

CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 137.378 du 19 novembre 2004

A.154.618/XIII-3440

En cause : **la Région de Bruxelles-Capitale**,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
Me Dominique LAGASSE, avocat,
chaussée de La Hulpe 187
1170 Bruxelles,

contre :

l'Etat belge, représenté par :
1. le Ministre de la Mobilité,
2. le Ministre des Entreprises publiques,
ayant élu domicile chez
Me Jan BOUCKAERT, avocat,
rue Henri Wafelaerts 47-51 bte 1
1060 Bruxelles.

Partie intervenante :

**la Société anonyme de droit public
BRUSSELS INTERNATIONAL AIRPORT
COMPANY**, en abrégé "**BIAC**",
ayant élu domicile chez
Me Mireille SALMON, avocat,
rue du Bien Faire 4
1170 Bruxelles.

LE CONSEIL D'ETAT, XIII^e CHAMBRE DES REFERES,

Vu la demande introduite le 10 août 2004 par la Région de Bruxelles-Capitale, représentée par son Gouvernement, tendant à la suspension de l'exécution de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme de droit public BRUSSELS INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY (BIAC), publié au Moniteur belge du 15 juillet 2004;

Vu la requête introduite le même jour par la même requérante qui demande l'annulation du même acte;

Vu la requête introduite le 1^{er} septembre 2004 par laquelle société anonyme de droit public BRUSSELS INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY (BIAC) demande à être reçue en qualité de partie intervenante dans la procédure en référé;

Vu la note d'observations et le dossier administratif de la partie adverse;

Vu le rapport de M. THIBAUT, auditeur au Conseil d'Etat;

Vu l'ordonnance du 29 septembre 2004 décidant qu'il y a lieu de renvoyer l'affaire devant une chambre de trois membres;

Vu l'ordonnance du 30 septembre 2004 fixant l'affaire à l'audience du 19 octobre 2004 à 9.30 heures;

Vu la notification de l'ordonnance de fixation et du rapport aux parties;

Entendu, en son rapport, M. HANOTIAU, président de chambre;

Entendu, en leurs observations, Me P. MOËRYNCK, loco Me D. LAGASSE, avocat, comparaissant pour la requérante, Me J. BOUCKAERT, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et Me M. SALMON, avocat, comparaissant pour la partie intervenante;

Entendu, en son avis conforme, M. THIBAUT, auditeur;

Vu le titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que les faits utiles à l'examen de la demande de suspension se présentent comme suit :

1. La société anonyme de droit public BRUSSELS INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY (BIAC) a été constituée sous la forme d'une société anonyme par un acte notarié du 11 décembre 1987. Conformément à l'article 3 de ses statuts, elle a son siège à Bruxelles. Le 25 août 1998, elle est classée dans la catégorie des entreprises publiques autonomes et devient une société anonyme de droit public au sens de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Ses statuts sont approuvés le même jour et lui assignent pour objet la gestion, par des méthodes industrielles et commerciales, de l'ensemble des activités de

l'aéroport de Bruxelles-National, à l'exception des missions de service public confiées à Belgocontrol en vertu de l'article 171 de la loi du 21 mars 1991 précitée et de toute tâche de police générale et d'inspection aéronautique ainsi que la conception, la construction, l'aménagement, l'entretien, la modernisation, le développement et l'exploitation des installations au sol de l'aéroport de Bruxelles-National et de ses dépendances, en ce compris les parkings pour véhicules, les voies d'accès, les pistes et les "aprons".

2. Le chapitre III du titre XIII de la loi-programme du 30 décembre 2001 entré en vigueur le 1^{er} janvier 2002 est rédigé comme suit :

" CHAPITRE III. - Brussels International Airport Company

Art. 157. En vue d'améliorer l'accès de la société anonyme de droit public «Brussels International Airport Company», dénommée ci-après «BIAC», au marché des capitaux ou de faciliter la réalisation d'opérations permettant de renforcer la structure de son capital, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, prendre toutes mesures utiles en vue :

- 1^o de modifier le statut juridique de BIAC, notamment sa forme juridique, la composition et les règles de fonctionnement de ses organes de gestion et les mécanismes de tutelle administrative;
- 2^o dans le cadre de l'application des pouvoirs visés au 1^o :
 - a) de régler les relations individuelles de travail entre BIAC et les membres de son personnel statutaire (...);
 - b) de régler l'application des lois en matière de sécurité sociale des travailleurs aux membres du personnel visés au point a), (...);
 - c) de garantir au fonds de pension les moyens pour faire face à ses obligations;
 - d) d'organiser un régime transitoire en matière de relations collectives de travail au sein de BIAC jusqu'aux élections sociales qui se tiendront en 2008.

Art. 158. § 1^{er}. Sans préjudice des règles imposées par l'Administration de l'aéronautique en matière de sécurité, de sûreté, de protection de l'environnement et de facilitation, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, soumettre l'exploitation d'installations aéroportuaires dont la compétence de régler l'équipement et l'exploitation est confiée à l'Etat fédéral à l'octroi d'une licence d'exploitation individuelle et assortir cette licence de conditions d'exploitation visant à sauvegarder l'intérêt général, le cas échéant en remplacement de missions de service public.

§ 2. L'arrêté pris en vertu du § 1^{er} fixe :

- 1^o les critères d'octroi d'une licence d'exploitation, dans le respect du § 3;
- 2^o la procédure d'octroi des licences d'exploitation;
- 3^o les obligations à respecter par le titulaire de la licence d'exploitation, dans le respect du § 4;
- 4^o les cas dans lesquels une licence d'exploitation peut être révisée ou retirée et les procédures applicables;
- 5^o le sort d'une licence d'exploitation en cas de transfert d'installations aéroportuaires ou en cas de changement de contrôle, fusion ou scission du titulaire d'une licence

d'exploitation et, le cas échéant, les conditions à remplir et la procédure à suivre pour le maintien ou le renouvellement de la licence d'exploitation dans ces cas.

§ 3. L'octroi d'une licence d'exploitation instituée en vertu du § 1^{er} est soumis à des critères objectifs et transparents qui peuvent notamment porter sur :

- 1° l'honorabilité et l'expérience professionnelle du demandeur, ses capacités techniques et financières et la qualité de son organisation;
- 2° la capacité du demandeur de répondre aux nécessités du trafic aérien belge et d'assurer la sécurité des personnes et la sécurité et la qualité des installations aéroportuaires.

§ 4. Les obligations arrêtées en vertu du § 2, 3°, visent notamment à :

- 1° assurer la qualité des services, la capacité et le développement des installations aéroportuaires, la sécurité des personnes et des installations aéroportuaires et la protection de l'environnement;
- 2° assurer le contrôle des revenus que le titulaire d'une licence d'exploitation peut percevoir par unité de trafic;
- 3° assurer que les redevances aéroportuaires perçues par le titulaire d'une licence d'exploitation sont non discriminatoires, transparentes, orientées en fonction des coûts et suffisamment décomposées;
- 4° assurer la transparence et la publicité des conditions d'utilisation des installations aéroportuaires.

§ 5. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, assurer l'application des dispositions prises en exécution du présent article par des sanctions civiles, administratives et pénales.

Les sanctions pénales ne peuvent excéder une peine d'emprisonnement d'un an et une amende de cinq cents euros. Les dispositions du Livre I^{er} du Code pénal, y compris le Chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions aux dispositions en question.

Les amendes administratives ne peuvent excéder deux millions d'euros ou trois pour cent du chiffre d'affaires que la personne en cause a réalisé dans le cadre de l'exploitation d'installations aéroportuaires au cours du dernier exercice clôturé, si ce dernier montant est supérieur.

Toute amende administrative imposée à une personne et devenue définitive avant que le juge pénal ait statué définitivement sur les mêmes faits ou des faits connexes, s'impute sur le montant de toute amende pénale qui serait prononcée pour ces faits à l'égard de la même personne.

Art. 159. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, aux conditions qu'il définit, autoriser l'Etat ou la Société fédérale de Participations à céder partie des actions qu'ils détiennent dans le capital de BIAC, par voie d'une ou plusieurs opérations d'offre publique de vente ou d'offre publique de vente et de souscription d'actions BIAC, de placement privé ou de cession de gré à gré, y compris par échange ou apport en société, le cas échéant sans que cette cession ne soit soumise aux articles 39, § 4, et 192 de la loi du 21 mars 1991 précitée.

La contrepartie d'une cession visée à l'alinéa 1^{er} réalisée autrement que par la voie d'une offre publique doit faire l'objet d'une attestation d'équité émise par un établissement de crédit ou une entreprise d'investissement de renommée internationale.

(...)

Art. 163. § 1^{er}. Les arrêtés pris en vertu des articles 157 et 158 de la présente loi peuvent modifier, compléter, remplacer ou abroger les dispositions légales en vigueur.

§ 2. Avant leur publication au Moniteur belge, les arrêtés pris en vertu des articles 157 et 158 précités sont communiqués aux Présidents de la Chambre des représentants et du Sénat.

Art. 164. § 1^{er}. Les pouvoirs accordés au Roi par les articles 157 et 158 de la présente loi expirent le 30 juin 2003.

§ 2. Les arrêtés pris en vertu des articles 157 et 158 précités cessent de produire leurs effets s'ils n'ont pas été confirmés par la loi dans les six mois de leur date d'entrée en vigueur. La confirmation produit ses effets à cette date.

§ 3. Après le 30 juin 2003, les arrêtés pris en vertu des articles 157 et 158 précités et confirmés conformément au § 2 ne peuvent être modifiés, complétés, remplacés ou abrogés que par une loi.

(...)"

3. La loi-programme du 5 août 2003, en son article 39, reporte, dans l'article 164, §§ 1^{er} et 3, de la loi-programme du 30 décembre 2001, les dates du 30 juin 2003 au 30 juin 2004.

4. Le 27 mai 2004, le Roi prend l'arrêté "relatif à la transformation de BRUSSELS INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY (BIAC) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires". Cet arrêté royal transforme la BIAC, "sans rupture de continuité de sa personnalité juridique et sans restriction quant à son objet social, en société anonyme de droit privé régie par le Code des sociétés à la date fixée par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres"; une installation aéroportuaire est, selon l'article 1^{er}, 2^o, du même arrêté royal, "toute surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant des bâtiments, installations et matériel) destinée à être utilisée, principalement, pour l'arrivée, le départ, le stationnement, l'entretien, l'approvisionnement, le chargement, le déchargement et les évolutions à la surface des aéronefs, ainsi que l'accueil des passagers".

5. L'article 55 dudit arrêté dispose ce qui suit :

" L'exploitation des installations aéroportuaires qui, à la date fixée par le Roi conformément à l'article 2 sont exploitées par B.I.A.C., est réputée faire l'objet d'une licence d'exploitation.

Le Roi règle les conditions de la licence d'exploitation de B.I.A.C. par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres. Le chapitre IV du présent arrêté s'applique à cette licence d'exploitation, à l'exception de l'article 29".

6. Le même arrêté porte, en son article 63, que "le Roi fixe la date d'entrée en vigueur de chacune des dispositions du présent arrêté".

7. Le 21 juin 2004, le Roi octroie à BIAC la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. Publié au Moniteur belge du 15 juillet 2004, cet arrêté entre en vigueur, conformément à son article 65, le jour où l'article 55 de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de BIAC en une société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires entre en vigueur. Il s'agit de l'acte dont la suspension de l'exécution est demandée.

8. L'article 68 de la loi-programme du 9 juillet 2004 confirme l'arrêté royal du 27 mai 2004 précité à l'exception des articles 5, §§ 2, 3 et 4, et 20, §§ 1, 3 et 5, "avec effet à la date de son entrée en vigueur";

Considérant que, par requête introduite le 1^{er} septembre 2004, la société anonyme de droit public BRUSSELS INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY (BIAC) demande à intervenir dans la procédure en référé;

Considérant qu'il ressort de l'article 54, alinéas 1^{er} et 2, des lois coordonnées sur les sociétés commerciales (dont la formulation se retrouve à l'article 522 du Code des sociétés), que seul le conseil d'administration a en principe le pouvoir de prendre, au nom d'une société anonyme, la décision d'intenter un procès et d'ester en justice comme représentant au procès; qu'en vertu de l'alinéa 4 de la même disposition (actuellement, l'article 522, § 2, du Code), les statuts peuvent toutefois "donner qualité à un ou plusieurs administrateurs pour représenter la société dans les actes ou en justice, soit seuls, soit conjointement";

Considérant que conformément à l'article 29, 1^o, de ses statuts, la S.A. BIAC est représentée par le président du conseil d'administration et l'administrateur délégué, agissant conjointement, ou par l'un d'eux et un autre administrateur, agissant conjointement;

Considérant qu'en l'espèce la décision d'agir a été prise par MM. VAN DEN BOSSCHE et DUYCK; que si la nomination par le Roi de M. VAN DEN BOSSCHE en tant qu'administrateur délégué a été publiée au Moniteur belge, la partie intervenante ne dépose aucune pièce relative à la nomination, et partant à la publication de celle-ci, de M. DUYCK à un des emplois lui permettant d'assurer la représentation de la société; que la requête en intervention est irrecevable;

Considérant que la partie adverse soulève une exception d'irrecevabilité tirée du défaut d'intérêt de la partie requérante; qu'elle expose que celle-ci ne démontre pas que l'acte attaqué léserait ses intérêts directement et de manière certaine et personnelle, que les effets sur l'environnement bruxellois ne suffisent pas à justifier d'un intérêt personnel et direct, qu'un impact possible sur l'environnement ne suffit pas pour justifier d'un intérêt ayant ces qualités; que, selon la partie adverse, la requérante ne montre nullement en quoi l'acte attaqué aurait des effets tellement négatifs pour l'environnement bruxellois que ses intérêts en seraient lésés, que si l'acte attaqué a des effets sur l'environnement, l'intérêt ne peut être considéré comme personnel et direct pour la Région mais pour certains de ses habitants; qu'à son estime, les effets craints ne sont pas imputables à l'acte attaqué mais à d'autres mesures, comme celles relatives à la gestion des nuisances sonores résultant des vols des avions; que, à son avis, comme il le précise, l'acte attaqué ne porte pas préjudice aux compétences de l'autorité administrative tant en ce qui concerne la réglementation aérienne que les normes en matière environnementale destinées à limiter les nuisances générées par l'exploitation d'installations aéroportuaires; que la partie adverse fait valoir également que la requérante ne s'est pas portée candidate à l'exploitation de l'aéroport, ce qui aurait pu lui permettre de justifier d'un intérêt personnel et direct; qu'elle prétend que l'intérêt n'est pas légitime en ce qu'il serait justifié par la défense d'un arrêté pris par la requérante le 27 mai 1999 qui, pour la partie adverse, est illégal; qu'elle soutient que la suspension de l'exécution de l'acte attaqué ne produirait pas les avantages recherchés, en exposant qu'en vertu de l'article 55, alinéa 1^{er}, de l'arrêté royal du 27 mai 2004 précité, l'exploitation des installations aéroportuaires au moment de la transformation de BIAC en société anonyme est réputée faire l'objet d'une licence d'exploitation en sorte que même si cette licence était annulée, l'exploitation continuerait à être autorisée; que la partie adverse soutient que l'acte attaqué est, à quelques détails près, identique au contrat de gestion conclu entre l'Etat et la BIAC quant aux objectifs poursuivis, étant 80 mouvements coordonnés par heure en sorte que la suspension de l'exécution de l'acte attaqué ne produirait pas les avantages escomptés; qu'elle ajoute que, s'il s'agit d'examiner l'intérêt fonctionnel, un tel intérêt est limité à voir examinés des moyens tirés de la violation des prérogatives constitutionnelles ou légales;

Considérant que la requérante expose que l'acte attaqué lui fait grief et est, à ce titre, susceptible de recours, qu'en vertu de l'article 6, § 1^{er}, II, 1^o, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, elle est compétente en matière de protection de l'environnement, notamment quant à la protection de l'air contre la pollution et les agressions ainsi que la lutte contre le bruit; que, selon elle, la jurisprudence du Conseil d'Etat admet qu'au-delà des hypothèses où les autorités publiques peuvent invoquer un intérêt personnel, elles peuvent solliciter l'annulation de

décisions portant atteinte à l'environnement; qu'à son estime, l'acte attaqué accorde une licence d'exploitation qui aura des répercussions environnementales, et que, comme on le verra à l'occasion de l'examen des moyens, l'acte attaqué a été adopté en vertu d'une loi qui fait obligation au Roi de prendre en considération les répercussions environnementales; qu'elle ajoute que, étant compétente en matière de bruit, elle a intérêt à ce que l'exercice de ses compétences ne se trouve pas empêché par l'acte attaqué et que les procédures de concertation prévues par le législateur spécial soient respectées comme à ce qu'elle puisse assurer à sa population l'effectivité du droit constitutionnel à un environnement sain;

Considérant que la requérante se prévaut notamment d'un intérêt fonctionnel; qu'un tel intérêt permet à une personne qui n'est pas le destinataire direct d'un acte administratif d'en poursuivre l'annulation en soutenant que ses compétences ou les prérogatives qu'elle tient de la loi ou de la réglementation n'ont pas été respectées; que tel est bien le cas en l'espèce puisque la requérante soutient que l'acte attaqué empêche l'exercice de ses compétences et que les procédures de concertation n'ont pas été suivies; que l'exception ne peut être accueillie;

Considérant qu'en vertu de l'article 17, § 2, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, "la suspension de l'exécution ne peut être ordonnée que si des moyens sérieux susceptibles de justifier l'annulation de l'acte ou du règlement attaqué sont invoqués et à condition que l'exécution immédiate de l'acte ou du règlement risque de causer un préjudice grave difficilement réparable";

Considérant que l'article 8, alinéa 2, 5^o, de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'Etat dispose que la demande de suspension doit contenir un exposé des faits de nature à établir que l'exécution immédiate de l'acte ou du règlement attaqué risque de causer au demandeur un préjudice grave difficilement réparable;

Considérant qu'il résulte des dispositions précitées que le requérant doit, dans sa demande de suspension, démontrer in concreto que l'exécution de la décision contestée risque, si elle n'est pas suspendue, d'entraîner, pendant l'instance en annulation, des conséquences importantes se révélant dans les faits irréversibles ou difficilement réversibles au regard des effets qui pourraient s'attacher à l'annulation poursuivie au principal;

Considérant qu'au titre du risque de préjudice grave difficilement réparable que lui causerait l'exécution immédiate de l'acte dont elle demande la suspension de

l'exécution, la requérante fait valoir que l'exploitation actuelle de l'aéroport de Bruxelles-national cause de graves et importantes nuisances à la population de la Région de Bruxelles-capitale qui a formulé de nombreuses et constantes plaintes à ce sujet ; qu'elle ajoute que ces nuisances sont "pour une part substantielle d'entre elles, constitutives d'infractions dûment constatées" ; qu'elle soutient que le gestionnaire de l'aéroport a pour ambition de développer son activité, et que "son contrat de gestion lui impose d'ailleurs une rentabilité accrue en lui fixant comme objectif l'accroissement de la capacité des pistes de 64 à 80 mouvements par heure à partir de l'année 2000" et que ces développements feront qu'elle-même se trouvera "devant le fait accompli d'une marche économique forcée, autorisée par l'acte attaqué, l'empêchant d'encore exercer efficacement ses compétences en matière de protection de l'environnement, soit sur la base des normes existantes, soit sur la base des normes à adopter à l'avenir pour garantir à sa population le droit fondamental qui lui est pourtant reconnu par l'article 23, 4° de la Constitution";

Considérant que le chapitre IV 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 contient les articles 25 et suivants relatifs à l'octroi d'une licence d'exploitation d'une installation aéroportuaire; qu'il est, en ses dispositions utiles à l'examen de la demande, rédigé comme suit :

" CHAPITRE IV. - Exploitation d'installations aéroportuaires

Section Ire. - Champ d'application

Art. 25. Cette (sic) chapitre s'applique aux installations aéroportuaires de l'aéroport de Bruxelles-National dont la compétence de régler l'équipement et l'exploitation ressortit à l'Etat fédéral, sans préjudice de l'application de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne et des compétences de la Direction générale Transport Aérien.

Section II. - Licence d'exploitation

Art. 26. L'exploitation de toute installation aéroportuaire est soumise à l'octroi préalable par arrêté royal d'une licence d'exploitation individuelle à durée indéterminée.

Art. 27. Pour obtenir une licence d'exploitation, le demandeur doit :

- 1° démontrer son honorabilité et son expérience professionnelles, ses capacités techniques et financières et la qualité de son organisation;
- 2° avoir la capacité de répondre aux nécessités du trafic aérien belge et de satisfaire les besoins des usagers à long terme;
- 3° soumettre un plan de développement quinquennal;
- 4° présenter les qualités nécessaires pour assurer la sûreté des personnes;

- 5° présenter les qualités nécessaires pour assurer la sécurité et la qualité des installations aéroportuaires;
- 6° obtenir et démontrer sa capacité de conserver la certification des installations aéroportuaires;
- 7° s'engager à constituer une couverture adéquate du risque en matière de responsabilité civile créé par l'exploitation d'installations aéroportuaires, en ce compris les risques de guerre et de terrorisme dans la limite des normes et usages internationaux, ainsi que du risque d'incendie et des périls connexes relatifs aux installations aéroportuaires dont il a la propriété ou l'usage;
- 8° s'engager à garantir son indépendance à l'égard des usagers.
- 9° démontrer son aptitude à gérer les nuisances notamment sonores occasionnées par l'exploitation aéroportuaire et son aptitude à gérer les coûts externes.

Art. 28. 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.

Art. 29. § 1^{er}. Les demandes afin d'obtenir une licence d'exploitation sont adressées à l'autorité de régulation économique.

(...)

§ 2. Dès réception de la demande visée au § 1^{er}, l'autorité de régulation économique envoie un accusé de réception au demandeur et, le cas échéant, en informe le ministre.

(...)

§ 3. (...)

Section III. - Obligations du titulaire d'une licence d'exploitation, tarification et comptabilité

Art. 30. 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;
- 2° établir tous les cinq ans un plan de développement quinquennal;
- (...)
- (...)"

Considérant que les articles 23 et 24, 33 et 34 de l'acte attaqué sont rédigés comme suit :

" Section V. - Capacité et développement de l'aéroport de Bruxelles-National

Art. 23. Le titulaire met à disposition la capacité nécessaire pour répondre à la demande de services aéroportuaires, compte tenu des restrictions imposées pour des raisons de sécurité et de gestion de trafic par l'organisme de contrôle aérien, notamment en terme de répartition entre les atterrissages et décollages, et des normes et usages internationaux;

Art. 24. Sans préjudice des objectifs de sécurité spécifiés par les normes et usages nationaux et internationaux, le titulaire définit, au plus tard un an après l'attribution de la licence, en collaboration avec l'organisme de contrôle aérien, les adaptations procédurales ou d'équipements ou d'infrastructure nécessaires, en ce compris le calendrier de mise en oeuvre, pour porter la capacité déclarée des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National à quatre-vingts mouvements coordonnés par heure, et ce pendant chaque heure de la journée au cours de laquelle la demande de capacité est présentée avec maintien du niveau de sécurité actuel. Dans l'intervalle, le titulaire garantit la capacité déclarée des pistes, en circonstances normales et moyennant l'application des règles en vigueur pour les aéroports complètement coordonnés à septante-quatre mouvements coordonnés par heure.

(...)

Section VII.- Environnement

(...)

Art. 33. § 1^{er}. Dans les limites de ses compétences et possibilités, le titulaire s'efforce au maximum de réduire le bruit généré par le trafic d'aéronefs au sol, en mettant en oeuvre une gestion appropriée du trafic, en réalisant ou faisant réaliser les infrastructures nécessaires et en mettant au point les procédures nécessaires.

§ 2. Le titulaire s'engage à installer dans les meilleurs délais un système d'égouttage indépendant des systèmes urbains avoisinants, afin de collecter les eaux de pluies et les eaux usées en provenance de l'aéroport de Bruxelles-National.

§ 3. Pour le dégivrage des pistes d'atterrissage et de décollage, le titulaire utilise des produits qui sont les moins dommageables pour l'environnement compte tenu des impératifs de sécurité.

§ 4. En cas de travaux concernant les infrastructures au sol, le titulaire fera ses meilleurs efforts pour limiter les nuisances environnementales occasionnées par ces travaux.

Art. 34. Le titulaire respecte et fait respecter, dans le cadre de son exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande, après concertation avec l'Etat fédéral";

Considérant que l'acte attaqué, qui en lui-même ne permet que l'exploitation d'installations aéroportuaires, c'est-à-dire d'installations au sol, est cependant susceptible d'avoir des influences environnementales dues aux nuisances provoquées par le bruit des avions décollant des installations aéroportuaires ou y atterrissant, dont l'origine et les effets ne sont donc pas exclusivement localisables sur le territoire de la Région flamande;

Considérant que l'acte attaqué ne contient aucune règle particulière environnementale, l'Etat fédéral étant du reste sans compétence pour imposer de telle règle, à l'occasion de l'édiction d'un acte individuel tel que celui de l'espèce, la protection de l'environnement étant une matière régionale et la détermination des routes aériennes ressortissant à une police spéciale;

Considérant qu'il ressort des termes mêmes de la décision dont la suspension de l'exécution est demandée que l'exploitation actuelle comme l'exploitation future de l'aéroport ne peuvent se faire que dans le respect des prescriptions environnementales des Régions concernées; que le passage de 74 mouvements coordonnés à l'heure à 80 mouvements n'est pas de nature à rendre impossible ou nettement plus difficile l'exercice des compétences de la requérante; que cette augmentation n'atteint même pas 10 p.c. et qu'aucun élément n'est avancé pour établir que la requérante subirait seule cette augmentation; que le risque de préjudice grave difficilement réparable allégué n'est pas établi;

Considérant qu'une des conditions requises par l'article 17, § 2, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées pour que le Conseil d'Etat puisse ordonner la suspension de l'exécution de l'acte attaqué fait défaut; que la demande de suspension ne peut être accueillie,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en intervention introduite par la société anonyme de droit public BRUSSELS INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY (BIAC) dans la procédure en référé est rejetée.

Article 2.

La demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué est rejetée.

Article 3.

Les dépens relatifs à la requête en intervention introduite par la société anonyme de droit public BRUSSELS INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY, liquidés à la somme de 125 euros, sont mis à la charge de cette dernière.

Les dépens sont réservés pour le surplus.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le dix-neuf novembre deux mille quatre par :

M.	HANOTIAU,	président de chambre,
M ^{me}	GUFFENS,	conseiller d'Etat,
M.	DAOUT,	conseiller d'Etat,
M.	SCOHY,	greffier.

Le Greffier,

Le Président,

G. SCOHY.

M. HANOTIAU.