pourrait être utilisé contre lui devant le Conseil d'Etat. Cet arrêté fixant l'ensemble des conditions et prescriptions réglementaires que B.I.A.C. doit respecter dans l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, le risque de son annulation créerait une insécurité juridique.

- B -

Quant à l'étendue du recours

B.1.1. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale demande l'annulation de l'article 68 de la loi-programme du 9 juillet 2004, ainsi que 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, qu'il confirme.

B.1.2. Il ressort toutefois de la requête que des griefs sont formulés uniquement au sujet des articles 28, 30, 1° et 9°, et 37 de l'arrêté royal confirmé. La Cour limite dès lors son examen à ces dispositions.

B.1.3. L'article 28 de l'arrêté royal du 27 mai 2004 précité dispose :

« La licence d'exploitation détermine les installations aéroportuaires sur lesquelles elle porte et fixe les conditions techniques d'exploitation, qui peuvent notamment porter sur la qualité des services, la capacité et le développement des installations aéroportuaires et la protection de l'environnement.

La licence d'exploitation règle également la mise à disposition de locaux aux autorités publiques de manière à leur permettre d'exercer des missions en rapport avec le transport aérien. A cette fin les autorités peuvent conclure des protocoles de services avec le titulaire de la licence d'exploitation ».

L'article 30 du même arrêté royal dispose :

« Le titulaire d'une licence d'exploitation doit :

1° entretenir et développer les installations aéroportuaires dans des conditions économiquement acceptables de manière à assurer la sûreté des personnes et la sécurité des installations aéroportuaires, la certification continue des installations aéroportuaires, une capacité suffisante, compte tenu du développement de la demande et du rôle international de l'aéroport de Bruxelles-National, et un haut niveau de qualité;

[...]

9° conclure, de façon continue et pour la première fois dans les dix-huit mois de l'octroi de la licence d'exploitation, une convention de niveau de service avec la personne morale chargée du contrôle aérien réglant la coopération mutuelle entre le titulaire de la licence

d'exploitation et ladite personne, notamment en ce qui concerne la capacité des installations aéroportuaires, leur gestion, la ponctualité des atterrissages et décollages et l'échange d'informations;

[...] ».

L'article 37 du même arrêté royal dispose :

« Par arrêté délibéré en Conseil des ministres, le Roi peut, sur la proposition du Ministre et après avis de l'autorité de régulation économique, imposer à tout titulaire d'une licence d'exploitation l'obligation de procéder aux extensions ou relocalisations nécessaires en vue de garantir la viabilité opérationnelle à long terme des installations aéroportuaires ou de répartir équitablement les nuisances résultant de l'exploitation d'installations aéroportuaires.

Les extensions ou relocalisations visées à l'alinéa 1er font l'objet d'études préalables par un expert indépendant de renommée internationale dans le secteur aéroportuaire et par un expert indépendant de renommée internationale dans le secteur de la protection de l'environnement, ainsi que d'une consultation avec le titulaire de la licence d'exploitation ».

Quant au premier moyen

B.2. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale reproche aux dispositions précitées d'imposer au titulaire de la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National des objectifs impératifs, notamment en termes de capacité, de développement de l'aéroport et de répartition des nuisances, ce qui aurait pour conséquence d'exclure toute possibilité d'exploitation adaptée aux contraintes environnementales relevant de la compétence de la Région de Bruxelles-Capitale. Il en conclut que les dispositions attaquées rendent impraticable ou excessivement difficile l'exercice par la Région de ses compétences en matière d'environnement, en violation des articles 23, 39 et 134 de la Constitution, de l'article 6, § 1er, II, 1^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 et du principe de proportionnalité.

B.3. Dans le contexte de la transformation de B.I.A.C. en société anonyme de droit privé, l'arrêté royal du 27 mai 2004 « fixe un cadre légal organisant un contrôle permanent de l'Etat sur l'exploitation d'installations aéroportuaires sous compétence fédérale, en vue de préserver au mieux l'intérêt de l'ensemble des utilisateurs ainsi que l'intérêt général ». Il prévoit

notamment la délivrance d'une licence d'exploitation, « qui contiendra des obligations précises, assorties de sanctions pouvant aller jusqu'au retrait de la licence d'exploitation ». Les obligations mises à charge de l'exploitant de l'aéroport « porteront notamment sur la qualité des services prestés, l'entretien, le développement et la capacité des installations aéroportuaires et la protection de l'environnement » (Rapport au Roi, *Moniteur belge*, 16 juillet 2004, pp. 55678-55679).

B.4.1. Les dispositions attaquées se bornent à prévoir l'octroi d'une licence d'exploitation à l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National, à fixer en termes généraux certaines des obligations de celui-ci qui doivent figurer dans la licence et à autoriser le Roi à prévoir des extensions ou relocalisations de l'aéroport. Elles n'ont en elles-mêmes ni pour objet ni pour effet d'imposer un développement de l'aéroport de Bruxelles-National qui porterait atteinte à la compétence attribuée aux régions par l'article 6, § 1er, II, 1^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles en matière de protection de l'environnement et spécialement en matière de lutte contre les nuisances sonores. Elles n'ont en particulier ni pour objet ni pour effet qu'une forme d'exploitation de l'aéroport national serait imposée qui méconnaîtrait les normes environnementales que les régions peuvent édicter, dans le respect du principe de proportionnalité en vertu duquel aucune autorité, et notamment l'autorité régionale, ne peut exercer sa compétence de telle manière qu'elle rende impossible ou exagérément difficile la mise en œuvre de la compétence d'autres autorités. Il reviendra au Roi, d'une part, lors de la fixation des conditions mises à l'octroi de la licence d'exploitation et, d'autre part, dans l'exercice de la compétence qui Lui est octroyée par l'article 37 précité, de veiller à ce que les conditions d'exploitation et de développement qu'Il imposera au titulaire de la licence d'exploitation n'empêchent pas celui-ci de satisfaire aux exigences que, en matière d'environnement, la Région peut imposer dans le respect du principe de proportionnalité.

B.4.2. A cet égard, le Rapport au Roi précédant l'arrêté royal du 27 mai 2004 précité précise que « la licence d'exploitation sera octroyée sans préjudice de l'obligation de l'exploitant de respecter la législation et la réglementation aéronautiques, dont le contrôle restera assuré par la Direction générale Transport Aérien, et les normes en matière environnementale destinées à limiter les nuisances générées par l'exploitation d'installations aéroportuaires », et que « de même, la licence d'exploitation sera bien entendu octroyée sans

préjudice des régimes d'autorisation ou de permis que les Régions pourraient imposer dans le cadre de leurs compétences, notamment en matière de protection de l'environnement et d'aménagement du territoire » (Rapport au Roi, *Moniteur belge*, 16 juillet 2004, p. 55679).

B.5. Le moyen n'est pas fondé.

Quant au deuxième moyen

B.6. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale estime qu'en application de l'article 6, § 4, 3° et 4°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, il aurait dû être associé à l'élaboration des articles 28, 30 et 37 de l'arrêté royal du 27 mai 2004 précité et de l'article 68 de la loi-programme du 9 juillet 2004 les confirmant.

B.7. L'article 6, § 4, 3° et 4°, de la loi spéciale du 8 août 1980, modifié par la loi spéciale du 8 août 1988 dispose :

« Les Gouvernements seront associés :

[...]

3° à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport;

4° à l'élaboration des règles relatives à l'organisation et à la mise en œuvre de la sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et sur les aérodromes publics;

[...] ».

B.8.1. Les travaux préparatoires de la loi spéciale du 8 août 1988 indiquent que « la police générale concerne les réglementations de police applicables aux divers modes de transports, tels que : [...] la police de la navigation maritime et de la navigation aérienne » (*Doc. parl.*, Chambre, S.E. 1988, n° 516/1, p. 21).

B.8.2. Les dispositions attaquées, qui s'inscrivent dans le contexte de la transformation de B.I.A.C. en société anonyme de droit privé, prévoient l'octroi d'une licence d'exploitation encadrant les activités de la société qui assure l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. Ces dispositions ne contiennent pas en elles-mêmes de règles de police générale ou de réglementation relatives aux communications et aux transports, pas plus qu'elles n'établissent de prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport. En conséquence, elles ne sont pas visées par l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980, et ne devaient pas être soumises aux Gouvernements régionaux préalablement à leur adoption.

B.9. En vertu de l'article 6, § 1er, X, 7°, les régions sont compétentes pour l'équipement et l'exploitation des aéroports et aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National, celui-ci relevant dès lors de la compétence du législateur fédéral. En prévoyant que les Gouvernements régionaux seraient associés à l'élaboration des règles relatives à l'organisation et à la mise en œuvre de la sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics, le législateur spécial a entendu protéger la compétence régionale et éviter que l'exercice de celle-ci ne soit empêché ou rendu exagérément difficile par les normes fédérales en matière de sécurité de la circulation aérienne. Pareille protection des intérêts régionaux ne se conçoit pas pour les normes de sécurité relatives à l'aéroport de Bruxelles-National, dont l'exploitation relève de la compétence fédérale. Dès lors, l'article 6, § 4, 4°, exclut de son champ d'application l'aéroport de Bruxelles-National. Il en découle que cette disposition n'imposait pas que les régions soient associées à l'élaboration des dispositions attaquées.

B.10. Le deuxième moyen n'est pas fondé.

Par ces motifs,

la Cour

rejette le recours.

Ainsi prononcé en langue française, en langue néerlandaise et en langue allemande, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, à l'audience publique du 11 janvier 2006.

Le greffier,

Le président,

L. Potoms

M. Melchior