

Les impacts de la libéralisation et de la régionalisation sur la durabilité du secteur aérien civil en Belgique

François Lohest & David Aubin

François Lohest : Chercheur-doctorant du F.R.S-FNRS au sein de l'Institut de Science Politique Louvain-Europe, Université Catholique de Louvain. francois.lohest@uclouvain.be

David Aubin : Professeur de Sciences Politiques à l'Université Catholique de Louvain.

Résumé :

Depuis plus de vingt ans, la régionalisation des compétences aéroportuaires et la libéralisation des droits de trafic au sein de l'Union européenne ont profondément transformé la régulation du secteur aérien en Belgique. Cet article analyse les impacts de ces changements de régulation sur la durabilité du secteur. Sur base de trois analyses empiriques, les auteurs montrent que la réorganisation de la configuration des acteurs issue de la libéralisation et de la régionalisation a provoqué des situations de concurrence entre autorités publiques qui posent certains problèmes de durabilité. À cette fin, ils mobilisent l'analyse en termes de régimes institutionnels de ressources, transposée ici à l'étude de la régulation des secteurs d'industrie de réseau.

1. Introduction

Au cours des vingt dernières années, la régulation du secteur aérien en Belgique s'est profondément transformée. La régionalisation des compétences aéroportuaires et la libéralisation des droits de trafic au sein de l'Union européenne ont donné naissance à de nouvelles stratégies de développement. Aujourd'hui, alors que les préoccupations environnementales sont de plus en plus importantes, il convient de se demander si ces transformations de la régulation du secteur aérien en Belgique ont eu des impacts en termes de durabilité.

L'objectif de cet article est d'analyser ces impacts. Au niveau belge, la régionalisation et la libéralisation ont provoqué une réorganisation importante de la régulation du secteur entre acteurs publics et parfois privés. Cette étude avance l'hypothèse que cette nouvelle configuration est caractérisée par des situations de rivalité entre autorités publiques qui portent préjudice à la durabilité. Pour vérifier cette hypothèse, nous mobilisons l'analyse en termes de régimes institutionnels. Cet outil analytique présente l'avantage de s'intéresser à l'ensemble des règles formelles qui interviennent dans la régulation d'une ressource et permet d'identifier l'évolution de la configuration des acteurs impliqués dans le pilotage du secteur ainsi que leurs rivalités d'usage sur le réseau.

Cette contribution se compose de trois parties. La première section présente brièvement le cadre d'analyse et la méthode utilisée. La deuxième section traite du contexte réglementaire propre au secteur aérien en Belgique et s'intéresse à l'évolution de cette régulation au cours du XX^e siècle. La troisième section analyse les impacts de la libéralisation et de la régionalisation sur la durabilité des activités du secteur à partir de trois analyses empiriques.

2. Cadre d'analyse

Initialement développée pour étudier la durabilité de la gestion des ressources naturelles, l'analyse en termes de régimes institutionnels est ici transposée à l'analyse des changements de régulation au sein du secteur aérien civil. Ainsi, nous considérons que le réseau aérien fournit, au même titre que les ressources naturelles, des biens et des services dont l'exploitation par des groupes d'utilisateurs est susceptible de mener à des situations préjudiciables à l'objectif de durabilité¹.

Selon cette approche, la régulation des usages du réseau est appréhendée au moyen de la notion de régime institutionnel². Le régime institutionnel désigne l'ensemble des règles formelles réglant les rapports entre les acteurs du secteur à propos des usages du réseau. Ces règles sont le résultat de l'articulation entre les politiques publiques et les droits de propriété³. Alors que les politiques publiques sont les décisions prises par les autorités politico-administratives pour convaincre les usagers du réseau aérien d'adopter tel ou tel comportement, les droits de propriété désignent les propriétaires de la ressource et précisent leurs droits d'usage et de disposition sur elle et/ou les modalités de concession de ces droits à d'autres usagers. À noter que les politiques publiques modifient, concrétisent ou restreignent couramment l'utilisation des droits de propriété, parfois en échange d'une compensation⁴. Dans le cas du secteur aérien, l'articulation entre politiques publiques et droits de propriété est d'autant plus complexe que ces composants émanent également des réglementations internationales, qui précèdent généralement le droit interne⁵.

En portant attention sur l'ensemble des règles formelles émanant de ces différents niveaux de régulation, l'analyse en termes de régimes institutionnels consiste à reconstruire la logique d'action du régime au cours du temps. En combinant les apports théoriques de l'analyse des politiques publiques et de l'économie institutionnelle, elle permet d'identifier la nature des changements de régulation au sein du secteur et surtout de mesurer les impacts de ces changements sur la configuration d'acteurs. Cette configuration d'acteurs correspond à l'ensemble des acteurs publics et privés impliqués dans le fonctionnement du secteur, c'est-à-dire la production, la fourniture et la consommation des biens et services de transport fournis à l'aide des infrastructures de réseau. À cet égard, la littérature nous apprend que les processus de libéralisation ont eu, au sein des secteurs d'industrie de réseau, un effet de découplage, provoquant l'autonomisation des acteurs au sein du secteur et une différenciation de leurs tâches de régulation⁶.

Figure 1 : Cadre d'analyse et relations de causalité

Selon notre modèle causal, ce sont les transformations de cette configuration provoquées par le changement de régulation qui sont susceptibles de poser certains problèmes en termes de durabilité (cf. figure 1). Le développement durable se définit par «un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs»⁷. Ainsi, conformément à la littérature générale sur la durabilité⁸, on distingue trois enjeux particuliers de l'exploitation durable des réseaux techniques : environnemental, social et économique. Ainsi, les impacts sur la durabilité sont évalués à ces trois niveaux et ils désignent les effets des (changements de) régulation sur les aspects économiques (par ex. santé financière des entreprises), sociaux (par ex. qualité des emplois du secteur) et environnementaux (par ex. nuisances sonores) de l'exploitation du réseau.

Avant de traiter précisément de ces impacts, nous présentons, sur base de l'analyse des régimes institutionnels, l'évolution de la régulation du secteur en Belgique dans la seconde partie du XX^e

siècle.

3. Évolution de la régulation du secteur en Belgique (1945-2012)⁹

Depuis 1944, la Convention de Chicago sert de base internationale à la réglementation de l'aviation civile. Ce texte fondamental reconnaît aux États une souveraineté complète et exclusive sur leur espace aérien. Le passage d'un aéronef dans un espace aérien national dépend d'une autorisation de l'État survolé¹⁰. En Belgique comme ailleurs, les autorisations de survol du territoire par des aéronefs étrangers sont formulées dans des accords bilatéraux qui, conformément aux normes de la Convention, précisent les droits de trafics accordés, les routes concernées, les compagnies désignées, ainsi que les tarifs et les principes d'arbitrage des rivalités éventuelles¹¹.

Dès l'instauration de ce système bilatéral, la Belgique opte pour une stratégie protectionniste de développement des activités aéronautiques. L'accès et l'usage du réseau sont dictés par l'État¹², qui met en place un système d'exploitation monopolistique des lignes aériennes régulières au départ de la Belgique, en accordant une concession exclusive à la Sabena¹³. En 1946, les autorités publiques créent la Régie des voies aériennes (RVA) pour permettre une exploitation optimale des aéroports selon les méthodes commerciales et assurer la sécurité de la navigation aérienne¹⁴. Dans cette configuration, l'État détient l'ensemble des tâches de régulation et de pilotage du secteur au sein d'un «monopole fonctionnel». En disposant de la propriété sur toutes les infrastructures et par la détention de tous les leviers réglementaires et économiques, y compris le financement de la Sabena¹⁵, les pouvoirs publics belges ont pour objectif de créer, via le développement du réseau aérien, des opportunités pour l'économie du pays. C'est le développement économique qui est visé.

Cette logique d'action, inchangée pendant plus de trois décennies, sera entièrement transformée par la libéralisation européenne. Longtemps timide sur la question de l'aviation, la Commission européenne amorce au milieu des années 1980 un processus d'ouverture des droits de trafic. Ce processus se parachève en 1992 avec l'entrée en vigueur du troisième paquet libéralisation¹⁶. Ce dernier instaure la liberté d'accès, pour les opérateurs communautaires, à toutes les liaisons aériennes et à tous les aéroports à l'intérieur de l'Union. Au sein du régime de Chicago, l'Union européenne met donc en place un régime multilatéral fondé sur la liberté de l'air à l'intérieur de ses frontières. Cette nouvelle réglementation force les autorités belges à mettre fin au monopole accordé à la Sabena¹⁷. De nouvelles règles répondant aux principes de concurrence sont également établies pour le marché de l'assistance en escale et l'attribution des créneaux horaires¹⁸. Par ailleurs, les aides aux compagnies aériennes sont soumises à une autorisation de la Commission et certaines obligations de service public peuvent être imposées aux compagnies, la plupart du temps pour des raisons de désenclavement économique. Plus récemment, les accords du Ciel ouvert avec les États-Unis ont ouvert la concurrence sur les lignes transatlantiques¹⁹ et les règlements du Ciel unique ont amorcé une transformation de l'organisation du contrôle aérien en Europe²⁰.

Ces réglementations modifient fortement le contexte d'élaboration des politiques nationales liées au secteur. La stratégie de financement de la Sabena et de désignation monopolistique n'est plus possible. Dès la fin des années 1980, le secteur voit ainsi se réorienter les stratégies publiques de développement du secteur vers l'exploitation aéroportuaire. En effet, l'enjeu est désormais d'attirer les compagnies qui, auparavant, n'étaient pas autorisées à exploiter les plateformes du pays. C'est dans ce contexte et en vue de vitaliser l'exploitation des infrastructures aéroportuaires publiques

régionales que le gouvernement belge décide de régionaliser les aéroports publics, à l'exception de Bruxelles-National.

Prévu par les lois spéciales de réformes institutionnelles de 1980 et 1988²¹, le transfert aux entités fédérées de la propriété sur les aéroports publics et de la compétence pour ces infrastructures, est effectif depuis 1989²². Cette décision entraîne une refonte du système d'exploitation des aéroports dans le pays et enclenche de nombreuses réformes législatives. Du point de vue du développement aéroportuaire, il faut désormais compter trois stratégies distinctes : une en Région wallonne, une en Flandre et une à Bruxelles-National. En Flandre, la gestion des aéroports reste entre les mains de l'administration régionale, au sein de services à gestion séparée²³. Il semble que les autorités flamandes n'aient pas fait du développement aéroportuaire une priorité. Par contre, la Région wallonne parie sur le développement des infrastructures de l'aéroport de Charleroi et de Liège pour redynamiser son économie en crise. Elle opte pour une concession d'exploitation à des sociétés de gestion privées²⁴ et la création d'une agence spécialisée, la SOWAER²⁵, chargée de gérer les participations financières de la Région dans ces sociétés et de mettre en place la politique de lutte contre les nuisances sonores ainsi que les stratégies de développement économique autour des aéroports.

Suite à cette régionalisation, l'État central conserve la compétence pour l'aéroport de Bruxelles-National. Afin d'augmenter les performances du site, les pouvoirs publics décident d'assainir le mode de gestion de l'aéroport principal du pays qui était, depuis 1987, partagée entre une société de droit privé (BATC) et la RVA²⁶. Initiée dès la régionalisation, cette réforme de la RVA se parachève en 1998 avec la création de deux organismes : *Brussels International Airport Company* (BIAC), société anonyme de droit public, qui reprend toutes les activités de gestion et d'exploitation commerciales de l'aéroport de Bruxelles-National, et Belgocontrol, entreprise publique autonome, qui reprend l'ensemble des tâches de contrôle aérien de la RVA²⁷. Les contrats de gestion entre ces deux entités et l'État sont approuvés par arrêté royal²⁸.

Ainsi, à l'heure actuelle, contrairement à la configuration qui a prévalu auparavant, la régulation du secteur aérien en Belgique est complètement éclatée et la souveraineté de l'État sur le réseau est très limitée. Les impacts du changement de régulation s'observent principalement en termes de droits de propriété.

D'une part, la législation européenne impose une limitation forte des droits de propriété de l'État. En effet, la libéralisation a surtout modifié le contenu des règles d'accès et d'usage du réseau, via l'introduction du principe de concurrence entre les compagnies aériennes et entre les prestataires de services. Ces politiques publiques limitent le contenu de la propriété formelle de l'État sur l'espace aérien, dont elles transfèrent la quasi-totalité des droits de disposition à l'Union européenne, à tout le moins pour les liaisons intra-européennes et une partie des liaisons transatlantiques. Il en résulte une perte de souveraineté de l'État, qui est privé de sa légitimité à déterminer les conditions d'accès et d'usage d'une ressource qui est pourtant formellement la sienne. D'autre part, la régionalisation de la propriété et des compétences aéroportuaires marque également un changement de régime par les droits de propriété. Après avoir cédé le contrôle de la définition des conditions d'accès au réseau, l'État fédéral a ainsi délégué le levier du développement infrastructurel et logistique aux Régions et/ou à des sociétés privées.

Cette érosion du rôle de l'État marque le passage d'une conception organique à une conception

fonctionnelle de gestion du réseau. La libéralisation a provoqué une forte complexification de la configuration des acteurs. C'est avec elle que les régulateurs indépendants font leur apparition : *Brussels Slots Coordination* pour la répartition des créneaux horaires à *Brussels Airport* et BSA-ANS pour la désignation du contrôleur aérien principalement. Par ailleurs, l'intégration du régime est transformée par la régionalisation, qui modifie les compétences pour les infrastructures. Il y a une multiplication d'acteurs : État fédéral, Régions, sociétés gestionnaires, Belgocontrol etc. Par conséquent, les différentes activités et composantes du secteur ne sont plus coordonnées entre elles via l'État. En outre, la privatisation d'un nombre important d'acteurs du secteur témoigne du basculement de la logique de service vers la logique commerciale, ce qui est une conséquence directe de la libéralisation. En Belgique, les grandes infrastructures de réseau sont en effet gérées par des sociétés de droit privé, voire même sont propriétés de sociétés privées (c'est le cas de l'aéroport de Bruxelles-National).

Ces changements ont transformé la logique de fonctionnement du secteur et ont participé à l'éclatement de la configuration des acteurs intervenant dans le pilotage du secteur. Afin d'évaluer l'impact de cette réorganisation, nous développons trois illustrations qui permettent de rendre compte de certaines incohérences du régime.

4. Les impacts du changement de régime sur la durabilité : trois analyses empiriques

Les impacts sur la durabilité sont généralement évalués à trois niveaux : environnemental, social et économique. Cette contribution ne nous permet pas de réaliser une analyse complète de ces trois dimensions. Par ailleurs, ce sont les interactions entre les composants du régime institutionnel du secteur qui nous intéressent, essentiellement au niveau de la configuration des acteurs. Trois analyses empiriques permettent de mettre en évidence les impacts de ces changements de régulation sur certains aspects de la durabilité du secteur aérien en Belgique : la qualité des emplois, la santé financière et économique des sociétés de gestion et le renouvellement des infrastructures et la lutte contre les nuisances sonores.

4.1. Le développement aéroportuaire et la création d'emplois : gages de durabilité sociale ?

En facilitant l'accès au marché aux compagnies aériennes européennes et états-uniennes, la libéralisation du secteur aérien civil a été accompagnée d'une augmentation continue du trafic en Europe. En Belgique, les chiffres sont assez clairs : le trafic aérien augmente de façon continue depuis le début des années 1990²⁹. En Wallonie, cet essor est d'autant plus marqué que l'activité aérienne, inexistante auparavant, y est aujourd'hui florissante. On est passé de 200 000 passagers à l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud (BSCA) en 1997 à plus de cinq millions en 2010 ; en 2008, *Liege Airport* passe devant *Brussels Airport* pour les activités de fret avec 639 000 tonnes³⁰. Au niveau belge, la principale évolution se situe donc au niveau de la croissance de l'activité des aéroports wallons.

La libéralisation, conjuguée à la régionalisation de la compétence aéroportuaire, s'est présentée comme une fenêtre d'opportunité pour les pouvoirs publics régionaux. De fait, elle permet d'attirer n'importe quelle compagnie sur des lignes aériennes qui faisaient l'objet de concessions monopolistiques. Au début des années 1990, les aéroports wallons, sous-exploités, constituent une

niche non négligeable et les autorités wallonnes décident d'activer leurs nouveaux droits de propriété sur ces infrastructures de réseau. La stratégie politique qui se met en place vise le développement des deux aéroports principaux tout en limitant la concurrence entre ces plateformes ; chacun d'eux obtient la garantie de bénéficier d'investissements publics dans les infrastructures³¹. Ainsi, dès le début des années 1990, une différenciation fonctionnelle est instaurée : un aéroport «passagers» (Charleroi) et un aéroport «fret» (Liège). En outre, afin d'inscrire la gestion aéroportuaire dans un cadre commercial, la Région concède des droits de disposition à des sociétés de gestion privées : *Brussels South Charleroi Airport* (BSCA) et *Liege Airport*. Alors qu'elles sont aujourd'hui privatisées, elles sont à l'époque majoritairement détenues par les pouvoirs publics. L'objectif consiste à promouvoir une gestion commerciale des aéroports tout en gardant un contrôle sur la poursuite des événements. En 2001, la Région crée une société de droit privé qu'elle détient entièrement, la SOWAER, et à qui elle transfère la propriété sur toutes les infrastructures.

Les investissements consentis permettent d'entamer assez rapidement des négociations avec les compagnies aériennes intéressées par l'exploitation des infrastructures aéroportuaires wallonnes. En 1996, un accord est signé entre les pouvoirs publics et la société de fret TNT, qui s'installe en 1998 à Liège; en 2001, Ryanair, société *low cost* irlandaise, fait de Charleroi sa base continentale et signe un accord avec la Région via la SOWAER. Dans le courant des années 2000, le développement se poursuit, les infrastructures s'agrandissent et se modernisent et de véritables zones économiques se constituent autour des aéroports. En toute logique, cette croissance des activités aéroportuaires est génératrice d'emplois et catalyse des activités économiques indéniables. En 2009, on dénombrait 2 483 emplois directs à Liège et 1 323 à Charleroi³². En termes de durabilité sociale, il faut cependant s'intéresser à la pérennité de ces emplois ainsi qu'à la qualité du statut social des travailleurs qui les occupent.

Or, tout en offrant une possibilité de développement économique, la libéralisation a donné aux compagnies aériennes une position stratégique avantageuse. En vertu de la liberté d'accès aux lignes aériennes, les compagnies aériennes ont tout le loisir de décider où elles désirent s'implanter. Conscientes de l'importance des activités aéroportuaires pour le redéploiement économique régional, elles ont profité du composant «libéralisation» du régime et ont fait jouer la concurrence entre les aéroports européens et donc entre autorités publiques compétentes ; elles ont pu «faire leur marché» en choisissant le lieu qui offrait le plus d'avantages et les conditions les plus favorables³³. Dans ce contexte, les compagnies n'hésitent pas à menacer de délocaliser leurs activités en cas d'atteinte au bon déroulement de leurs activités et aux avantages concédés. Cette dynamique n'est pas exclusive aux aéroports régionaux mais touche également celui de Bruxelles-National.

En 1999 par exemple, une grève menée à Liège par le personnel de TNT paralyse pendant 210 minutes les activités du transporteur ; celui-ci licencie alors vingt-cinq personnes et brandit la menace d'une délocalisation en cas de récurrence. De même, en 2003-2004, la firme DHL tente d'augmenter le nombre de vols de nuit à Bruxelles-National en promettant la création de 1 000 nouveaux emplois en 2003, puis entre 5 400 et 12 200 dans les années suivantes, alors qu'en 2002, les cinq sociétés du groupe en Belgique ne totalisaient que 3 200 équivalents temps plein. En outre, DHL place à l'époque en concurrence trois sites (Bruxelles-National, Leipzig et Votry) pour essayer de tirer à la baisse les exigences environnementales et sociales des pouvoirs publics concernés³⁴. Par ailleurs, l'essor des compagnies *low cost*, lié à la libéralisation, est justement fondé sur des conditions de travail particulièrement exigeantes et une maîtrise des coûts de personnel : personnel

réduit au maximum, et plus jeune car moins cher, temps de travail plus élevé pour des salaires plus bas, menaces de licenciement en cas de grève³⁵.

Ce déséquilibre stratégique en faveur des opérateurs de transport met en évidence la dépendance des autorités publiques vis-à-vis de ces opérateurs. L'activité aéroportuaire wallonne est dominée à 80 % par Ryanair à Charleroi et à plus de 50 % par TNT à Liège, les autres compagnies ne bénéficiant pas des mêmes avantages. La grande majorité des emplois du secteur dépend de l'activité de ces seules compagnies en face desquelles les pouvoirs publics ont peu de marge de manœuvre : une baisse des conditions avantageuses proposées se soldant mécaniquement par des menaces de déménagement des activités. La pérennité de ces emplois est par conséquent incertaine et en rivalité avec la qualité du statut social des travailleurs qui les occupent.

En effet, en permettant aux compagnies aériennes de faire jouer la concurrence entre aéroports européens, le contexte de libéralisation contribue à tirer vers le bas les conditions sociales des emplois créés - et place les différentes autorités publiques en concurrence. Il n'y a pas de coordination entre les composants européens du régime (la libéralisation) et les législations sociales nationales et régionales. Les compagnies profitent de cette incohérence et n'hésitent pas à menacer de délocaliser leurs activités en cas d'atteinte au bon déroulement de leurs activités et aux avantages concédés. D'un point de vue social, il est donc possible que le contexte de la libéralisation, conjugué à celui de régionalisation, influe sur la qualité des emplois dans le secteur. Il y a une tension claire entre la logique exclusivement commerciale du secteur, qui profite de la brèche ouverte par la libéralisation, et la qualité des exigences sociales au sein du secteur, pourtant gage de durabilité.

4.2. La durabilité financière et économique de Belgocontrol

Le cas de Belgocontrol est emblématique des conséquences de l'incohérence entre les composants européens, nationaux et régionaux du régime institutionnel. Si l'autonomisation financière du contrôleur aérien a jusqu'à présent permis une modernisation des infrastructures de navigation aérienne (radar, balises, système informatique, tours de contrôle), la santé financière de Belgocontrol est aujourd'hui problématique.

Il y a trois causes identifiables de la perte d'exploitation structurelle qui caractérise la situation financière de Belgocontrol : (1) la non-facturation d'une partie des services prestés dans les aéroports régionaux et l'impossibilité de les facturer au titre de l'accord de coopération de 1989, (2) la non-indexation des redevances à Bruxelles-National, qui sont fixées selon un taux unitaire qui n'a été pratiquement pas revu depuis 2001 et (3) l'exonération d'un certain nombre de vols d'État, publics ou humanitaires³⁶. Jusque récemment, ces manques-à-gagner étaient compensés par un report de facturation sur les redevances de route payées par les compagnies aériennes. Belgocontrol assurait ainsi sa santé financière par le financement croisé. Mais aujourd'hui, les règlements européens du Ciel unique interdisent formellement l'utilisation de ce mécanisme par les prestataires de services de la navigation aérienne. Cette nouvelle réglementation débouche aujourd'hui sur une situation de perte d'exploitation pour Belgocontrol, puisqu'elle est dans l'impossibilité de combler son déficit. En mars 2010, Belgocontrol a été contrainte de contracter un emprunt de 20 millions d'euros pour éviter la faillite³⁷.

En vertu du contrat de gestion qui la lie à l'État belge, Belgocontrol doit assurer la sécurité de la navigation aérienne dans l'espace aérien ainsi que lors des décollages et atterrissages sur les

aéroports du pays. À Bruxelles-national, toutes les prestations sont facturées, ce qui n'est pas le cas dans les aéroports régionaux. En effet, selon l'accord de coopération conclu entre la RVA à l'époque et les Régions, la RVA continuera à prêter gratuitement les services de navigation aérienne dans les aéroports régionaux. Ne pouvant plus compenser ces déficits, Belgocontrol réclame aujourd'hui à l'État et aux Régions de renégocier l'accord de coopération de 1989. Les Régions, principalement la Région wallonne, s'opposent fermement à cette négociation. Il est vrai, au début des années 1990, la prestation gratuite par la RVA puis Belgocontrol des services de navigation aérienne avait pour objectif de favoriser le développement des aéroports régionaux. La santé économique des aéroports wallons surtout, témoigne d'un contexte aujourd'hui différent qui laisse supposer que ces services pourraient être facturés. Sur ce composant national du régime, l'État, les Régions et Belgocontrol sont en rivalité. La position de la Région wallonne est sans doute à mettre en relation avec les avantages qu'elle offre aux compagnies basées sur ses aéroports. La Wallonie ayant fondé son redressement économique sur la logistique et le transport, la politique aéroportuaire ne doit certainement pas être ralentie ou perturbée par des frais supplémentaires, qui plus est dans un contexte difficile.

Face à ce refus, Belgocontrol espère que l'État prenne en charge la dette de l'entreprise publique. Ce dernier ne semble pas enclin à éponger cette dette qui menace pourtant la pérennité des activités de Belgocontrol³⁸. Qui plus est, l'indexation du prix des services prestés à Bruxelles-national, qui est du ressort de l'État fédéral et de la Direction générale du transport aérien, n'a pas été revue depuis 2003³⁹. Juridiquement, Belgocontrol se trouve écartelée entre l'application du composant national/régional par les Régions et l'application des composants européens par l'État fédéral, qui n'offre pas d'alternative à son entreprise publique. Cette situation rend incertaine la durabilité économique d'une partie du réseau. Le renouvellement des infrastructures et leur entretien, ainsi que le maintien de l'état qualitatif du réseau et des services de contrôle-commande, sont hypothéqués à causes du manque de ressources financières de la société. La complexité du régime est ici mise en exergue. Le cadre de régulation dans lequel s'insère Belgocontrol dépend des textes européens, qui priment sur les textes nationaux et régionaux. C'est cette interaction incohérente entre composants du régime qui produit des impacts sur la durabilité financière et technique du réseau, en mettant en concurrence les différentes autorités publiques intervenant dans la régulation du secteur : les Régions et l'État fédéral principalement.

Au niveau belge, il apparaît indispensable que l'État et Belgocontrol s'accordent sur un nouveau système de tarification qui soit de nature à assurer la rémunération de l'intégralité des services prestés et que le contrat de gestion soit adapté en conséquence. Les difficultés financières de Belgocontrol font planer une incertitude sur les projets à venir, phénomène qui se voit accentué par la menace que fait peser sur l'entreprise le contexte de concurrence pour le marché induit par le Ciel unique. En effet, au niveau européen, l'avenir du contrôle aérien est relativement incertain. Le rôle de la Commission européenne laisse entrevoir une perte de souveraineté encore plus grande des États sur leur espace aérien, puisque le contrôle aérien demeure quasiment la seule dernière prérogative de souveraineté nationale. Si un plan de rationalisation et d'harmonisation peut se concevoir, il convient néanmoins de mettre en débat les possibles impacts d'une privatisation des prestataires de services de la navigation aérienne, notamment en termes de sécurité et de priorisation des objectifs de ces entreprises.

4.3. Les nuisances sonores de l'aéroport de Bruxelles-National

En 1985, l'arrivée de DHL, une société de courrier express appartenant au groupe Deutsche Post, a marqué l'essor des activités nocturnes de l'aéroport de Bruxelles-National⁴⁰. Depuis cet événement, le développement de l'aéroport a été quasiment continu. À la fin de l'année 2001, la chute de la Sabena et les attentats du 11 septembre ont cependant contribué à faire baisser brutalement l'importance du trafic sur cet aéroport (14,5 millions de passagers en 2002 pour 19,5 millions en 2001)⁴¹. Cela étant, en termes de nombre de mouvements, après avoir connu un pic en 2000 avec 305 000 mouvements, les activités de l'aéroport apparaissent relativement stables, le nombre de mouvements pendant toute la période des années 2000 oscillant entre 250 000 et 225 000 mouvements selon les années⁴². Alors que ce développement continu de l'aéroport a généré de nombreuses contestations de la part des riverains à propos des nuisances sonores, cette question n'est aujourd'hui toujours pas réglée. Les nuisances sonores constituent pourtant un point essentiel de la durabilité écologique du secteur qui nécessite d'être régulé de façon cohérente.

Or, la gestion de ce problème à Bruxelles-National est complexe. En effet, l'aéroport de Bruxelles-National est situé en Région flamande, mais à proximité de Bruxelles et de quartiers densément peuplés. Par ailleurs, depuis la régionalisation, il est sous tutelle fédérale tout en étant géré par une société privée. Dans ce contexte, l'aéroport national fait l'objet d'un conflit entre la Région Bruxelles-Capitale, survolée par les avions au départ de Bruxelles-National, et la Région flamande, sur laquelle se situe l'aéroport et qui profite des retombées économiques des activités aéroportuaires. Entre les deux se situe le pouvoir fédéral, qui est compétent pour cet aéroport et notamment la définition des routes aériennes.

Au cours du temps, plusieurs plans de lutte contre les nuisances sonores se sont succédé mais aucun n'est parvenu à satisfaire l'ensemble des acteurs en présence. En 1999, la Ministre fédérale des Transports, Isabelle Durant (Ecolo), a pris un arrêté d'interdiction des vols de nuit entre 1h et 5h du matin. Rapidement, *Brussels Airport* et DHL, principal opérateur de nuit à l'époque, s'y sont opposés et la ministre, mise en minorité au sein du gouvernement, a dû retirer son arrêté. Plus récemment, en 2010, le Plan Schouppe a modifié le nombre de vols de nuit annuels (16 000 entre 23h et 6h du matin au lieu de 25 000) et prévoit un certain nombre de nuits calmes le week-end ainsi qu'une dispersion plus rationnelle des vols. Cependant, aucun organisme de contrôle indépendant n'a été créé et aucune limite n'a été fixée au développement de l'aéroport, ce que demandait pourtant la Région bruxelloise⁴³. Ce plan a par ailleurs suscité de vives oppositions de la part de l'Union belge contre les nuisances sonores qui l'a qualifié de «catalogue de mesurette qui ne résout pas le problème de la présence gênante d'un aéroport en plein tissu urbain»⁴⁴. Ces exemples mettent en évidence la complexité de la configuration d'acteurs et permettent de comprendre les mécanismes de neutralisation entre autorités publiques.

De façon générale, la Région Bruxelles-Capitale cherche à obtenir une réduction des nuisances sonores, alors que le pouvoir fédéral et la Flandre cherchent plutôt à privilégier le développement de l'aéroport, dont ils attendent d'importantes activités économiques et en matière d'emplois. D'un autre point de vue, la Région bruxelloise se veut partisane de la concentration des vols, car la dispersion, plutôt défendue par le Fédéral et la Flandre, revient à faire survoler davantage de zones habitées par les francophones. La différence de point de vue est donc nette⁴⁵. Ce phénomène de concurrence ne permet pas de limiter les impacts sonores des activités aériennes de Bruxelles-National sur les riverains, la situation étant figée par les intérêts et les compétences de chaque autorité publique.

Comme on le voit, le survol de Bruxelles par les avions en provenance ou à destination de l'aéroport de Bruxelles-National est une problématique complexe de rivalités présentant des aspects politiques, juridiques, économiques et environnementaux importants, mais aussi communautaires⁴⁶. Il n'y a pas en Belgique de trace d'action coordonnée pour lutter contre les nuisances sonores et la régionalisation ne facilite pas la résolution du problème. La Wallonie, elle, a clairement opté pour une politique de concentration des vols conjuguée à une forte politique d'accompagnement des riverains. Cette stratégie lui permet de maintenir la croissance des activités aéroportuaires, ce qui constitue également le principal enjeu des rivalités à Bruxelles-National. Au niveau belge, il n'y a donc pas de coordination entre autorités publiques régionales concernant les nuisances sonores, au contraire, les autorités publiques sont en concurrence.

Au niveau européen, la réglementation permet aux aéroports confrontés au problème du bruit d'introduire une série de restrictions des opérations, comprenant l'élimination progressive des avions les plus bruyants. Dans chaque pays de l'Union, les autorités compétentes peuvent interdire ou limiter l'exploitation d'avions ne répondant que de manière marginale aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Cependant, la directive précise que ces décisions doivent être prises au cas par cas, aéroport par aéroport⁴⁷, ce qui ne fait que renforcer la dynamique de concurrence à l'œuvre au niveau belge mais aussi européen. En effet, il en résulte, à nouveau, une possibilité pour les opérateurs de transport de faire valoir leur position stratégique : faire jouer la concurrence entre deux aéroports belges ou européens qui désirent obtenir l'installation d'une compagnie aérienne. L'emporterait celui qui est le plus laxiste d'un point de vue environnemental, avec toutes les conséquences que cela entraîne pour les riverains.

Comme dans les cas précédents, la concurrence et les rivalités entre autorités publiques sont mises en évidence. Dans ce cas-ci, cette concurrence pose problème pour résoudre le problème des nuisances sonores à Bruxelles-National.

5. Conclusion

Cette contribution avait pour objectif de proposer une première évaluation des effets de la libéralisation et de la régionalisation sur certains aspects de la durabilité du secteur aérien civil en Belgique. Trois analyses empiriques ont permis de vérifier l'hypothèse de travail. Suite au changement de régulation issu de la libéralisation et de la régionalisation, les phénomènes de réorganisation de la configuration des acteurs se caractérisent, pour les trois cas étudiés, par une concurrence entre autorités publiques qui pose certains problèmes de durabilité.

En effet, les deux ensembles de règles que sont la libéralisation des droits de trafic et la régionalisation de la compétence aéroportuaire sont en tension et permettent à certains acteurs de mettre en place des stratégies pouvant, à terme, porter atteinte à la durabilité des activités du secteur. Les faits démontrent un renforcement mutuel de ces deux processus, chacun créant des opportunités pour l'autre. Empiriquement, l'analyse en termes de régimes institutionnels a permis d'identifier des configurations d'acteurs complexes, où chacun exerce ses compétences et vise des objectifs particuliers, en fonction du nouveau contexte réglementaire, ce qui provoque des situations de rivalité et de neutralisation ; les préjudices à la durabilité qui en résultent ne peuvent alors être résolus. En effet, pour chacun des cas, les arbitrages ne sont pas réalisés ou réalisables, et demanderaient une coordination et une cohérence au moins au niveau belge, voire européen. Or nous avons pu observer que l'organisation de la régulation est aujourd'hui caractérisée par l'érosion de la souveraineté de l'État, notamment en termes de droits de propriété, tant sur l'espace

aérien que sur les infrastructures au sol, ce qui limite sa marge de manœuvre.

Par ailleurs, les trois études de cas révèlent une forte contradiction entre la logique commerciale et économique de développement du secteur et les exigences environnementales qui sont de plus en plus pressantes. Ce sont en effet des objectifs économiques qui conduisent, aujourd'hui comme il y a cinquante ans, les décisions politiques relatives au secteur aérien. Chaque région ou chaque aéroport décide de sa propre stratégie aéroportuaire et de l'insertion de celle-ci au sein de la politique économique régionale. Dans un contexte libéralisé, la régionalisation a engendré une concurrence accrue entre les aéroports et entre autorités publiques au niveau des réglementations sociales et environnementales. Afin d'attirer les compagnies aériennes, chaque aéroport et chaque région s'appuie non seulement sur le développement logistique des infrastructures, mais aussi sur les règles et sur les contraintes environnementales, sociales et économiques qui constituent autant de potentielles opportunités ou limites aux activités aériennes et aéroportuaires.

Au regard des faits, la perte de souveraineté de l'État au sein de la régulation du secteur aérien civil semble pourtant amenée à se poursuivre et à s'achever, alors que les exigences environnementales et sociales notamment demandent une cohérence et une coordination nécessaires pour éviter un possible nivellement vers le bas des règles touchant à ces deux dimensions. La coordination entre les réglementations européennes et régionales (locales) devra absolument être intensifiée, car le contexte actuel ne permet pas de pallier les effets pervers de ce manque de cohérence. Il apparaît donc comme nécessaire que, tant en Belgique que dans l'ensemble de l'Union européenne, soient posées plus clairement des limites à la concurrence entre les aéroports et entre autorités compétentes, afin de pouvoir répondre aux objectifs de durabilité.

Bibliographie

BAUBY (P.), «Dérégulation et re-régulation : les transformations du service public de l'électricité», in ROUBAN (L.), *Le service public en devenir*, Paris, L'Harmattan, 2000, p. 199-216.

BELGOCONTROL, *Rapport annuel*, 2009.

BERGMAN (L.) *et al.*, *Europe's network industries : conflicting priorities (telecommunications). Monitoring european deregulation 1*, Londres, CEPR, 1998.

BOURQUI (D.P.), *L'accès au marché unique du transport aérien dans l'Union européenne*, Bâle, Helbing & Lichtenhahn, 2006.

BRUSSELS AIRPORT, *Brutrends 2010*.

COEN (D.) et HÉRITIER (A.), *Refining regulatory regimes. Utilities in Europe*, Oxon, Edward Elgar, 2005.

COMMISSION MONDIALE SUR L'ENVIRONNEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT (CMED), *Notre avenir à tous*, Montréal, Éditions du Fleuve, 1988.

COURBE (P.), *Les limites du ciel. Enjeux du développement incontrôlé du transport aérien*, Namur, Fédération Inter-Environnement Wallonie, 2008.

DEVILLE (X.) et VENNIX (S.), *Economic importance of air transport activities in Belgium - Report 2009*, Bruxelles, Banque nationale de Belgique, 2011 (*Working paper* n° 218).

GENOUD (C.), «Libéralisation et régulation des industries de réseaux : diversité dans la convergence ?», *Revue internationale de politique comparée*, vol. 11, n° 2, 2004, p. 187-204.

GERBER (J.-D.), KNOEPFEL (P.), NAHRATH (S.) et VARONE (F.), «Institutional resource regimes : towards sustainability through the combination of property-rights theory and policy analysis», *Ecological Economics*, vol. 68, n° 3, 2009, p. 798-809.

GERBER (J.-D.), NAHRATH (S.) et VARONE (F.), «Régimes institutionnels de ressources et théorie de la régulation», *Revue de la régulation*, n°2, 2008, <http://regulation.revues.org> (consulté de 12 avril 2012).

GRARD (L.), *Le droit aérien*, Paris, PUF, coll. «Que sais-je ?», n° 1011, 1995.

KNOEPFEL (P.), KISSLING-NAEF (I.) et VARONE (F.), *Institutionelle Regime für natürliche Ressourcen : Boden, Wasser und Wald im Vergleich / Régimes institutionnels de ressources naturelles : analyse comparée du sol, de l'eau et de la forêt*, Bâle, Helbing & Lichtenhahn, 2001 ;

KNOEPFEL (P.), KISSLING-NAEF (I.) et VARONE (F.), *Institutionelle Ressourcenregime in Aktion / Régimes institutionnels de ressources naturelles en action*, Bâle, Helbing & Lichtenhahn, 2003.

KUPFER (F.) et LAGNEAUX (F.), *Economic importance of air transport an airport activities in Belgium - report 2006*, Bruxelles, Banque nationale de Belgique, 2009 (*Working paper* n° 158).

LOHEST (F.) et AUBIN (D.), *Analyse historique du régime institutionnel du secteur aérien en Belgique (1899-2010)*, Berne, Institut Universitaire Kurt Bösch, 2011 (*Working paper* n° 2).

LOHEST (F.) et AUBIN (D.), «La régulation de l'aviation civile en Belgique. Analyse des régimes institutionnels depuis 1899», *Courrier hebdomadaire du CRISP*, n° 2120-2121, 2011.

MAJONE (G.), *Regulating Europe*, Londres, New-York, Routledge, 1996.

MOSNIER (J.), «Le phénomène low cost : contre un certain nombre d'idées reçues», *Problèmes économiques*, n° 2843, 2004, p. 15-22.

NAHRATH (S.) et CSIKOS (P.), «Les impacts des processus de libéralisation sur la durabilité des grands services urbains : propositions pour un nouvel agenda de recherche», *Urbia - Les cahiers du développement urbain durable*, n°5, 2007, p. 115-140.

NASSAUX (J.-P.), «La Région de Bruxelles-Capitale face aux nuisances du trafic aérien (2004-2006)», *Courrier hebdomadaire du CRISP*, 2006, n° 1931-1932.

NAVEAU (J.), GODFROID (M.) et FRÜHLING (P.), *Précis de droit aérien*, Bruxelles, Bruylant, 2006, 2^e édition, p. 16.

VANTHEMSHE (G.), *La Sabena 1923-2001. Des origines au crash*, Bruxelles, De Boek, 2002, 2^e édition.

ZACCAÏ (E.), *Le développement durable. Dynamique et constitution d'un projet*, Bruxelles, Peter Lang, 2002.

Notes

1 GERBER (J.-D.), KNOEPFEL (P.), NAHRATH (S.) et VARONE (F.), «Institutional resource regimes : towards sustainability through the combination of property-rights theory and policy analysis», *Ecological Economics*, vol. 68, n° 3, 2009, p. 798-809 ; GERBER (J.-D.), NAHRATH (S.) et VARONE (F.), «Régimes institutionnels de ressources et théorie de la régulation», *Revue de la régulation*, n° 2, 2008, <http://regulation.revues.org> (consulté de 12 avril 2012).

2 La régulation des services de réseau vise à faire fonctionner les règles du marché et à garantir le respect des règles de concurrence tout en essayant de corriger les imperfections du marché et de garantir la fourniture des prestations de services publics en termes de qualité, d'accès et de prix (GENOUD (C.), «Libéralisation et régulation des industries de réseaux : diversité dans la convergence ?», *Revue internationale de politique comparée*, vol. 11, n° 2, 2004, p. 188-189).

3 Cette double composition des régimes institutionnels a été démontrée par de nombreuses études empiriques portant tant sur les ressources naturelles (KNOEPFEL (P.), KISSLING-NAEF (I.) et VARONE (F.), *Institutionelle Regime für natürliche Ressourcen : Boden, Wasser und Wald im Vergleich / Régimes institutionnels de ressources naturelles : analyse comparée du sol, de l'eau et de la forêt*, Bâle, Helbing & Lichtenhahn, 2001 ; KNOEPFEL (P.), KISSLING-NAEF (I.) et VARONE (F.), *Institutionelle Ressourcenregime in Aktion / Régimes institutionnels de ressources naturelles en action*, Bâle, Helbing & Lichtenhahn, 2003) que sur les ressources artificielles (NAHRATH (S.) et CSIKOS (P.), «Les impacts des processus de libéralisation sur la durabilité des grands services urbains : propositions pour un nouvel agenda de recherche», *Urbia - Les cahiers du développement urbain durable*, n°5, 2007, p. 115-140).

4 GERBER (J.-D.), KNOEPFEL (P.), NAHRATH (S.) et VARONE (F.), *op. cit.*

5 NAVEAU (J.), GODFROID (M) et FRÜHLING (P.), *Précis de droit aérien*, Bruxelles, Bruylant, 2006, 2^e édition, p. 16 ; GRARD (L.), *Le droit aérien*, Paris, PUF, coll. «Que sais-je ?», n° 1011, 1995.

6 MAJONE (G.), *Regulating Europe*, Londres, New-York, Routledge, 1996 ; BERGMAN (L.) *et al.*, *Europe's network industries : conflicting priorities (telecommunications). Monitoring european deregulation 1*, Londres, CEPR, 1998 ; BAUBY (P.), «Dérégulation et re-régulation : les transformations du service public de l'électricité», in ROUBAN (L.), *Le service public en devenir*, Paris, L'Harmattan, 2000, p. 199-216 ; COEN (D.) et HÉRITIER (A.), *Refining regulatory regimes. Utilities in Europe*, Oxon, Edward Elgar, 2005.

7 COMMISSION MONDIALE SUR L'ENVIRONNEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT (CMED), *Notre avenir à tous*, Rapport Brundtland, Montréal, Éditions du Fleuve, 1988, p. 51.

8 Pour une synthèse exhaustive en français voir : ZACCAÏ (E.), *Le développement durable. Dynamique et constitution d'un projet*, Bruxelles, Peter Lang, 2002.

9 Pour une étude complète, voir : LOHEST (F.) et AUBIN (D.), *Analyse historique du régime institutionnel du secteur aérien en Belgique (1899-2010)*, Working paper de l'IUKB, n° 2, 2011 ; LOHEST (F.) et AUBIN (D.), «La régulation de l'aviation civile en Belgique. Analyse des régimes institutionnels depuis 1899», *Courrier hebdomadaire du CRISP*, n° 2120-2121, 2011.

10 GRARD (L.), *op.cit.*, p. 8-11.

11 NAVEAU (J.), GODFROID (M), FRÜHLING (P.), *op.cit.* ; BOURQUI (D.P.), *L'accès au marché unique du transport aérien dans l'Union européenne*, Bâle, Helbing & Lichtenhahn, 2006.

12 Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 26 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, *Moniteur belge*, 26 juillet 1937 ; Arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, *Moniteur belge*, 26 mars 1954. .

13 Loi du 6 avril 1949 autorisant la Sabena à augmenter son capital et à modifier ses statuts, *Moniteur belge*, 21 avril 1949.

14 Arrêté-loi du 20 novembre 1946 créant la Régie des voies aériennes, *Moniteur belge*, 28 novembre 1946.

15 À partir de 1960, la Sabena glisse nettement vers la sphère publique, qui détient d'abord 60% du capital. Ses participations ne feront que croître jusqu'au début des années 1980. (VANTHEMSHE (G.), *La Sabena 1923-2001. Des origines au crash*, Bruxelles, De Boek, 2002, 2^e édition).

16 Règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens, *Journal officiel*, 24 août 1992,; Règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires, *Journal officiel*, 24 août 1992 ; Règlement (CEE) n° 2409/92 du Conseil du 23 juillet 1992, sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens, *Journal officiel*, 24 août 1992.

17 Loi du 6 juin 1990 relative aux entreprises de transport aérien, *Moniteur belge*, 22 septembre 1990 ; Arrêté royal du 16 novembre 1990 portant exécution de la loi du 6 juin 1990, *Moniteur belge*, 24 novembre 1990 ; Loi du 3 mai 1999 relative aux transporteurs aériens, *Moniteur belge*, 23 juillet 1999.

18 Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, *Journal officiel*, 25 octobre 1996; Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil, du 18 janvier 1993, fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, *Journal Officiel*, 22 janvier 1993.

19 Décision 2007/339/CE du Conseil et des représentants des gouvernements des Etats membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil du 25 avril 2007 concernant la signature et l'application provisoire de l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part, *Journal Officiel*, 25 mai 2007.

20 Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen (« règlement sur l'espace aérien »), *Journal Officiel*, 31 mars 2004 ; Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen (« règlement sur la fourniture de service »), *Journal Officiel*, 31.3.2004 ; Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien (« règlement sur l'interopérabilité »), *Journal Officiel*, 31 mars 2004 ; Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen (« règlement cadre »), *Journal Officiel*, 31 mars 2004.

21 Loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, *Moniteur belge*, 15 août 1980 et Loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1988, *Moniteur belge*, 13 août 1988.

22 Accord de coopération entre l'État belge agissant pour la Régie des voies aériennes et les Régions, *Moniteur belge*, 9 mars 1990.

23 Arrêté du gouvernement flamand du 8 juin 1994 relatif à la gestion financière et matérielle des services à gestion séparée «Luchthaven Antwerpen» et «Luchthaven Oostende», *Moniteur belge*, 20 octobre 1994.

24 Décret du Parlement wallon du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la région wallonne, *Moniteur belge*, 15 juillet 1994.

25 Société Wallonne des Aéroports.

26 Arrêté royal du 1^{er} août 1986 modifiant le statut de la RVA, *Moniteur belge*, 21 août 1986.

27 Loi du 19 décembre 1997 visant à rationaliser la gestion de l'aéroport de Bruxelles National, *Moniteur belge*, 30 décembre 1997 ; Arrêté royal du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles National, *Moniteur belge*, 11 avril 1998.

28 Arrêtés royaux portant approbation des contrats de gestion entre l'État et BATC et entre l'Etat et la RVA, et portant approbation des statuts de ces entités, *Moniteur belge*, 1^{er} septembre 1998.

29 DEVILLE (X.) et VENNIX (S.), *Economic importance of air transport activities in Belgium - Report 2009*, Bruxelles, Banque nationale de Belgique, 2011 (Working paper n° 218).

30 *Ibid.*

31 Entretien.

32 DEVILLE (X.) et VENNIX (S.), *op.cit.*

33 À titre d'exemple, les avantages accordés à Ryanair par le gouvernement wallon et BSCA sont, entre autres, un tarif préférentiel pour les redevances d'atterrissage dès 2001, un tarif préférentiel par passager pour l'assistance en escale ainsi que des contributions aux activités promotionnelles.

34 COURBE (P.), *Les limites du ciel. Enjeux du développement incontrôlé du transport aérien*, Namur, Fédération Inter-Environnement Wallonie, 2008.

35 MOSNIER (J.), «Le phénomène *low cost* : contre un certain nombre d'idées reçues», *Problèmes économiques*, n° 2843, 2004, p. 15-22.

36 Entretien.

37 BELGOCONTROL, *Rapport annuel 2009*, 2010.

38 Entretien.

39 Entretien.

40 NASSAUX (J.-P.), «La Région de Bruxelles-Capitale face aux nuisances du trafic aérien (2004-2006)», *Courrier hebdomadaire du CRISP*, 2006, n° 1931-1932.

41 KUPFER (F.) et LAGNEAUX (F.), *Economic importance of air transport an airport activities in Belgium - report 2006*, Bruxelles, Banque nationale de Belgique, 2009 (Working paper n° 158).

42 BRUSSELS AIRPORT, *Brutrends 2010*, p. 2, en ligne : <http://www.brusselsairport.be/fr/cf/res/pdf/corp/en/brutrends2010> (page consultée le 15 avril 2012).

43 VANOVERBEKE (D.) «Le plan pour Zaventem déjà contesté», *Le Soir*, 27 et 28 février 2010, p. 3.

44 *Ibid.*

45 A noter que récemment, la Cour européenne de Justice a donné raison à la Région de Bruxelles-Capitale qui s'est dotée de normes destinées à limiter les nuisances sonores des appareils décollant de l'aéroport de Zaventem. Plusieurs milliers d'amendes adressées par la Région aux compagnies aériennes trop bruyantes n'avaient pas été acquittées (DE MUELENAERE (M.), «Bruxelles peut faire taire les avions», *Le Soir*, 9 septembre 2011, p. 5).

46 NASSAUX (J.-P.), *op.cit.*

47 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, *Journal Officiel*, 21 novembre 2008.