



Date de réception : 18/09/2020



numéro de répertoire <b>2020 / 3805</b>
date du prononcé <b>23 juillet 2020</b>
numéro de rôle <b>A/ 19/02000</b>

**expédition**

délivrée à	délivrée à	délivrée à
le €	le €	le €

Exempt droit de greffe  
art.124 de l'art. 3 de  
la loi du 10.10.1967

# Tribunal de l'Entreprise du Hainaut, division de Charleroi

## Ordonnance

Chambre des référés

présenté le
ne pas enregistrer

le 23.07.2020

**EN CAUSE DE :**

**L'entreprise publique autonome SKEYES** (anciennement dénommée BELGOCONTROL), inscrite à la Banque Carrefour des Entreprises sous le numéro 0206.048.091, dont le siège social est établi à 1000 BRUXELLES, Square de Meeûs, 35 ;

Partie demanderesse sur tierce-opposition, comparaisant par Maître Nicolas BECKER et Maître Renaud THÜNGEN, avocats dont le cabinet est établi à 1050 BRUXELLES, Avenue Louise, 106.

**CONTRE :**

**La Société de Droit irlandais RYANAIR D.A.C.**, dont le siège social est établi en Irlande, RYANAIR Dublin Office, Airside Business Park, IE Swords County Dublin (Irlande), enregistrée en Irlande auprès du Companies Registration Office (Bureau d'enregistrement des sociétés) sous le numéro 104.547 et enregistrée sous le numéro de TVA IE4749148U ;

Partie défenderesse sur tierce-opposition comparaisant par Maître Alexandre CASSART, avocat à 4000 Liège, Boulevard d'Avroy, 280.

---

Le Tribunal a constaté la production en formes régulières des pièces de procédure prévues par la loi et en particulier les citations signifiées les 21 juin 2019 et 24 juin 2019.

Les conseils des parties ont été entendus en leurs explications à l'audience publique du 27 mai 2020, date à laquelle la cause a été prise en délibéré.

Après délibéré, le Tribunal rend le jugement suivant :

EXPOSE DU LITIGE
------------------

1. SKEYES détient le monopole de la gestion et du contrôle du trafic aérien civil en Belgique ; elle constitue une « entreprise publique autonome » au sens de la loi du 21 mars 1991<sup>1</sup>.

L'article 1 de la loi sur les entreprises publiques stipule ce qui suit :

« § 1. *Chaque organisme d'intérêt public qui doit disposer d'une autonomie de gestion dans un secteur industriel ou commercial donné, peut, après adaptation par la loi de son statut organique aux dispositions du présent titre, obtenir une telle autonomie par la conclusion d'un contrat de gestion avec l'Etat aux conditions de la présente loi. (...)*

§ 4. *Les organismes classés parmi les entreprises publiques autonomes sont :*  
(...)  
4° Skeyes »

L'article 170 de la loi précise :

« Skeyes a pour objet :

1° *d'assurer la sécurité de la navigation aérienne dans les espaces aériens dont l'Etat belge est responsable en vertu de la Convention relative à l'Aviation civile internationale du 7 décembre*

---

<sup>1</sup> Modifiée par la loi du 16 décembre 2015 'modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques'.

1944, notamment son annexe 2, approuvée par la loi du 30 avril 1947, ou en vertu de tout autre accord international;

2° d'assurer à l'aéroport de Bruxelles-National le contrôle des mouvements des aéronefs en approche, à l'atterrissage, au décollage et sur les pistes et les voies de circulation, ainsi que le guidage des aéronefs sur les aires de trafic, et de continuer à assurer la sécurité du trafic aérien des aéroports et aérodromes publics régionaux conformément à l'accord de coopération conclu le 30 novembre 1989 avec les Régions;

3° de fournir aux services de police et d'inspection aéronautique et aéroportuaire des informations relatives aux aéronefs, à leur pilotage, à leurs mouvements et aux effets observables de ceux-ci;

4° de fournir des informations météorologiques pour la navigation aérienne, ainsi que des services de télécommunications ou autres services liés aux activités visées aux 1° ou 2°.

Aux termes de l'article 171 : « Les activités visées à l'article 170, 1° à 3°, constituent des missions de service public. »

Dans le cadre des mesures visant à assurer la sécurité du trafic aérien, SKEYES est autorisée à prendre une mesure de 'Zero rate', impliquant qu'aucun appareil ne puisse décoller, atterrir ou transiter dans l'espace aérien belge ou dans certains secteurs de cet espace.

2. Les missions et objectifs fixés par l'Etat belge à SKEYES sont définis dans un contrat de gestion ; au moment de la naissance du présent litige, le contrat de gestion conclu le 11 avril 2014 était en cours ; le contrat a ensuite été prolongé à partir du 24 juin 2019.

3. On soulignera encore que les contrôleurs aériens membres du personnel permanent de SKEYES sont engagés sous statut, sans préjudice du droit pour SKEYES de recruter du personnel sous les liens d'un contrat de travail<sup>2</sup>.

4. La compagnie aérienne RYANAIR opère en Belgique à partir des aéroports de Charleroi et de Bruxelles.

5. SKEYES a par le passé connu des épisodes de tensions sociales, ainsi qu'en témoigne l'arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles du 20 novembre 2017<sup>3</sup> qui – sur citation de RYANAIR - a retenu la responsabilité de principe de SKEYES à la suite d'une grève sauvage intervenue en septembre 2010.

6. A plusieurs reprises, de février à mai 2019, SKEYES a fermé l'espace aérien belge en raison d'une insuffisance en personnel disponible ; les épisodes suivants sont avérés :

- Fermeture de l'espace aérien du 12 février, 22 h, au 13 février, 22 h ; la grève nationale du 13 février a été suivie au sein du personnel de SKEYES, avec pour conséquence la suppression des vols au départ et à l'arrivée des aéroports belges ;
- Action visant la fermeture ciblée des aéroports belges les 12 et 13 mars ; les aéroports ont été fermés chacun pendant 2 heures, l'un après l'autre, Bruxelles à partir de 22 heures, Charleroi de 4 à 6 heures ;
- Action du 20 mars de l'association professionnelle représentant les contrôleurs aériens ; elle a entraîné des retards dans les départs et les arrivées ;

---

<sup>2</sup> Article 29, § 1<sup>er</sup>, al. 2, de la loi du 21 mars 1991.

<sup>3</sup> R.G. 2014/AR/2021, produit au dossier de RYANAIR ; l'arrêt fait l'objet d'un pourvoi devant la Cour de cassation sur lequel il n'a pas encore été statué.

- Action semblable du 28 mars ;
- Action de la nuit du 15 avril au 16 avril 2019 ayant abouti à la fermeture de l'espace aérien belge entre minuit et 6 heures du matin ;
- Action du 16 mai ayant abouti à la fermeture de l'espace aérien entre 9 h 30 et 13 heures (voir ci-dessous).

RYANAIR explique que dans la majorité des cas, les compagnies aériennes n'ont pas été informées en temps utile et n'ont pu dès lors limiter les conséquences négatives de ces actions pour les passagers.

7. La dernière action du 16 mai 2019 a entraîné le dépôt par RYANAIR d'une requête en extrême urgence devant Notre tribunal, concomitamment à d'autres dépôts de requêtes à Bruxelles et à Liège ; ces requêtes ont été introduites en justice dans le contexte décrit ci-dessous.

8. Par communiqué de presse du vendredi 10 mai 2019, SKEYES a annoncé la signature d'un accord social, que « *la direction mettra en œuvre (...) dans son intégralité et dans les meilleurs délais dans l'intérêt de l'entreprise et des collaborateurs concernés* » ; à la suite de cet accord, plusieurs sessions d'information ont été programmées le 16 mai 2019, de manière à éclairer le personnel sans que soit perturbé le contrôle du trafic.

9. Cependant, le 16 mai, SKEYES s'est à nouveau vue contrainte de fermer l'espace aérien belge du fait de l'absence de nombreux contrôleurs aériens à leur poste, et ce dans les circonstances que décrit le communiqué émis le même jour par la direction de SKEYES :

**« Des actions sociales chez Skeyes ne sont pas justifiées. Les sessions d'information sur l'accord social chez Skeyes ne sont pas une raison pour interrompre le service. »**

*La direction de Skeyes avait invité aujourd'hui les contrôleurs aériens pour leur expliquer l'accord social qui a été conclu vendredi 10 mai dernier. À cette fin, ils pouvaient venir en permanence de 10 heures à 19 heures et pendant les pauses, afin que chacun ait la possibilité de recevoir les explications nécessaires au moment le plus opportun sans que le service doive être interrompu pour cela.*

*Lorsque la direction a constaté que des actions étaient prises pour affecter le trafic aérien à cause de ces sessions d'information, elle a été contrainte d'annuler les réunions.*

*Toute autre action est considérée comme grève sauvage.*

*La direction appelle tout le monde au calme et maintient l'intention de donner aux contrôleurs aériens et à tout le personnel de Skeyes des explications à propos de l'accord social.»* (Communiqué du 16.05.2019).

10. Subissant cette fermeture impromptue de l'espace aérien, RYANAIR, le même 16 mai 2019 vers 10 h du matin, a déposé une requête unilatérale en extrême urgence par application de l'article 584 du Code judiciaire, à laquelle Notre tribunal a fait droit le même jour en ordonnant à SKEYES : « d'assurer le service dont elle a le monopole afin que le trafic aérien puisse être opéré normalement, ce sous peine d'une astreinte de 250.000 euros par heure durant laquelle le ciel aérien belge restera fermé du fait de la grève des contrôleurs aériens. ».

Les effets de cette ordonnance ont été limités à la période du 16 au 24 mai 2019.

11. RYANAIR a reçu l'ordonnance du Tribunal par mail adressé le même 16 mai à 15 h 38, peu après que le ciel ait été rouvert au trafic aérien ; elle a notifié l'ordonnance à SKEYES le 21 mai 2019. A la date du 24 mai 2019, aucune perturbation n'avait plus été enregistrée ; l'ordonnance a dès lors cessé de produire ses effets sans que les astreintes aient été mises en œuvre.

12. Par acte d'huissier du 21 juin 2019, SKEYES a fait tierce opposition à l'ordonnance du 16 mai 2019 ; la citation a pour objet :

- à titre principal, d'entendre le tribunal se déclarer sans juridiction pour connaître de la demande originaire et, par conséquent, mettre à néant l'ordonnance *a quo* ;
- à titre subsidiaire, de l'entendre se déclarer incompétent pour connaître de la demande originaire et de renvoyer la cause devant le Président du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles, ou subsidiairement devant le Président du Tribunal de première instance du Hainaut - division Charleroi - ou, plus subsidiairement encore, devant le Président du Tribunal francophone de l'entreprise de Bruxelles;
- à titre plus subsidiaire, déclarer la demande originaire non fondée et, par conséquent, mettre à néant l'ordonnance *a quo*;
- à titre infiniment subsidiaire, déclarer la demande originaire non fondée en ce qu'elle adjoint des astreintes à la condamnation principale et par conséquent, mettre à néant l'ordonnance *a quo*, dans cette mesure.

DISCUSSION
------------

13. A titre principal, RYANAIR considère que la tierce-opposition introduite par SKEYES n'est pas recevable à défaut d'intérêt, ce pour les motifs suivants :

- L'ordonnance était consécutive à un fait bien circonscrit qui consistait en la fermeture de l'espace aérien le 16 mai 2019, suite à l'arrêt de travail des agents de SKEYES ;
- L'obligation faite à SKEYES par l'ordonnance d'ouvrir l'espace aérien était limitée au 24 mai 2019 ;
- La grève de SKEYES s'est arrêtée avant que l'ordonnance n'ait été réceptionnée par RYANAIR, et aucune fermeture du ciel ne s'est produite entre le 16 et le 24 mai 2019 ;
- L'ordonnance n'ayant pas été opposée à SKEYES, elle n'a sorti aucun effet.

Dès lors que, selon RYANAIR, la tierce opposition était dirigée contre une ordonnance dont les effets avaient expiré à la date de l'introduction du recours, la procédure doit être déclarée irrecevable à défaut d'intérêt.

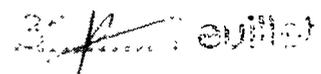
14. Position du tribunal: L'intérêt à former tierce opposition contre une ordonnance intervenue de manière unilatérale est soumis à un régime souple, dérogoratoire à l'article 18 du Code judiciaire, parce qu'il tient compte de la nature particulière de cette voie de recours extraordinaire qui a pour objet « d'empêcher que la chose jugée ne retentisse directement ou indirectement contre un tiers intéressé »<sup>4</sup>.

Pour que l'intérêt soit avéré, il suffit que la décision attaquée soit susceptible de causer *in abstracto* un préjudice éventuel au tiers opposant, sans pour autant que ce dernier ait réellement subi de préjudice.

La tierce opposition n'est dès lors irrecevable à défaut d'intérêt que si tout préjudice est exclu ; le juge pourra se limiter à constater que l'opposant est menacé d'un préjudice, peu importe qu'il

---

<sup>4</sup> Voir notamment Cass., 30 janvier 2015, *Pas.*, 2015, p. 247 ; Cass., 22 avril 2004, *Pas.*, I, p. 690 ; Cass., 21 mars 2003, *Pas.*, I, p. 592.



soit matériel ou moral ; le simple fait par exemple que la décision attaquée puisse créer un préjugé défavorable pour le tiers, justifiera la recevabilité de l'action<sup>5</sup>.

15. En l'espèce, l'ordonnance est fondée sur le caractère préjudiciable pour RYANAIR des conditions dans lesquelles SKEYES a ordonné la fermeture de l'espace aérien belge, le 16 mai 2019; il est ainsi mentionné dans les motifs de la requête que RYANAIR encoure « une somme de dommages du fait des perturbations qui motivent sa requête. »

L'ordonnance du 16 mai 2019 est ainsi susceptible d'être opposée à SKEYES dans le cadre d'une demande en paiement de dommages et intérêts à introduire le cas échéant par RYANAIR devant le juge du fond ; l'ordonnance pourrait dans cette hypothèse lui porter préjudice.

Au demeurant, l'ordonnance condamne SKEYES à payer à l'Etat belge la somme de 165 euros au titre de droit de mise au rôle ; ne fût-ce que pour cette raison SKEYES a intérêt à la voir réformer.

En conséquence, le tribunal déclarera la tierce-opposition recevable.

\*\*\*

16. Pour obtenir la mise à néant de l'ordonnance du 16 mai 2019, SKEYES soulève deux arguments d'incompétence.

Elle considère d'abord que Notre tribunal était sans juridiction pour connaître d'une demande relative à sa fonction de contrôleur de l'espace aérien belge.

A titre subsidiaire, SKEYES considère qu'elle ne peut, en sa qualité de société de droit public, ressortir de la compétence de la juridiction du tribunal de l'entreprise.

17. En premier lieu, SKEYES fait valoir que Notre tribunal était sans juridiction pour connaître de la demande de RYANAIR visant à contraindre le contrôleur aérien à rouvrir l'espace aérien belge.

Selon SKEYES, RYANAIR n'est titulaire d'aucun droit subjectif lui permettant d'introduire une telle demande ; il est rappelé que la régulation de l'espace aérien belge ressortit du pouvoir discrétionnaire de l'entreprise publique autonome qu'est SKEYES, seule à même d'apprécier les conditions dans lesquelles cet espace aérien doit être régulé.

18. Position du tribunal : Les cours et tribunaux connaissent des demandes fondées sur un droit subjectif ; le droit subjectif implique l'existence d'une obligation juridique précise qu'une règle de droit objectif met directement à charge d'une autre personne et à l'exécution de laquelle le demandeur a un intérêt propre.<sup>6</sup>

19. La requête unilatérale de RYANAIR était fondée sur l'existence dans son chef de droits subjectifs ; RYANAIR s'y exprimait en effet comme suit (p. 4, *in fine*) :

« Ces grèves répétées et cette grève sauvage en particulier, dans le contexte des beaux jours et des vacances d'été qui approchent, expose RYANAIR - comme d'autres compagnies aériennes – à un

---

<sup>5</sup> Voy. H. Boularbah, 'L'intervention du président du tribunal de l'entreprise au bénéfice de l'urgence', in *L'entreprise face à l'urgence*, Bruxelles, Ed. Larcier, 2018, n° 66, page 130.

<sup>6</sup> Cass. 16 janvier 2006, C05.0057.F.

*dommage grave et irréparable du fait de l'annulation ou du retard des vols, de la désorganisation des opérations, du mécontentement des voyageurs et des obligations importantes pesant sur RYANAIR du fait de l'article 9 du Règlement (CE) n° 261/2004 (...). En effet, si la grève des contrôleurs aériens est une circonstance extraordinaire permettant au transporteur de ne pas verser l'indemnisation prévue en cas de retard ou d'annulation du vol, il reste tenu de prendre en charge et d'assister les passagers, y compris le cas échéant en les logeant à l'hôtel, ce qui représente des coûts extrêmement importants. ».*

20. Le tribunal relève que cette argumentation est sous-tendue par la revendication des droits subjectifs suivants :

- en corollaire à la liberté d'entreprendre, reconnue par la Cour de justice de l'UE en tant que principe général de droit de l'Union<sup>7</sup>, le droit pour RYANAIR de n'être pas entravé de manière disproportionnée dans l'exercice de son activité économique de compagnie aérienne, par des décisions de l'autorité publique ayant pour conséquence : la prise en charge par la compagnie aérienne de dépenses extraordinaires, des difficultés de gestion en terme de ressources humaines et des atteintes non contrôlables à l'image et à la réputation, dommages dont certains seront difficilement réparables ;
- en cas de manquements imputables à SKEYES, le droit d'introduire contre cette société une action en dommages et intérêts semblable à celle déjà introduite par RYANAIR contre SKEYES, ayant abouti à l'arrêt du 7 novembre 2017 (RG n° 2014/AR/2021) par lequel la Cour d'appel de Bruxelles a confirmé la condamnation encourue par SKEYES devant le 1<sup>er</sup> juge - en application de l'article 1384, al. 3, du Code civil - à réparer le préjudice subi par RYANAIR du fait d'une grève sauvage de 24 heures déclenchée le 28 septembre 2010 au sein des équipages de SKEYES (celle-ci a introduit un recours en cassation contre l'arrêt) ;
- en corollaire au droit à la réparation du dommage, le droit de limiter son préjudice, dans le cas d'espèce en demandant par requête qu'il soit fait défense à SKEYES, sous peine d'astreinte, de fermer une nouvelle fois l'espace aérien en raison de problèmes internes.

21. Les droits subjectifs ainsi allégués justifient-ils, contrairement à ce que soutient SKEYES, que les usagers (les transporteurs aériens) puissent en demander la protection devant les juridictions de l'Ordre judiciaire ?

SKEYES est une entreprise publique autonome de droit belge dont l'activité a par définition des aspects transfrontaliers ; dès lors les normes de droit européen sont nécessairement pertinentes pour déterminer quels sont les droits des usagers à l'égard d'une telle entité.

C'est ce qu'exprime le considérant 24 du Règlement (CE) n°549/2004 (voir les références complètes ci-dessous) : « (...) l'objectif du présent règlement, à savoir la création du ciel unique européen, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres en raison de la dimension transnationale de cette action et peut donc être mieux réalisé au niveau communautaire moyennant des modalités de mise en œuvre tenant compte des spécificités locales (...) »

22. Sur le plan européen, les textes suivants doivent ainsi être pris en compte :

---

<sup>7</sup> Voy. M. Vanderstraeten, « La liberté d'entreprendre dans la jurisprudence de la Cour constitutionnelle et du Conseil d'État », in *La liberté d'entreprendre ou le retour en force d'un fondamental du droit économique*, Bruylant 2015, p. 12 et 13, n° 9.

4<sup>e</sup> 

**Texte consolidé : 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") (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

*Article 4*

*Autorités de surveillance nationales*

*1. Les États membres désignent ou instituent, conjointement ou individuellement, un ou plusieurs organismes faisant fonction d'autorité nationale de surveillance chargée d'assumer les tâches qui lui sont assignées au titre du présent règlement et des mesures visées à l'article 3.*

**Texte consolidé: 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 services") (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

*Préambule*

*(5) La prestation de services de trafic aérien, telle qu'envisagée par le présent règlement, est liée à l'exercice des pouvoirs d'une autorité publique, qui ne sont pas de nature économique justifiant l'application des règles de concurrence du traité.*

*(6) Les États membres sont responsables du contrôle de la fourniture sûre et efficace des services de navigation aérienne et du contrôle du respect par les prestataires de services de navigation aérienne des exigences communes établies au niveau communautaire.*

*(13) La fourniture de services de communication, de navigation et de surveillance, ainsi que de services d'information aéronautique, devrait être organisée aux conditions du marché tout en tenant compte des particularités de ces services et en maintenant un haut niveau de sécurité.*

*Article 8*

*Désignation des prestataires de services de la circulation aérienne*

*1. Les États membres assurent la fourniture de services de la circulation aérienne sur une base exclusive dans des blocs d'espace aérien spécifiques en ce qui concerne l'espace aérien sous leur responsabilité. À cette fin, les États membres désignent un prestataire de services de trafic aérien titulaire d'un certificat valide dans la Communauté.*

*3. Les États membres définissent les droits et obligations à respecter par les prestataires de services de la circulation aérienne désignés. Les obligations peuvent comprendre des conditions pour la fourniture en temps utile d'informations pertinentes permettant d'identifier tous les mouvements d'aéronefs dans l'espace aérien sous leur responsabilité.*

*4. Les États membres disposent d'un pouvoir discrétionnaire dans le choix d'un prestataire de services de trafic aérien, à condition que ce dernier satisfasse aux exigences et conditions visées aux articles 6 et 7.*

23. SKEYES affirme que du fait de sa qualité de « prestataire de service de trafic aérien » pour la Belgique et du pouvoir discrétionnaire qui lui est conféré, elle échappe à tout contrôle judiciaire concernant les manquements qui pourraient lui être reprochés dans la mise en œuvre de ses prérogatives.

Cette position semble en contradiction avec le droit de l'Union européenne.

En effet, si - en application des dispositions de l'Union - les autorités nationales définissent les droits et obligations des organisations, telle SKEYES, il reste que ces autorités semblent tenues, dans cette définition, d'assurer aux utilisateurs un recours efficace en cas de manquement de l'entreprise publique.

Notre tribunal doit ainsi vérifier si, malgré le pouvoir discrétionnaire concédé à SKEYES, ayant pour effet de laisser cette société seule juge - au bénéfice de l'intérêt public - de l'opportunité de ses décisions, les droits subjectifs dont RYANAIR demande la protection peuvent lui permettre de contraindre SKEYES à rendre compte des conditions dans lesquelles ce pouvoir discrétionnaire est mis en œuvre ; cette question est décrite comme 'délicate' en doctrine.<sup>8</sup>

24. Dans plusieurs décisions, la Cour de cassation a admis que le demandeur puisse recourir au juge judiciaire, encore le droit d'agir de l'autorité administrative serait-il discrétionnaire. On ne peut pas exclure en effet que l'autorité commette une faute en violant un droit subjectif ou, même à défaut d'un tel droit, en n'exerçant pas son pouvoir discrétionnaire comme une autorité administrative normalement prudente, placée dans les mêmes circonstances, l'aurait fait.

Ainsi dans un arrêt de référence du 26 mars 2009<sup>9</sup>, la Cour de cassation s'est exprimée comme suit :

*«L'autorité administrative qui prend une décision en vertu de son pouvoir discrétionnaire dispose d'une liberté d'appréciation qui lui permet, dans les limites de la loi, de déterminer elle-même les modalités d'exercice de sa compétence et de choisir la solution qui lui paraît la plus adéquate. Le pouvoir judiciaire est compétent pour prévenir ou réparer toute atteinte portée fautivement à un droit subjectif par l'autorité administrative dans l'exercice de ce pouvoir discrétionnaire.»<sup>10</sup>*

Il ressort de cette jurisprudence que l'important dans l'examen de la juridiction du pouvoir judiciaire est le droit qui est invoqué par le demandeur. Si le droit invoqué est un droit subjectif (et que le demandeur a un intérêt immédiat, né et actuel à l'invoquer), la demande relève du pouvoir judiciaire. La question du bien-fondé de la demande est une autre question, dans la solution de laquelle le statut particulier de l'autorité administrative devra être pris en compte.

25. Notre tribunal relève que les arrêts de la Cour de cassation qui examinent les contours du pouvoir discrétionnaire de l'autorité administrative, concernent le droit des étrangers dont les normes sont essentiellement nationales.

En l'occurrence le litige met en jeu les normes européennes spécifiques qui ont été rappelées ci-dessus et qui s'imposent par priorité à chacun des Etats de l'Union.

Dès lors, pour déterminer les éventuelles limites du pouvoir discrétionnaire accordé aux opérateurs du ciel européen, le tribunal estime devoir soumettre à la Cour de justice de l'Union européenne, les questions qui sont développées au dispositif du présent jugement.

---

<sup>8</sup> Voy. M. Pâques, *Principes de contentieux administratif*, Bruxelles, Éditions Larcier, 2017, p. 123, n° 66.

<sup>9</sup> *Journal des tribunaux*, Larcier 2009, p. 289.

<sup>10</sup> Dans le même sens, Cass., 24 janvier 2014, C.10.0537.F, Cass., 15 avril 2016, C.13.0343.F et C.13.0344.F.

*S. Etienne*

**POUR CES MOTIFS**

**Nous, Jean-Philippe LEBEAU, Président du Tribunal de l'Entreprise du Hainaut, assisté de Lionel ARZU, Greffier.**

**Statuant contradictoirement ;**

**Disons la tierce-opposition de l'entreprise publique autonome SKEYES recevable ;**

**Constatons que pour le surplus, l'examen de la demande nécessite qu'il soit statué, au regard du droit européen, sur les contours du pouvoir discrétionnaire accordé à l'opérateur aérien SKEYES ;**

**Dès lors, posons les questions préjudicielles suivantes à la Cour de justice de l'Union européenne, ce par application de l'article 267 du Traité sur le fonctionnement de l'UE :**

1.

Le Règlement n°550/2004, et en particulier son article 8, doit-il être interprété dans ce sens qu'il autorise les Etats membres à soustraire au contrôle des juridictions de cet Etat membre, les manquements allégués à l'obligation de fourniture de services par le prestataire de services de la circulation aérienne, ou les dispositions du Règlement doivent-elles être interprétées dans le sens qu'elles obligent les Etats membres à organiser un recours efficace contre les manquements allégués compte tenu de la nature des services à fournir ?

2.

Le Règlement n°550/2004, en précisant que : « *La prestation de services de trafic aérien, telle qu'envisagée par le présent règlement, est liée à l'exercice des pouvoirs d'une autorité publique, qui ne sont pas de nature économique justifiant l'application des règles de concurrence du traité* », doit-il être interprété comme excluant non seulement les règles de la concurrence proprement dite mais également toutes autres règles applicables aux entreprises publiques actives sur un marché de biens et de services, qui ont un effet indirect sur la concurrence, telles celles interdisant les entraves mises à la liberté d'entreprendre et de prestation de services ?

**Dans l'attente de la réponse de la Cour, réservons à statuer et renvoyons la cause au rôle particulier de la chambre des actions en référé.**

**Prononçons l'exécution provisoire du présent jugement, celle-ci étant de droit.**

**Il a été fait application de la loi du 15 juin 1935 sur l'emploi des langues en matière judiciaire.**

**Cette décision a été prononcée à l'audience publique extraordinaire du VINGT TROIS JUILLET DEUX MILLE VINGT, de la chambre des référés.**

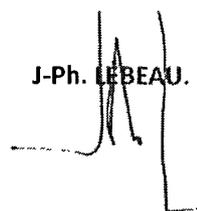
Le Greffier,

L. ARZU,



Le Président,

J-Ph. LEBEAU.



Pour copie conforme  
Le Greffier



Lionel ARZU  
Greffier