

LES MANQUEMENTS DE BRUSSELS AIRPORT DANS L'EXÉCUTION CORRECTE DE SA LICENCE AÉROPORTUAIRE ET DE SON PERMIS D'ENVIRONNEMENT DÉLIVRÉS EN 2004



RÉF : 7271-P

Analyse des manquements du titulaire de la licence d'exploitation de
Bruxelles-National, la société commerciale privée Brussels Airport
Company, au cours des 20 années du permis d'exploitation venant à
échéance le 8 juillet 2024

par
Philippe TOUWAIDE

Nos constatations concernent le suivi et l'application stricte de la décision de la Députation Permanente du Brabant flamand du 8 juillet 2004 et de celle du Ministre régional flamand de l'Environnement contre les recours introduits, ainsi que des manquements observés par le non-respect dans le chef de « Brussels Airport Company » de toute la législation fédérale dont l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme B.I.A.C.

« Brussels Airport Company » étant uniquement le nom de la société commerciale privée titulaire de la licence d'exploitation d'un aérodrome à Bruxelles, sur le territoire de 4 communes du Brabant flamand : Kortenberg, Machelen, Steenokkerzeel et Zaventem. Cette société privée n'étant ni une émanation de l'État belge, ni ne représentant l'État belge, ni n'agissant au nom de l'État belge et ne pouvant dès lors se réclamer d'aucune prérogative étatique d'exonération du respect de toute la législation.

« Bruxelles-National » étant le nom officiel de tout le site de l'aérodrome de Bruxelles, tel que dénommé au travers de toute la législation et des textes légaux applicables. Ce nom n'a jamais été modifié, donc le nom officiel de l'Aéroport de Bruxelles est bien et reste toujours « Bruxelles-National ».

Le vendredi 31 mai 2024.



Philippe TOUWAIDE

Licencié en Droit Aérien et en Droit Maritime

Ancien Commissaire du Gouvernement

Directeur du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National

Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral - SPF Mobilité et Transports

1. LES CARENCES ET MANQUEMENTS DE BRUSSELS AIRPORT COMPANY DEPUIS 2004

1.1 *Non-construction d'un hall couvert d'essais pour les réacteurs*

Constatations : les essais des moteurs et réacteurs d'avions s'effectuent toujours en plein air, sans aucune protection ni contre le bruit ni contre la pollution sans aucun contrôle des gaz d'échappement.

Infraction : ce point figurant en page 52, 1.1, de la décision de la Députation Permanente n'a jamais été réalisé par Brussels Airport Company, titulaire du permis d'environnement et de la licence aéroportuaire. L'accord politique du Ministre Dehaene de 1988 prévoyait une telle construction, lors de la réunion du Forum de Concertation de janvier 2023, un certain Carlos Van Nullen représentant de B.A.C. a osé déclarer qu'il n'avait jamais entendu parler d'une telle demande et que ce dossier n'était pas la priorité de sa société.

Proposition : il convient pour diminuer le bruit au sol perçu dans les communes avoisinantes, de construire très rapidement un hall d'essais couvert pour les réacteurs. Le document ANTEA évoque cette problématique brièvement en page 307 mais de façon assez anecdotique et peu sérieuse.

1.2 *Non-construction totale d'un mur antibruit*

Constatations : le périmètre de l'aérodrome n'est pas ceinturé par une construction complète de lutte contre la propagation du bruit, deux tronçons limités de mur antibruit existent, un à Steenokkerzeel en bout de piste 25R et un autre à Melsbroek près du centre de tri d'un intégrateur opérant des vols de nuit.

Infraction : ce point figurant en page 52, 1.2, de la décision de la Députation Permanente « *De geluidsvallen ten noorden van baan 25R en gedeeltelijk op de militaire luchthaven, dienen onverwijld afgewerkt te worden* » modifié par le Ministre en « *Indien het proefdraaien van de militaire vliegtuigen niet voor eind 2005 is verplaatst naar de centrale proefdraaiplaats* » n'a également jamais été réalisé par Brussels Airport Company, titulaire du permis d'environnement et de la licence aéroportuaire. L'accord politique du Ministre Dehaene de 1988 prévoyait également cette construction, lors de la réunion du Forum de Concertation de janvier 2023, un certain Carlos Van Nullen représentant de B.A.C. a osé déclarer qu'il n'avait jamais entendu parler d'une telle demande et que ce dossier n'était pas la priorité de sa société.

Proposition : il convient pour diminuer le bruit au sol perçu dans les communes avoisinantes, de poursuivre la construction complète d'un mur antibruit ininterrompu tout autour de tout le périmètre aéroportuaire de Bruxelles-National.

1.3 Construction et location de bureaux non essentiels et à finalité non aéronautique

Constatations : des sociétés sans lien avec l'aéronautique ou le transport disposent de bureaux sur le domaine aéroportuaire.

Infraction : nous ne trouvons aucune disposition légale permettant au titulaire de la licence de construire, louer ou exploiter des bâtiments commerciaux ou bureaux pour des sociétés de consultance ou d'audit en dehors des terminaux aéroportuaires et qui ne sont pas destinés à des affectations en lien direct avec une activité aéroportuaire ou l'aéronautique en général.

L'acte de vente du 11 juin 2004 n'autorise pas d'autres activités sur ces terrains que celles liées à l'aviation et l'aéronautique. Les terrains et biens vendus sont clairement identifiés comme nécessaire à l'exploitation d'un aéroport. La licence détenue par le titulaire privé n'octroie que des missions relatives à des bâtiments à usage clairement identifié à but d'aviation :

21 JUIN 2004. — Arrêté royal octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme B.I.A.C.

Article 1er. Pour l'application du présent arrêté, il y a lieu d'entendre par :
16° les installations aéroportuaires : toute surface définie (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;

Art. 4. Le titulaire assure à l'aéroport de Bruxelles-National :
1° les opérations d'atterrissage, de mouvement au sol, de stationnement et de décollage des aéronefs pour passagers et pour fret;
2° les opérations d'accueil, d'embarquement, de débarquement et de transfert des passagers et de leurs bagages;
3° les opérations de manutention du courrier et du fret;
4° l'inspection aéroportuaire et le maintien de la sécurité et de la sûreté au sol, à l'exclusion des tâches de police générale et d'inspection aéronautique, ainsi que des tâches militaires.
5° la conception, la construction, l'aménagement, l'entretien, la modernisation, le développement et la mise à disposition des installations aéroportuaires en ce compris les parkings pour véhicules, les voies d'accès, les pistes et les aprons.

27 MAI 2004. — Arrêté royal relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires

CHAPITRE Ier — Définitions

Article 1er. Pour l'application du présent arrêté, il y a lieu d'entendre par :

1° "B.I.A.C." : la société anonyme de droit public "Brussels International Airport Company" transformée conformément à l'article 2 du présent arrêté;

2° "installation aéroportuaire" : 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;

3° "exploitation d'installations aéroportuaires" : la mise à disposition d'installations aéroportuaires;

CHAPITRE IV. — Exploitation d'installations aéroportuaires

Section Ire. — Champ d'application

Art. 25. Cette 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.

Le document ANTEA évoque de telles extensions de bureaux et de locaux sans finalité aéronautique en page 102 dans la zone Z1 ABD de Bruxelles-National, sans aucune base légale pour permettre des affectations d'immeubles à des finalités autres qu'aéronautiques. Il s'agit manifestement d'une infraction aux dispositions légales actuelles telles que publiées et en vigueur.

Proposition : respect strict des clauses restrictives reprises dans la licence de Brussels Airport Company, et dans l'acte de vente des terrains par l'État belge à Brussels Airport Company ; soit que des immeubles et occupants qui ont une activité aéroportuaire et un caractère essentiel pour l'aéronautique et le transport aérien. Respect intégral de la licence et du contrat de vente et de toute la réglementation aéronautique par Brussels Airport Company.

1.4 Non-respect de la législation sur les niveaux individuels de bruit des avions (QC = QUOTA COUNT)

Constatations : Le titulaire de la licence, Brussels Airport Company, ne respecte pas et ne fait pas respecter la législation sur les niveaux individuels de bruit des avions, et incite par divers procédés à contourner la législation en totale infraction avec l'article 31 de sa licence et les arrêtés ministériels des 3 mai 2004, 21 janvier 2009, 6 avril 2009 et 27 juillet 2009.

Le titulaire de la licence, via un employé de Brussels Airport Company M. Feist, a exercé des pressions et fourni des fausses informations sur le QC (niveau de bruit) de l'opérateur AEROLOGIC en prétendant qu'il était proche de 8,0 selon la certification (alors qu'il est de 10,7 ; voir échanges de mails de M. Feist des 18 décembre 2012 et 19 décembre 2012 ainsi que son mail insistant du 20 août 2013).

Un mémo interne de Brussels Airport Company daté du 4 mai 2011 et émanant de l'employé P. Demunter confirme que Brussels Airport Company ne tient pas compte du niveau de bruit officiel basé sur le certificat acoustique EASA de chaque avion, mais sur un système propre – illégal car non autorisé – de calcul de son niveau de bruit en fonction d'un poids réduit au décollage. Ainsi le niveau de bruit de l'avion Boeing 777 Freighter est ramené à 7,7 QC soit juste sous la limite tolérée de nuit de 8,0 QC.

Infraction : Les textes législatifs suivant ne sont donc pas respectés et de ce fait la loi est bien violée par Brussels Airport Company en ce qui concerne l'exploitation de nuit d'avions de type Boeing 777 Freighter :

21 JUIN 2004. — Arrêté royal octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme B.I.A.C.

Art. 31. *Le titulaire agit correctement envers les riverains quant aux différents aspects de la politique de l'environnement, compte tenu des arrêtés et des accords en vigueur (entre autres programme d'isolation, « noise quota system », ...).*

1. Règlement européen 598/2014 du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, article 7.1.

Article 7

Informations relatives aux caractéristiques acoustiques

1. *Les décisions relatives aux restrictions d'exploitation liées au bruit sont fondées sur les caractéristiques acoustiques des aéronefs, déterminées par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume 1, de la convention de Chicago (sixième édition, mars 2011).*
2. Règlement européen n° 793/2004 du parlement européen et du conseil du 21 avril 2004 modifiant le règlement européen n° 95/93 du conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la communauté.

3. Arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'Aéroport de Bruxelles-National ; article 5 § 3 :

§ 3. Les restrictions d'exploitation basées sur les performances opérationnelles se fondent sur le bruit émis par l'aéronef, déterminé par la procédure de certification de l'annexe 16, volume 1, troisième édition (juillet 1993) de la convention relative à l'aviation civile internationale.

4. 3 MAI 2004. - Arrêté ministériel relatif à la gestion des nuisances sonores à l'Aéroport de Bruxelles-National :

Art. 2. *Pour l'application du présent arrêté, on entend par : 1° annexe 16 de l'OACI : le volume 1, 2ème partie de l'annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944.*

Art. 3. § 1er. *Pour les mouvements d'avions à réaction subsoniques civils, la quantité de bruit par mouvement (QM) est calculée comme suit à une décimale près : $QM=10 [(B-85)/10]$, où la variable B représente : 1° pour tout atterrissage : le niveau sonore certifié en EPNdB d'un avion à sa masse d'atterrissage maximale mesurée sur le point de mesure d'approche, moins 9 EPNdB; 2° pour tout décollage : la moitié de la somme des niveaux sonores certifiés d'un avion en EPNdB sur le point de mesure latéral et sur le point de mesure au-dessus duquel on vole lors du décollage, mesuré à sa masse maximale de décollage, conformément aux prescriptions de l'annexe 16 de l'OACI.*

5. Arrêté ministériel du 27 juillet 2009 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'Aéroport de Bruxelles-National :

Art. 4. § 1er. *Sauf mouvements exonérés, et sauf cas exceptionnel dûment motivé par l'exploitant de l'avion auprès du Directeur général de la Direction générale Transport aérien ou son délégué, dans les deux jours ouvrables suivant le vol, la quantité de bruit maximale par mouvement d'avion à réaction subsonique civil est fixée, en ce qui concerne les décollages :*

1° pour la tranche horaire entre 23 h et 5 h 59, à 8,0, excepté pour l'année 2009 où la quantité de bruit maximale est fixée à 12;

6. Article 29 du Code d'Instruction Criminelle.
7. Circulaire n° 573 du 17 août 2007 relative au cadre déontologique des agents de la fonction publique administrative fédérale.
8. Annexe 16 ICAO, volume 1, qui est la méthode de référence du Règlement européen 748/2012 :

Article 5 : Maintien en exploitation de certains aéronefs immatriculés par des États membres

b) les exigences en matière de protection de l'environnement établies à l'annexe 16 de la convention de Chicago qui s'appliquent à l'aéronef;

9. Règlement (UE) n ° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE :

Article 7 : Informations relatives aux caractéristiques acoustiques

1. Les décisions relatives aux restrictions d'exploitation liées au bruit sont fondées sur les caractéristiques acoustiques des aéronefs, déterminées par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume 1, de la convention de Chicago (sixième édition, mars 2011).

Proposition : respect strict de la législation : un avion ne peut disposer que d'un et un seul certificat acoustique basé sur un poids donné. Actuellement le certificat acoustique de tous les Boeing 777 Freighter leur donne un niveau individuel de bruit (QC) de 10,7 ce qui les interdit de vol de nuit à Bruxelles-National. Ce dossier fait toujours l'objet d'une instruction du Parquet de Halle-Vilvoorde pour faux et usage de faux et tentative de corruption de fonctionnaire.

1.5 Non-respect de la législation, article 4 de l'arrêté ministériel du 30 avril 2020 portant des mesures d'urgence pour limiter la propagation du coronavirus COVID-19

Constatations : Le titulaire de la licence, Brussels Airport Company, a annoncé fautivement le samedi 2 mai 2020 que le port du masque n'était pas obligatoire dans ses installations.

30 AVRIL 2020. - Arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 23 mars 2020 portant des mesures d'urgence pour limiter la propagation du coronavirus COVID-19

Art. 4. « Les transports publics sont maintenus. Le citoyen à partir de l'âge de 12 ans est obligé de se couvrir la bouche et le nez avec un masque ou toute autre alternative en tissu dès l'entrée dans la gare, sur le quai ou un point d'arrêt, dans le bus, le (pré)métro, le tram, le train ou tout autre moyen de transport organisé par une autorité publique. »

Le port du masque recommandé à Brussels Airport et obligatoire à l'aéroport de Charleroi une fois qu'il sera rouvert

Le port du masque ne sera pas obligatoire à partir de lundi à Brussels Airport, indique samedi sa porte-parole.

Belga
Publié le 02-05-2020 à 11h24 - Mis à jour le 02-05-2020 à 14h20

CORONAVIRUS Le port d'une protection bucco-nasale (masque, foulard ou écharpe) sera bien obligatoire à l'aéroport de Zaventem lundi, assure samedi Philippe Touwaide. Pour le directeur du service de médiation du gouvernement fédéral pour l'aéroport de Bruxelles-National, "l'arrêté est on ne peut plus clair". Plus tôt dans la journée, la porte-parole de Brussels Airport affirmait que ce ne serait pas encore le cas mais que la situation pouvait évoluer.

Source : BX1 - <https://bx1.be/categories/news/brussels-airport-le-port-du-masque-rendu-obligatoire/>

Infraction : Refus par le titulaire de la licence « Brussels Airport Company » d'appliquer, de respecter et de faire respecter l'article 4 de l'arrêté ministériel sur le port obligatoire du masque dans tout moyen de transport organisé par une autorité publique.

Décision : La première Ministre lors de sa conférence de presse du 6 mai 2020 rappelle immédiatement que le port du masque est bien obligatoire dans les aéroports. Le nouvel arrêté ministériel du 8 mai 2020 n'a pas été modifié concernant le port du masque dans les moyens de transport, ce qui prouve que le port du masque était obligatoire depuis le lundi 4 mai 2020 dans les installations de Bruxelles-National et dans les locaux de Brussels Airport Company, et que le titulaire de la licence, Brussels Airport Company, a bien été en infraction avec cette disposition au moins jusqu'au mercredi 6 mai 2020.

Remarquons aussi les nombreux manquements du titulaire de la licence en ne faisant pas respecter le port du masque, ni la distanciation sociale, ni le fait que des couteaux à steak étaient disponibles dans la zone neutre après le contrôle des bagages.

De même le titulaire de la licence, la société privée Brussels Airport Company, n'a pas su maîtriser des mouvements de foule et diverses situations chaotiques, sans masques parfois ou sans distanciations sociales, dont notamment le chaos dans les tests COVID, retards et refus d'embarquement dont notamment en date des 24 octobre 2020, 25 octobre 2020, 31 octobre 2020, 1^{er} novembre 2020, 7 novembre 2020, 8 novembre 2020, 16 novembre 2020, 4 janvier 2021.

Coronavirus - Le port du masque est obligatoire dans les aéroports (CNS)

BRUXELLES 06/05 (BELGA)

Le port du masque, ou d'une protection couvrant le nez et la bouche, est obligatoire chaque fois que l'on prend les transports en commun, et ce dès l'arrivée dans une gare, à un arrêt de bus. Il faut également porter le masque dans les aéroports et dans les écoles pour tous les élèves de plus de 12 ans, a annoncé mercredi la Première ministre Sophie Wilmès à l'issue du Conseil national de Sécurité (CNS). La question du port du masque dans les aéroports avait fait débat entre l'exploitant de l'aéroport national et le médiateur fédéral. Le Conseil national de Sécurité a donc tranché en faveur du port du masque.

Source : Belga

1.6 Non-respect de la législation aéronautique en général

Constatations : dès le 16 mars 2020, soit la veille du début du confinement, Brussels Airport Company remet une note de 55 points demandant de suspendre, ne pas suivre, échapper ou ne pas respecter toute la législation aéronautique suite aux mesures de confinement liées à la crise sanitaire.

Infraction : le titulaire de la licence demande explicitement de ne pas respecter un nombre important de dispositions réglementaires sous prétexte de la crise COVID. Le titulaire de la licence n'a pas à intervenir dans les modifications des choix de pistes ni de tenter de supprimer tout mode de contrôle ou de régulation de ses activités, et doit respecter la réglementation aéronautique qui n'autorise la prise d'instruction que par le Ministre qui a en charge la Mobilité ou son représentant le Directeur général du Transport Aérien. Le titulaire de la licence, la société privée Brussels Airport Company, a bien incité au non-respect des articles 43 § 2 et 44 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne et les articles 1^{er} et 4 de l'arrêté royal du 19 décembre 2014 relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne.

Arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne

Article 43 § 2 : *Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou son délégué fixe, dans chaque cas, les conditions techniques d'utilisation des aérodromes*

Article 44 : *En outre, le Ministre ou son délégué, peut modifier les conditions d'utilisation d'un aérodrome pour tenir compte des modifications apportées à son environnement*

Arrêté royal du 19 décembre 2014 relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne

Article 1er. § 1er. *Pour l'application du présent arrêté, on entend par : 1° Ministre : le ministre qui a la navigation aérienne dans ses attributions; 2° directeur général : le directeur général de la Direction générale Transport aérien*

Art. 4. *Le Ministre ou son délégué, le directeur général,*

Proposition : respect strict de la législation qui ne peut être contournée ou suspendue sous aucun prétexte.

APERCU DES MESURES NÉCESSAIRES RELATIVES
À L'AVIATION À BRUSSELS AIRPORT
DANS LE CADRE DE LA LOI SUR LES POUVOIRS SPÉCIAUX

Note conjointe de Brussels Airlines, Brussels Airport Company, DHL et TUI

16 mars 2020

A. MESURES EN VUE DE GARANTIR LES OPÉRATIONS À BRUSSELS AIRPORT

1. Les compagnies aériennes et les prestataires de service pour la gestion des bagages et des avions constituent des services nécessaires pour garantir les opérations de Brussels Airport. Dans ce cadre, ils doivent être protégés de la faillite ou d'autres mesures qui limiteraient la disponibilité de leurs services.
2. Dérogations à l'AR assistance en escale [AR du 6 novembre 2010 relatif à l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National : Art. 3, 10, 11, 12, 13, 14] En particulier :
 - une dérogation à l'obligation d'avoir au moins 2 assistants en escale pour les catégories restreintes de bagages et d'opérations en piste (et 3 pour les catégories restreintes en fret).
 - une dérogation à l'obligation d'organiser une nouvelle procédure de sélection s'il ne devait pas y avoir deux (ou trois) opérateurs.
 - une dérogation à l'obligation selon laquelle – si l'exploitant de l'aéroport devait temporairement exercer lui-même ces activités – il doit être reconnu et tenu à une comptabilité séparée concernant ces activités.
3. Le contrôle du trafic aérien et le contrôle des frontières (police fédérale / douanes) sont des services nécessaires fournis par le gouvernement pour protéger les opérations de Brussels Airport. La continuité de leurs services doit être garantie. La direction locale des services gouvernementaux qui fournissent des services liés à l'aviation - en particulier keyes, la Police fédérale et les douanes qui fournissent des services en ce qui concerne Brussels Airport, doit avoir le pouvoir autonome d'imposer le personnel nécessaire ainsi que des accords de disponibilité, y compris, si nécessaire, le recrutement d'employés.
4. Un assouplissement de l'article 51 de l'AR de transformation (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), afin que le gouvernement de plein pouvoir puisse appliquer le présent arrêté royal (après décision ministérielle), sans que la décision doive être ratifiée par arrêté royal, comme il est actuellement prévu.

Note conjointe de Brussels Airlines, Brussels Airport Company, DHL et TUI 16 mars 2020

L'article 51 de cet arrêté royal prévoit qu'en cas de crise soudaine du marché du trafic aérien, le Roi, par décision délibérée en Conseil des ministres, après avis de l'autorité de régulation économique, peut prendre les mesures de sauvegarde nécessaires, notamment des dérogations temporaires aux dispositions du présent chapitre.

5. Prolonger la période actuelle de chômage pour cause de force majeure jusqu'au 30 avril 2020, même si le dossier de chômage pour motif économique est approuvé. Le chômage pour cause de force majeure crée plus de flexibilité afin de pouvoir quand-même effectuer les opérations nécessaires, et appliquer les mêmes règles d'application flexibles pour les deux systèmes de chômage temporaire (force majeure et chômage économique).
6. Prolongation de la durée de chômage pour cause de force majeure et chômage économique si la crise corona dure plus longtemps que les périodes maximales actuelles.
7. Autres mesures importantes liées aux ressources humaines : voir le chapitre 3 séparé ci-dessous
8. Un arrangement spécial pour le personnel navigant afin qu'il ne soit pas mis en quarantaine (maintien du personnel navigant aussi disponible que possible ; pas de perturbation des chaînes d'approvisionnement)
9. Garantie que le gouvernement couvrira les frais des vols de rapatriement
10. EU261 & dispense de réclamation pour la période pendant la crise COVID 19 ainsi que pendant la période de redémarrage
11. Un assouplissement du règlement sur les créneaux horaires "utilisez-le ou perdez-le" (voir proposition au niveau de l'UE)
12. Créneaux de nuit temporaires supplémentaires en plus du maximum légal pour le fret/express si le marché l'exige
13. Assouplissement temporaire des restrictions pendant la période de nuit et de week-end pour soutenir les opérations perturbées (par exemple concernant les services aériens pour le rapatriement, le matériel médical et paramédical, ...)

B. MESURES DE SOUTIEN AU SECTEUR AÉRIEN À BRUSSELS AIRPORT

14. Des solutions à court terme sont nécessaires pour résoudre les problèmes de liquidité des entreprises. Nous demandons entre autres l'officialisation rapide des dispositions annoncées - d'une durée au moins jusqu'à fin 2020 (prolongeable en fonction de la durée d'impact de cette crise sur le marché) - pour suspendre le paiement des éléments suivants :
 - a. cotisations de sécurité sociale

Note conjointe de Brussels Airlines, Brussels Airport Company, DHL et TUI 16 mars 2020

- b. précompte professionnel
- c. T.V.A.
- d. impôt sur les sociétés
- e. impôt sur les personnes morales

ainsi que pour les éléments suivants des impôts régionaux (flamands) :

- f. Précompte immobilier
- g. Taxe d'inoccupation de locaux professionnels
- h. Taxe d'immatriculation
- i. Taxe de mise en service
- j. Taxe de circulation
- k. Taxe sur les emballages
- l. Eaux usées

ainsi que pour les taxes municipales et provinciales telles que, mais sans s'y limiter :

- m. Centimes additionnels PI
- n. Dépôt de véhicules à moteur (parking)
- o. Force motrice

15. En outre, il est nécessaire que le gouvernement accorde des crédit-ponts et des garanties de l'État pour les prêts aux entreprises du secteur.
16. En plus d'une solution aux problèmes de liquidité, nous demandons des mesures pour les problèmes structurels de pertes et profits dans le secteur de l'aviation. Les entreprises ont des coûts (et des investissements courants) élevés alors que les revenus sont réduits au minimum, voire à zéro. Le secteur de l'aviation demande par la présente l'annulation des cotisations de sécurité sociale pendant une période adéquate
- a. cotisations de sécurité sociale
 - b. précompte professionnel
 - c. T.V.A.
 - d. impôt sur les sociétés
 - e. impôt sur les personnes morales
- ainsi que pour les éléments suivants des impôts régionaux (flamands) :
- f. Précompte immobilier
 - g. Taxe d'inoccupation de locaux professionnels
 - h. Taxe d'immatriculation
 - i. Taxe de mise en service
 - j. Taxe de circulation
 - k. Taxe sur les emballages
 - l. Eaux usées
- ainsi que pour les taxes municipales et provinciales telles que, mais sans s'y limiter :
- m. Centimes additionnels PI
 - n. Dépôt de véhicules à moteur (parking)
 - o. Force motrice

Note conjointe de Brussels Airlines, Brussels Airport Company, DHL et TUI 16 mars 2020

17. Mise en œuvre des aides d'État rendues possibles par l'UE pour la compensation des pertes, impliquant le secteur dans l'élaboration par le gouvernement. Les mesures de soutien de l'État belge au secteur de l'aviation doivent être prises conformément à l'article 107 du traité de l'UE et soumises à l'approbation de la Commission européenne conformément à l'article 108 du traité de l'UE.
18. Redevances Push-PNR (pour fournir des informations sur les passagers au gouvernement) : prise en charge des redevances par le gouvernement ou arrêt temporaire du transfert d'informations
19. Le gouvernement fédéral rembourse aux compagnies aériennes les frais qu'elles ont payés pendant la durée de la crise corona et pendant le redémarrage après la crise en ce qui concerne :
 - Frais d'aéroport et de sécurité
 - Terminal Navigation charges
 - Frais de parking
20. Octroi du mandat d'inspecteur en chef adjoint de l'inspection/sécurité aéroportuaire au Head of Security de Brussels Airport Company : la demande est faite depuis longtemps, la procédure est en cours au sein de BCAA mais doit maintenant être bouclée très rapidement.

C. MESURES CONCERNANT LES RESSOURCES HUMAINES

21. Chômage temporaire : Éliminer les abus : le chômage temporaire prime sur l'incapacité de travail

Au minimum une clarification/un élargissement de la législation est nécessaire afin de confirmer qu'en cas de maladie des salariés aucun salaire garanti n'est dû et que le chômage technique pour cause de force majeure ou le chômage économique prime. Il s'agit d'éviter les abus où les employés se font porter malades dès le premier jour de suspension afin de pouvoir bénéficier du salaire garanti.

En ce qui concerne le chômage temporaire pour cause de force majeure, ces journées sont en principe considérées comme des "journées d'activité normale", suite à quoi le salaire normal garanti serait dû. En effet, la force majeure est un événement soudain et imprévu un jour où le travail normal aurait lieu. Cependant, les circonstances actuelles fournissent un argument pour affirmer que les jours de chômage temporaire pour cause de force majeure ne sont pas des jours d'activité normale. Ceci certainement pour les entreprises (et leurs fournisseurs) qui sont concernées par les mesures préventives du gouvernement et doivent donc invoquer la force majeure jusqu'au 3 avril.

Une interprétation exhaustive de l'article 56 de la loi sur les contrats de travail qui conduirait à l'obligation de payer des salaires garantis devrait être évitée pour les

Note conjointe de Brussels Airlines, Brussels Airport Company, DHL et TUI 16 mars 2020

employeurs qui doivent invoquer le chômage temporaire. Les salariés malades concernés ont alors droit à une allocation de l'INAMI.

22. Chômage temporaire : Mesures d'extension et d'assouplissement des mesures de Chômage temporaire :

Les conditions actuelles d'assouplissement et de hausse des allocations de chômage temporaire pour cause de force majeure et de chômage économique (pour les travailleurs manuels et les employés) sont prolongées jusqu'au 31 octobre 2020 pour les entreprises qui peuvent démontrer l'impact continu du virus COVID-19 jusqu'à cette date

Nous demandons que les mesures existantes soient maintenues et que les mesures supplémentaires suivantes soient prises :

- a. Exonération temporaire du temps d'attente pour les salariés en cas de chômage temporaire pour cause économique (si lié au COVID-19) ;
- b. Prolongation de la durée maximale par année civile du chômage temporaire pour cause économique (pas de durée maximale si lié au COVID-19) jusqu'à la fin de l'année pour 2020 et pendant 9 mois dans les autres cas ;
- c. Aucune demande/annulation distincte n'est requise pour passer du chômage complet au chômage partiel et suppression de la distinction entre la suspension « majeure ou mineure » pour les ouvriers. Solution : possibilité de demander le chômage partiel, qui peut inclure des semaines de chômage complet (système de rotation) sans nombre minimum de jours de travail requis ;
- d. Pas de cotisations sociales pour les éventuels compléments d'allocations de chômage ou de crédit temps, quel que soit l'âge : le travail à temps partiel peut être encouragé chez les personnes âgées ;
- e. Suppression du délai d'attente de 14 jours à l'ONEM pour le chômage temporaire pour raisons économiques et réduction du délai de traitement du dossier SPF ETCS ;
- f. La force majeure peut également s'appliquer aux travailleurs intérimaires, sans qu'il soit nécessaire qu'ils soient ensuite employés par l'utilisateur.
- g. Pour les entreprises pour lesquelles une prolongation a déjà été accordée et qu'une prolongation est demandée : transmettre directement vers le chômage temporaire pour cause économique dans le cadre du COVID 19 : demande de prolongation auprès de la RVA uniquement si il est démontré que les causes sont toujours présentes.

23. Elargissement de la notion d'« entreprise en difficulté » Art 14 Arrêté royal du 3 mai 2007 RCC pour bénéficier de la réduction d'âge

Actuellement, celle-ci est limitée à « la société qui, dans les comptes annuels des deux exercices précédant la date de la demande de reconnaissance fiscale, enregistre une perte des activités ordinaires, lorsque pour le dernier exercice cette perte excède le montant des amortissements et dépréciations sur les frais d'établissement, sur les immobilisations incorporelles et corporelles.

Note conjointe de Brussels Airlines, Brussels Airport Company, DHL et TUI 16 mars 2020

Cette notion devrait être étendue aux entreprises qui, du fait d'un événement soudain, connaissent une baisse de chiffre d'affaires de plus de 50% sur l'un des mois de janvier-juin 2020 par rapport à l'année précédente.

24. Elargissement de la notion de « société en restructuration » Art 15 Arrêté royal du 3 mai 2007 pour bénéficier de la réduction d'âge

L'entreprise qui, en application des dispositions de l'article 51 de la loi du 3 juillet 1978 sur le contrat de travail, a connu au cours de l'année précédant la demande de reconnaissance un nombre de jours de chômage au moins égal à 20 % du nombre total de jours déclarés pour les ouvriers à l'Office national de sécurité sociale. L'application de cette disposition est limitée aux sociétés où au moins 50 pc. des salariés titulaires d'un contrat de travail d'ouvrier sont employés.

Cette définition devrait être élargie pour inclure le chômage économique et technique des ouvriers et employés au moins égal à 20 pc. du nombre total de jours indiqués pour l'un des mois de la période de janvier 2020 à juin 2020.

25. Employeur en restructuration art 3 Arrêté royal du 9 mars 2006 relatif à l'activation de la politique de restructuration et arrêté royal du 3 mai 2007

Limitation de la condition d'ancienneté de 2 ans pour être assimilé à un licenciement pour les seuils de reconnaissance en tant qu'employeur en restructuration ou entreprise en restructuration.

26. Réduction du crédit âge et temps RCC à 58 et 55 ans.

27. Placement unilatéralement sur RCC

L'arrêté royal du 3 mai 2017 prévoit que l'indemnité de rupture peut être réduite à 6 mois, sous réserve de l'accord du salarié.

Pour les entreprises en restructuration, il faut prévoir que cette RCC soit possible à un âge réduit sans convention collective de travail et sans accord, sous réserve d'une information et d'une consultation préalable

28. Modification de la législation afin que la réglementation sur le chômage temporaire puisse également s'appliquer aux anciens employés statutaires (anciens BIAC) qui sont désormais employés par Brussels Airport Company.

Modifications législatives requises à travers, entre autres :

- Arrêté royal du 27 MAI 2004 portant transformation de Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et relatif aux installations aéroportuaires.
- Loi-programme du 9 juillet 2004 dans laquelle l'arrêté royal du 27.05.2004 a été partiellement ratifié
- Loi du 20 JUILLET 1991 portant dispositions sociales et diverses.

Note conjointe de Brussels Airlines, Brussels Airport Company, DHL et TUI 16 mars 2020

- Loi du 27 juin 1969 portant révision du décret-loi du 28 décembre 1944 sur la sécurité sociale des travailleurs
- ...

29. Délais de préavis raccourcis dans le cadre de la (pré)retraite

Pour les entreprises en difficulté ou en restructuration, il est confirmé que l'article 37/6 de la loi sur les contrats de travail peut s'appliquer à tout licenciement effectué à l'encontre d'un salarié éligible à l'âge de la (pré)retraite et/ou ayant accompli une carrière complète conformément à la législation qui lui est applicable.

30. Résiliation des contrats de travail temporaires pour force majeure

Pour les entreprises relevant de la définition élargie d'entreprise en difficulté/restructuration ou d'une définition plus stricte, nonobstant l'article 26 de la loi sur les contrats de travail, une rupture du contrat de travail pour force majeure en application de l'article 32, 5° de la loi sur les contrats de travail est possible pour les contrats à durée déterminée .

31. Si les mesures ci-dessus sont insuffisantes : Paiement échelonné de l'indemnité de rupture

Si les mesures ci-dessus sont insuffisantes : L'article 39 bis de la loi sur les contrats de travail prévoit la possibilité de verser une indemnité de départ par tranches pour une entreprise en difficulté ou connaissant une conjoncture économique exceptionnellement défavorable.

La définition de celui-ci doit être élargie afin que – sur demande – les entreprises ayant un chiffre d'affaires fortement réduit puissent bénéficier de ce dispositif, unilatéralement et sans l'accord de l'employeur.

Dans le cas de conventions collectives déjà conclues qui prévoient un paiement immédiat, un arrêté royal doit stipuler que l'employeur peut toujours – après consultation – décider unilatéralement de payer l'indemnité de licenciement par tranches. Cet arrêté royal doit alors écarter toute convention collective de travail dérogatoire dans ce domaine.

32. Report des élections sociales

Dans le cadre des élections sociales, il est utile d'offrir aux entreprises la possibilité de décider unilatéralement de reporter les élections sociales d'1 an ou de 6 mois, dans la mesure où les listes de candidats de toutes les organisations représentatives du personnel n'ont pas encore été déposées. Les entreprises qui choisiront cela relanceront la procédure à la date X-60 pour dissuader ainsi un grand nombre d'entreprises de tout recommencer. La raison est d'empêcher les employés de postuler en masse juste pour profiter de la protection.

Pour décourager cela, ils doivent recommencer toute la procédure.

Sur le plan organisationnel, si les mesures sont prolongées, les entreprises peuvent avoir la possibilité de reporter la date Y par sécurité et pour empêcher la propagation du virus Corona.

Note conjointe de Brussels Airlines, Brussels Airport Company, DHL et TUI 16 mars 2020

- 33. Modification des avantages non récurrents liés aux résultats (CAO n° 90)
Modifier qu'aucune prime de salaire ne peut être accordée à l'ensemble du personnel si une restructuration est annoncée
En raison de l'évolution du paysage, toutes les entreprises doivent avoir la possibilité de récompenser les employés pour leur travail en ces temps difficiles.
- 34. Réduction du précompte professionnel sur l'indemnisation du chômage et le supplément de l'employeur à 10 % comme auparavant (actuellement le précompte professionnel est de 26 %).
- 35. Augmentation de la base de calcul de l'indemnisation du chômage des 2 750 EUR actuels à la base de pension de 4 870 EUR . C'est principalement parce que sinon les pilotes (catégories de rémunération plus élevées) perdent beaucoup.

D. MESURES TECHNIQUES CONCERNANT LA RECONNAISSANCE ET LA CERTIFICATION DES
EXPLOITANTS DE L'AVIATION - RÈGLES DE L'AVIATION CIVILE

- 36. Renouvellement automatique des licences et accréditations existantes pour les exploitants d'aéroport. Par exemple, mais sans s'y limiter, les agréments pour les services d'assistance en escale par un prestataire de services et l'auto-assistance à l'aéroport délivrés par la direction générale de l'aviation sur la base de. art. 14 de l'arrêté royal assistance en escale
- 37. Renouvellement automatique des badges d'accès à l'aéroport existants et émission accélérée de nouveaux badges d'accès à l'aéroport
- 38. Suspension des audits par les autorités aéroportuaires nationales
- 39. Suspension du programme de maintenance, des audits et du contrôle par la BCAA des équipements indispensables à la fourniture des services d'assistance en escale (art. 13 de l'arrêté royal assistance en escale (mis en œuvre par arrêté ministériel du 19 novembre 2014 et MB du 19 novembre 2014) 2014 relative à l'approbation du programme d'entretien du matériel roulant et des équipements essentiels et des conditions d'essai du matériel roulant à l'aéroport de Bruxelles-National).
- 40. Flexibilité pour accorder les demandes de ferry flight après la réactivation des vols (certains aéronefs devront être confiés à un fournisseur de maintenance avec une maintenance « en retard »)
- 41. Flexibilité dans l'attribution des certificats d'examen de navigabilité lors de la réactivation des vols
- 42. Flexibilité dans la continuité des compagnies aériennes :

Note conjointe de Brussels Airlines, Brussels Airport Company, DHL et TUI 16 mars 2020

- a. Aucune interruption de l'AOC et des responsabilités du titulaire du poste pendant l'interruption, même si nous ne volons pas (CAME = Continuing Airworthiness et P145 = fournisseur de maintenance)
 - b. Garantir que l'organisme de formation (ATO) est maintenu sans changement. Le titulaire du poste nommé reste en fonction à un régime réduit
43. Prolonger les éléments suivants de 6 mois s'ils expirent pendant la période 'EN ATTENTE'
- c. c. Licences de pilote (LPC = License Proficiency Checks)
 - d. Pilotes OPC (contrôles de compétence des opérateurs)
 - e. Vérifications en ligne des pilotes et du personnel de cabine
 - f. Licences médicales pour les pilotes et le personnel de cabine
 - g. Pouvoirs des pilotes-examineurs et des instructeurs
 - h. Toute autre formation au sol pour les pilotes et le personnel de cabine :
 - i. Formation périodique pour les pilotes et le personnel de cabine
 - ii. Formation marchandises dangereuses
 - iii. Formation à la gestion des ressources de l'équipage
 - iv. Formation en sécurité aérienne
 - v. Formation à la lutte contre les incendies
 - vi. Formation à l'évacuation
 - vii. Formation aux premiers secours
 - viii. ...
44. Reporter tous les audits opérationnels et de formation qui étaient prévus au second semestre de l'année
45. Report des montants suivants à verser à l'Administration belge de l'Aviation
- i. AOC
 - j. ATO
 - k. Audits
 - l. Licences
46. DGR CAT 9/12 : prolongation de 90 jours à l'échelle de l'entreprise
47. DGR CAT 10 : prolongation de 90 jours à l'échelle de l'entreprise
48. AVSEC M&E et GRound : prolongation de 90 jours
49. Personnel navigant AVSEC : prolongation
50. HUMAN FACTORS M&E et Ground : prolongation de 90 jours
51. SMS : prolongation de 90 jours à l'échelle de l'entreprise (check pour flight et cabine en attente)
52. PMR : prolongation de 90 jours à l'échelle de l'entreprise

Note conjointe de Brussels Airlines, Brussels Airport Company, DHL et TUI 16 mars 2020

traduction non officielle de la note rédigé en néerlandais

- 53. Contrôle de surveillance des prestataires tiers et vérification ponctuelle de la qualité prescrits par WP56 GOPS : dérogation au contrôle par saison IATA jusqu'au WTT20
- 54. Dérogation au signalement obligatoire des incidents DG dans les 72 heures (principalement lorsque les opérations s'arrêtent et que les rapports arrivent plus tard)
- 55. RGPD/PCI : prolongation des délais (pour répondre)

Note conjointe de Brussels Airlines, Brussels Airport Company, DHL et TUI 16 mars 2020

1.7 Non-respect de la législation, pouvoirs décisionnels du Ministre de la Mobilité ou de son représentant le Directeur général du Transport Aérien

Constatations : Participation active de Brussels Airport Company dans la prise d'une instruction illégale de modification du calendrier d'utilisation des pistes (PRS) en date du 26 mai 2020, instruction prise par un attaché de cabinet Jasper Pillen sans autorisation ministérielle (voir mail du Ministre Bellot du 6 juin 2020 confirmant qu'il n'a pris ni ordonné d'instruction modifiant le choix des pistes).

Infraction : le titulaire de la licence n'a pas à intervenir dans les modifications des choix de pistes, et doit respecter la réglementation aéronautique qui n'autorise la prise d'instruction que par le Ministre qui a en charge la Mobilité ou son représentant le Directeur général du Transport Aérien. Le titulaire de la licence, la société privée Brussels Airport Company a bien incité au non-respect des articles 43 § 2 et 44 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne et les articles 1^{er} et 4 de l'arrêté royal du 19 décembre 2014 relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne.

Arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne

Article 43 § 2 : *Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou son délégué fixe, dans chaque cas, les conditions techniques d'utilisation des aérodromes*

Article 44 : *En outre, le Ministre ou son délégué, peut modifier les conditions d'utilisation d'un aérodrome pour tenir compte des modifications apportées à son environnement*

Arrêté royal du 19 décembre 2014 relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne

Article 1er. § 1er. *Pour l'application du présent arrêté, on entend par : 1° Ministre : le ministre qui a la navigation aérienne dans ses attributions; 2° directeur général : le directeur général de la Direction générale Transport aérien*

Art. 4. *Le Ministre ou son délégué, le directeur général,*

Proposition : respect strict de la législation qui ne peut être contournée ou suspendue sous aucun prétexte, l'instruction Pillen est illégale car prise par une personne qui n'avait ni les pouvoirs ni les compétences de donner une instruction au titulaire de la licence. Le dénommé Pillen n'est ni le Ministre ni son délégué au sens de la loi, de ce fait l'instruction prise par Pillen est bien illégale et ce Pillen a violé le droit et la loi.

1.8 Non-respect de la législation, article 34 de la licence

Constatations : à de nombreuses reprises, le titulaire de la licence, la société Brussels Airport Company et l'un de ses employés, se sont exprimés par écrit, dans la presse et auprès des Gouvernements contre les normes de bruit bruxelloises, appelant à les modifier, supprimer, boycotter ou à ne pas les appliquer.

Infraction : infraction aux articles 27 et 37 de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires et infraction à l'article 34 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles à la société Brussels Airport Company :

21 JUIN 2004. — Arrêté royal octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme B.I.A.C.

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'État fédéral.*

Plus spécifiquement l'attitude du dénommé M. Feist est mise en avant, lequel ne respecte pas ni ne fait respecter les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale. Les prises de position de M. Feist sont autant de violation de l'article 34 de la licence détenue par son employeur. Ces faits ont été signalés au régulateur aéroportuaire qui a préféré ne jamais intervenir :

- i. Mémoire Brussels Airport Company du 14 juillet 2005, page 22, point 1.3.3 contestation des normes de bruit bruxelloises ;
- ii. Mémoire Brussels Airport Company du 25 mai 2014, page 5, contestation des normes de bruit bruxelloises et demande d'une harmonisation fédérale ;
- iii. Mémoire Brussels Airport Company du 24 juin 2019 : Proposition 3 (page 8) : B.A.C. demande une réglementation cohérente en matière de bruit basée sur le principe de l'émission sonore et non de l'immission, ainsi que la suppression des normes de bruit bruxelloises ;
- iv. Lettre de Brussels Airport Company du 27 janvier 2017 adressée aux Gouvernements et demandant la suppression des normes de bruit bruxelloises ;
- v. – 11 août 2012 : « certaines compagnies menacent de ne plus voler à Bruxelles quand on leur réclame des amendes parce qu'elles ont atterri sur la piste 01 que leur demandait d'emprunter Belgocontrol » selon Arnaud FEIST (Le Soir) ;
- vi. – 11 août 2012 : « Bruxelles fait-elle fuir les compagnies ?, la région bruxelloise met des bâtons dans les roues de l'aéroport avec ses normes de bruit » selon Arnaud FEIST (La Libre) ;
- vii. – 9 juillet 2013 : « l'expansion de Brussels Airport freinée par l'amende de survol. C'est toujours le problème des amendes, ce système aberrant » selon Arnaud FEIST (dépêche BELGA) ;

- viii. – 19 novembre 2016 : « *Le gouvernement bruxellois tue l'aéroport à petit feu* » selon Arnaud FEIST qui ne veut pas entendre parler des amendes que la Région bruxelloise veut infliger aux compagnies aériennes (Sudpresse, RTBF, BELGA et La Libre) ;
- ix. – 24 décembre 2016 : « *1500 emplois menacés à Brussels Airport à cause des normes de bruit bruxelloises* » selon Arnaud FEIST (L'Echo) ;
- x. – 18 janvier 2017 : « *Brussels Airport craint des amendes pour tous les avions* » selon Arnaud FEIST (Vers l'Avenir) ;
- xi. – 3 février 2017 : « *Les amendes causeront des dégâts irréparables à Zaventem* » selon Arnaud FEIST (7 sur 7, La Libre et Trends entre autres) ;
- xii. – 24 avril 2017 : « *l'incertitude des amendes bruxelloises est une menace pour l'emploi car on ne peut pas exclure que des compagnies quittent l'aéroport prochainement* » selon Arnaud FEIST (La Libre).

Proposition : respect strict de la législation, le titulaire de la licence, la société privée Brussels Airport Company, doit respecter et faire respecter les normes de bruit bruxelloises, lesquelles ont été validées à tous les niveaux des juridictions belges et européennes. Le titulaire de la licence et son employé M. Feist n'ont pas à s'exprimer contre les normes de bruit bruxelloises, puisque ces normes sont légales et validées par la justice.



1.9 Non-respect de la législation, article 36 de la licence

Constatations : à de nombreuses reprises, le titulaire de la licence, la société Brussels Airport Company, n'a pas collaboré avec le Service Fédéral de Médiation, ne l'a pas informé convenablement ou a commis des actes d'intimidation qui sont diffamatoires ou vexatoires à l'égard du Médiateur Fédéral et de son équipe.

Infraction : Non-respect par le titulaire de la licence, Brussels Airport Company, de l'article 36 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 en refusant une collaboration constructive avec le Médiateur et le Service de Médiation :

- i. Brussels Airport Company ne répond presque jamais aux demandes d'information ou aux courriers du Médiateur et du Service de Médiation ;
- ii. Brussels Airport Company publie des informations fausses et erronées ou oublie de publier des informations essentielles, ou oublie d'avertir le Médiateur et le Service de Médiation de travaux et de fermetures de pistes (par exemple : travaux non annoncés du lundi 22 avril 2019, suppression de travaux le lundi 9 septembre 2019) ;
- iii. Brussels Airport Company a toujours refusé jusqu'en 2021 de tenir des réunions bisannuelles de travail avec le Service de Médiation ;
- iv. Brussels Airport Company refuse de donner accès au Médiateur et au Service de Médiation à sa base de données ATOM sur les QC des avions (demande de la DGTA du 29 novembre 2021 refusée par M. Feist sans motif valable, et rappel des 13 décembre 2021 et 31 janvier 2023 auxquels Brussels Airport Company n'a jamais répondu) ;
- v. Retrait puis tentative de faire payer l'emplacement de parking pour le Service de Médiation sur le domaine de Bruxelles-National en date du 12 avril 2019 ;
- vi. Retrait puis tentative de faire payer les badges du Service de Médiation (facture de Brussels Airport Company n° 202011672 du 26 octobre 2020) ;
- vii. Retrait par M. Feist sans explication de tous les badges AIR SIDE du personnel du Service de Médiation, puis tentative de faire payer ces badges. Non-respect de l'article 9 § 1^{er} de la Licence : en ne permettant pas l'accès des installations aéroportuaires au personnel du Service de Médiation, rendant impossible certaines missions essentielles dans le fonctionnement de mon propre service, qui fait bien partie du SPF Mobilité et Transports et est une branche autonome et indépendante de la Direction générale du Transport Aérien (*le badge 50037 a été confisqué sans motif ni fraude le 30 août 2016, des badges ont été refusés à des nouvelles collaboratrices le 26 octobre 2017, et le badge 46911 a été désactivé en 2018 en ne permettant pas à sa titulaire de participer aux réunions du coordinateur des créneaux horaires*) ; pour les badges le titulaire de la Licence agit matériellement dans leur délivrance pour le compte de la DGTA et n'a donc pas le droit de régenter de sa propre initiative qui peut ou ne peut pas obtenir de badges ;

- viii. Nombreux actes diffamatoires, d'intimidation ou vexatoires à l'égard du Médiateur et du Service de Médiation : « la bipolarisation du Médiateur » dans De Standaard du 11 janvier 2023, la plainte à la Police de M. Feist en août 2021 au motif que le Médiateur le tutoyait, et toutes les brimades maladroites de M. Feist à l'égard du Médiateur comme en date du 4 août 2021 et du 6 octobre 2022.

21 JUIN 2004. — Arrêté royal octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme B.I.A.C.

Art. 36. *Le titulaire collabore étroitement avec le Service de Médiation créé par l'arrêté royal du 15 mars 2002 quant au traitement des plaintes relatives aux nuisances sonores, et met à la disposition de ce service les données dont il dispose, sous réserve de l'engagement de ce service de ne communiquer à des tiers que les données nécessaires à l'exercice de la mission qui lui est conférée par l'arrêté royal susmentionné.*

Art. 9. § 1er. *Le titulaire permet l'accès aux installations aéroportuaires de l'aéroport de Bruxelles-National aux instances qui prestat des services publics liés à l'exploitation de l'aéroport au sein de ces installations aéroportuaires dans le cadre de la législation, de la réglementation ou de conventions internationales.*

Proposition : respect strict de la législation, le titulaire de la licence, la société privée Brussels Airport Company doit respecter le Médiateur, collaborer avec le Service de Médiation et mettre à disposition du Service de Médiation toutes les informations dont il dispose.

1.10 Non-exécution d'un plan d'isolation et d'expropriation

Constatations : le titulaire de la licence est gestionnaire du fonds FANVA depuis le 21 février 2002 et n'a jamais versé le moindre centime dans ce fond.

Infraction : Non-respect de la loi du 12 août 2000 (MB 31.08.2000, page 29922) portant des dispositions sociales, budgétaires et diverses qui a créé un Fonds budgétaire organique 33-4, soit le Fonds pour l'Atténuation des Nuisances dans le Voisinage de l'Aéroport de Bruxelles-National (FANVA), article 232.

Proposition : respect strict de la législation et mise en œuvre par le titulaire de la licence, la société privée Brussels Airport Company, d'un plan d'isolation et d'expropriation.

1.11 Erreurs de communication imputables uniquement au titulaire de la licence, la société privée Brussels Airport Company

Constatations : à de nombreuses reprises de mauvaises informations ont été communiquées à des tiers ou dans la presse par les représentants du titulaire de la licence, la société Brussels Airport Company :

- i. Brussels Airport Company déneige par erreur la piste 01 le 11 décembre 2017 alors que le vent provient du secteur Ouest, ce qui entraîne la paralysie de tout l'aérodrome de Bruxelles-National ;
- ii. Brussels Airport Company confond les pistes et les procédures d'approche : 12 août 2012 : « *certaines compagnies menacent de ne plus voler à Bruxelles quand on leur réclame des amendes parce qu'elles ont atterri sur la piste 01 que leur demandait d'emprunter Belgocontrol* » alors que la principale piste d'atterrissage 25R/L ne survole pas la Région de Bruxelles-Capitale, propos tenus par Arnaud FEIST (La Libre) ;
- iii. Selon un membre du personnel de Brussels Airport Company, M. Feist « *Overijse est survolé de nuit par de vieux avions cargos* », alors qu'aucun avion ne survole Overijse de nuit – Propos de M. Feist dans le Standaard du 11 janvier 2023 ;
- iv. Selon un membre du personnel de Brussels Airport Company, M. Feist « *tous les aéroports européens disposent de leur Loi sur les procédures sauf Bruxelles-National* » alors qu'aucun aéroport n'a légiféré en Europe de manière individuelle - Propos de M. Feist dans le Standaard du 11 janvier 2023 ;
- v. Selon un membre du personnel de Brussels Airport Company, M. Feist, « *les atterrissages s'effectuent sur la piste 01 par vent de nord-ouest* » ce qui est bien entendu faux, puisqu'il s'agit de Nord et Nord-Est - Propos de M. Feist dans la revue Connect de décembre 2014, page 5 ;
- vi. Tentative de Brussels Airport Company de modifier par arrêté royal les redevances aéroportuaires en vue de permettre l'ouverture d'un terminal *low cost* à Bruxelles-National, point B.12 du Conseil des Ministres du 26 juin 2009 mais qui a été rejeté par les Ministres ;
- vii. Refus par Brussels Airport Company et M. Feist de tenir compte du rapport de la DGTA – Cellule d'Enquêtes du 10 juillet 2009 sur le crash du Boeing 747 Cargo de la compagnie Kalitta survenu le 25 mai 2008 en bout de piste 19, rapport qui constate l'absence d'équipements de sécurité suffisants le long de la piste de décollage 19, dont une zone RESA acceptable (*Runway End Safety Area*) et des équipements EMAS (*Engineered Materials Arresting System*) pour freiner les décollages interrompus. Courriers de refus de Brussels Airport Company d'installer de tels équipements signés par D. Geukens en date du 28 janvier 2010 et A. Feist en date du 17 février 2012 ;
- viii. Refus par Brussels Airport Company de veiller à une communication pro-active en cas de fermeture de pistes pour cause de travaux à l'Aéroport de Bruxelles-National, courrier du Secrétaire d'État à la Mobilité du 23 janvier 2012 ;

- ix. Selon un membre du personnel de Brussels Airport Company, M. Feist « Les gens oublient que les avions sont moins bruyants qu'en 2000 » alors que nous constatons que 60 % des avions utilisés principalement de nuit datent d'avant 2000 – Propos de M. Feist dans L'Echo du 13 janvier 2024.

Infraction : Non-respect de l'article 31 de la licence octroyée à Brussels Airport Company par l'arrêté royal du 21 juin 2004.

21 JUIN 2004. — Arrêté royal octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme B.I.A.C.

Art. 31. *Le titulaire agit correctement envers les riverains quant aux différents aspects de la politique de l'environnement, compte tenu des arrêtés et des accords en vigueur (entre autres programme d'isolation, « noise quota system », ...).*

Proposition : respect strict de la législation et respect de tous les acteurs par une politique cohérente, empathique et respectueuse dans la communication.

1.12 Refus du titulaire de la licence, la société privée Brussels Airport Company, de fournir les tracés radar TRACKBOX jusqu'à l'altitude de 9.000 pieds

Constatations : les tracés radar globaux de jour, globaux de nuit et individuels s'arrêtent sur l'outil de recherche TRACKBOX à partir d'une distance d'éloignement centrée sur le domaine de Bruxelles-National.

Infraction : Non-respect de l'instruction ministérielle du 5 mai 2008 et de l'article 6 du permis d'environnement de 2004 qui ordonnent au titulaire de la licence, la société privée Brussels Airport Company, de fournir les tracés radar jusqu'à l'altitude de 9.000 pieds.

Non-respect de l'article 35 § 1^{er} de la licence délivrée à Brussels Airport Company : « *Le titulaire fournit, sur une large base et d'une manière transparente, des informations relatives aux trajectoires suivies (entre autres sur base de l'information fournie par l'organisme de contrôle aérien) et aux nuisances occasionnées par les avions qui utilisent l'aéroport de Bruxelles-National, et ce conformément aux meilleures pratiques des aéroports de référence* ».

Proposition : respect strict de la législation, de l'instruction ministérielle, de l'article 35 § 1^{er} de la licence et du permis d'environnement par Brussels Airport Company.

1.13 Publication répétée d'informations erronées sur le site du titulaire de la licence aéroportuaire concernant l'utilisation des pistes et des travaux

Constatations : le titulaire de la licence aéroportuaire, la société privée Brussels Airport Company, ne fournit pas des informations préalables concernant l'utilisation des pistes et des travaux au Service de Médiation du Gouvernement Fédéral, ce qui ne nous permet pas d'effectuer notre travail convenablement. De plus, le Service de Médiation du Gouvernement Fédéral remarque souvent des erreurs dans la communication concernant l'utilisation des pistes et des travaux sur le site du titulaire de la licence aéroportuaire, www.batc.be. Nous avons, entre autres, constaté les communications erronées suivantes :

- Le samedi 23 septembre 2023 – aucune information préalable fourni des travaux en cours qui impactent le PRS. La piste 25L n'était pas disponible ce samedi soir pour les décollages, et la piste 19 a été utilisée. Un vol MAC était donc totalement en infraction puisqu'ayant décollé à 01h31 pendant une nuit calme, et une deuxième infraction puisque ce vol ne disposait pas d'un créneau horaire de nuit ;
- Le samedi 10 février 2024 – l'utilisation des pistes publiée sur le site n'est pas conforme à la réalité des utilisations de pistes et des vols recensés sur TrackBox ;
- Le mercredi 17 avril 2024 – le site www.batc.be annonce un schéma d'utilisation des pistes fautif, c'est-à-dire les pistes 19 et 25 qui se croisent.

Infraction : l'erreur dans la mise à disposition des informations préalables au Service de Médiation du Gouvernement Fédéral est bien un manquement par rapport à l'article 36 de la licence aéroportuaire : B.A.C. doit mettre à notre disposition toutes les informations dont il dispose, et ces informations doivent être précises, correctes et non fautives. La publication d'informations erronées est également une violation de la licence aéroportuaire, notamment de l'article 31 : *Art. 31. Le titulaire agit correctement envers les riverains quant aux différents aspects de la politique de l'environnement, compte tenu des arrêtés et des accords en vigueur (entre autres programme d'isolation, « noise quota system », ...).*

En droit seul le propriétaire d'un site internet est responsable de la bonne gestion de ce site et de tout ce qui y est publié. La requête DNS (Domain Name System) nous confirme que le site www.batc.be est une propriété exclusive de Brussels Airport Company depuis le 30 mai 1996. C'est donc uniquement Brussels Airport Company qui porte la responsabilité des publications, erreurs, fautes et omissions de ce site.

Proposition : Le titulaire de la licence doit respecter scrupuleusement sa licence, ne peut y déroger, et est tenu de fournir une information correcte et impartiale, tout en étant obligé de mettre à disposition de la Médiation toutes les données et autres renseignements dont il dispose.

1.14 Utilisation de couteaux à steak dans le restaurant AMO, situé dans la zone neutre des installations de l'Aéroport de Bruxelles-National, zone neutre au-delà du contrôle des bagages et des passagers.

Constatations : un passager en zone Schengen nous a contacté au cours de la journée du mardi 3 octobre 2023 à 07h03 au motif que des couteaux à steak de la marque « LAGUIOLE » étaient fournis dans le restaurant AMO situé au sein de l'Aéroport de Bruxelles-National, partie dite de « Transit » ou « Internationale », après le contrôle frontière. Ce passager nous a transmis en date du mardi 3 octobre 2023 deux photos prouvant les faits—cette plainte est recevable et fondée, et conformément à l'article 29 du Code d'Instruction Criminelle il est de notre devoir de réagir.

Infraction : un manque important de supervision et de contrôle de la part du titulaire de la licence, Brussels Airport Company, qui ne respecte pas et ne fait pas respecter la réglementation aéronautique dans ses propres installations, compromettant ainsi la sécurité globale des passagers l'Aéroport.

Proposition : il est recommandé de prendre en considération les faits exprimés dans le cadre de la présente plainte et d'intervenir en vue d'apporter une solution garantissant la sécurité et la sûreté ; à savoir d'intervenir contre le fait que des repas sont servis avec des couteaux à steak de la marque « LAGUIOLE » après le contrôle des bagages et avant les guichets d'embarquement.

BELGIQUE

Des couteaux à steak utilisés dans un restaurant déclenchent une enquête à Brussels Airport

Un voyageur a déposé une plainte en raison de "l'utilisation de couteaux à steak dans le restaurant AMO, situé dans la zone neutre de l'aéroport de Bruxelles", a indiqué mardi le médiateur fédéral de l'aéroport, Philippe Touwaide. Ce dernier qualifie la présence de couteaux à cet endroit de situation "stupéfiante" et indique que c'est déjà la deuxième fois qu'il doit intervenir sur ce sujet.

Le service de médiation a informé le ministre de tutelle, Georges Gilkinet (Ecolo). Le restaurant AMO est installé dans une zone située après le contrôle des bagages et des passagers. "L'utilisation de tels couteaux – qu'une personne malveillante pourrait emporter à bord d'un avion – constitue un risque pour la sécurité du trafic aérien", a déclaré le médiateur.

Brussels Airport rapporte que la plainte du voyageur fait actuellement l'objet d'une enquête par le service interne en charge de la sécurité de l'aéroport.

Source : RTBF - <https://www.rtbf.be/article/des-couteaux-a-steak-utilises-dans-un-restaurant-declenchent-une-enquete-a-brussels-airport-11266050>

2. REMARQUES COMPLÉMENTAIRES

- Le titulaire de la licence pratique une confusion intentionnelle dans un but publicitaire entre sa dénomination commerciale Brussels Airport Company et le nom officiel du site aéroportuaire qui est « Bruxelles-National », et présente l'aéroport comme étant « Brussels Airport », nom qui n'existe d'ailleurs pas légalement. En France, l'autoroute A.1 s'appelle autoroute A.1 et pas autoroute SANEF du nom du titulaire de la licence d'exploitation. L'aéroport de Roissy se nomme Roissy-Charles de Gaulle et nullement aéroport ADP ni Paris Aéroport.
- Tous les textes légaux, lois, arrêtés royaux et ministériels dénomment bien le domaine aéroportuaire de Bruxelles comme « Bruxelles-National » ; en utilisant un autre nom, le titulaire de la licence est bel et bien en infraction avec la législation.
- Pendant la période de confinement, pour réaliser des économies sur l'entretien des pistes, le titulaire de la licence, la société privée Brussels Airport Company a d'autorité décidé de fermer les pistes 01/19 et 07R/25L en imposant de la sorte, sans autorisation, une modification importante de l'organisation du trafic aérien qui était certes fortement réduit de jour, mais pas de nuit, et dès lors a été concentré sur certaines zones uniquement de nuit.
- Pendant la période de confinement, le titulaire de la licence a exercé des pressions sur le Ministre de tutelle et son administration pour faire opérer de nuit des avions interdits de vol de nuit comme des Boeing 747 cargo, sous prétexte que ces avions effectuaient des missions humanitaires.
- Le plafond des mouvements aériens de nuit à Bruxelles-National devrait mieux être défini, suite à une confusion entre nombre de créneaux horaires (chiffre qui est modifiable) et nombre réel de mouvements de nuit.

La confusion sur cette différence trouve son origine dans l'article 2 de l'arrêté ministériel du 6 avril 2009 modifiant l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'Aéroport de Bruxelles-National : sous le titre du chapitre IV quater « Périodes sans décollage », le texte parle ensuite de créneau de décollage :

Art. 2. *Au même arrêté, modifié par l'arrêté ministériel du 27 novembre 2007 et par l'arrêté ministériel du 21 janvier 2009, il est inséré un chapitre IVquater, rédigé comme suit :*

« CHAPITRE IVquater. — Périodes sans décollage

Art. 7quater. *Sans préjudice des créneaux déjà attribués pour la saison d'été IATA 2009, et à l'exception des mouvements exonérés, le coordonnateur de l'aéroport de Bruxelles-National n'attribue aucun créneau de décollage pendant les périodes suivantes :*

Il convient donc d'établir une distinction claire et nette quant aux limitations du trafic de nuit, définir un plafond en nombre de mouvements au décollage et à l'atterrissage par an qui ne permet aucune manipulation ou correction des données, est plus clair, plus parlant et plus facile à contrôler.

3. CONCLUSIONS FINALES

En conclusion, il convient dans le nouveau permis d'environnement pour la période débutant à partir de 2024, que le titulaire de la licence respecte à la lettre toute la législation aéronautique et ne se comporte plus comme un État dans État.

Les **griefs constatés personnellement par le Service de Médiation**, à l'encontre de Brussels Airport Company concernent :

- Non-respect de l'article 9 § 1^{er} de la licence : en ne permettant pas l'accès des installations aéroportuaires au personnel du Service de Médiation, rendant impossible certaines missions essentielles dans le fonctionnement de mon propre service, qui fait bien partie du SPF Mobilité et Transports et est une branche autonome et indépendante de la Direction générale du Transport Aérien (*le badge 50037 a été confisqué sans motif ni fraude le 30 août 2016, des badges ont été refusés à des nouvelles collaboratrices le 26 octobre 2017, et le badge 46911 a été désactivé en 2018 en ne permettant pas à sa titulaire de participer aux réunions du coordinateur des créneaux horaires*) ; pour les badges le titulaire de la licence agit pour le compte de la DGTA et n'a donc pas le droit de régenter de sa propre initiative qui peut ou ne peut pas obtenir de badges.
- Non-respect de l'article 10 de la licence : nous avons demandé à de nombreuses reprises des réunions de concertation sur la qualité des informations fournies et nous n'avons jamais reçu de réponse (*notre courrier 7007-P du 29 mars 2017 et d'autres nombreuses autres demandes*).
- Non-respect de l'article 36 de la licence : le titulaire ne collabore pas étroitement avec mon service, ne répond pas à nos questions, ne nous fournit pas toutes les informations indispensables au bon fonctionnement de mon service et ne met pas à la disposition de mon service toutes les données dont il dispose (*la fermeture non annoncée par exemple de la piste 25R le samedi 23 mars 2019 qui a généré un nombre important de réactions négatives de la part de riverains, d'associations et de Bourgmestres étonnés de l'activation de la piste d'atterrissage 01*).

Les autres griefs **qui nous ont été signalés par le biais de nombreuses réclamations** émanent de particuliers, d'associations ou d'administrations communales ou régionales auprès du Service de Médiation et de son Directeur et sont – *tout en insistant sur le fait que les présentes allégations et constatations sont rapportées par le Service de Médiation et n'émanent PAS du Service de Médiation, mais sont la transmission complète et exhaustive d'une liste importante de griefs repris dans le contenu des plaintes reçues comme des reproches à l'encontre du titulaire de la licence, « Brussels Airport Company » et de son principal collaborateur FEIST Arnaud - , dont acte :*

- Non-respect de l'article 7 alinéa 12 de la licence : le titulaire n'a pas exécuté le programme d'isolation, ce fonds d'isolation FANVA est pourtant géré par B.A.C. mais toutefois B.A.C. n'a jamais exécuté le programme d'isolation ni alimenté financièrement le fonds d'isolation.
- Non-respect de l'article 24 de la licence : le titulaire n'a ni défini ni procédé aux adaptations procédurales ou d'infrastructures nécessaires pour augmenter la capacité déclarée des pistes en n'ayant initié aucune nouvelle procédure aucun équipement et aucune nouvelle infrastructure pour les pistes d'aéroport (pas de prolongement de la piste 25L, pas de voie de

circulation permettant des décollages depuis la piste 25L, pas d'initiative pour des procédures RNP en 07L/R).

- Non-respect de l'article 25 de la licence : le titulaire n'a procédé à aucun investissement nécessaire pour la réalisation, le développement ou l'extension des pistes.
- Non-respect de l'article 31 de la licence : le titulaire n'agit pas et n'a jamais agi correctement envers les riverains quant aux différents aspects de la politique de l'environnement, le titulaire ne réunit que certains riverains d'une seule région et ne se consulte pas avec les riverains.
- Non-respect de l'article 32 de la licence : le titulaire ne mène pas une politique active de l'environnement, en préférant attirer du trafic aérien effectué au moyen d'avions anciens, bruyants et polluants qu'il accueille à Bruxelles-National alors que ces avions sont refusés ailleurs.
- Non-respect de l'article 33 § 1^{er} de la licence : le titulaire ne s'est jamais efforcé, et ne s'efforce pas du tout, de réduire au maximum le bruit généré par le trafic d'aéronefs au sol et n'a pas réalisé ni fait réaliser les infrastructures nécessaires (absence d'un hall d'essai des réacteurs et non-réalisation d'un mur anti-bruit complet autour du site de l'Aéroport).
- Non-respect de l'article 34 de la licence : le titulaire ne respecte pas et ne fait pas respecter les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale, le titulaire les critique et par des déclarations diverses appelle à les boycotter, à ne pas les respecter et défend leur suppression.
- Non-respect de l'article 35 § 1^{er} de la licence : le titulaire ne fournit aucune information relative aux trajectoires suivies ni aux nuisances occasionnées par les avions.
- Non-respect de l'article 35 § 2 de la licence : le titulaire ne contrôle pas et n'évalue pas les niveaux de bruit causés par les atterrissages et décollages.
- En outre le titulaire a fait construire des bureaux sur le site aéroportuaire et les met en location, en contradiction avec l'article 1, 12° de sa licence qui ne reprend pas cette location de bureaux à des sociétés financières (KPMG, DELOITTE) sans lien avec l'exploitation d'un aéroport dans la définition de l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National ; et ce en contradiction avec l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 10 août 2009 autorisant l'État à vendre des biens immeubles à B.A.C. : « *L'Etat est autorisé à vendre à la société anonyme de droit privé « The Brussels Airport Company » les biens immeubles expropriés par l'Etat pour les besoins de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.* », cette location de bureaux à des sociétés financières n'a aucun lien avec l'exploitation d'un aéroport et est donc illicite, illégale et non autorisée par la loi.
- La suite des griefs - notifiés au travers des requêtes qui nous ont été adressées depuis 2004 - traitent de l'absence de consultation auprès de certaines autorités sur le plan VISION 2040, le positionnement public du collaborateur FEIST dans des utilisations de pistes qui ne respectent pas des décisions judiciaires, le positionnement public du collaborateur FEIST dans la réalisation d'une loi pour bétonner les procédures aéronautiques, le positionnement public du collaborateur FEIST pour la suppression des normes de bruit bruxelloises, la cacophonie dans le projet de prolongement avorté de la piste 25 LEFT, le manque total d'empathie à l'égard de la communauté, des communes, des administrations, des comités, des associations et des riverains survolés ; l'intervention personnelle du collaborateur FEIST dans le lobbying en vue

de faire évoluer de nuit un avion-cargo de type Boeing 777 pourtant interdit de vol en fonction de son niveau de bruit individuel (Quota Count), le non-respect des créneaux horaires, le fait de permettre des décollages de nuit d'avions hors créneaux et hors niveau individuel de Quota Count et d'autres manœuvres illégales de lobbying pour la création d'un terminal *low cost* (2010), la modification des redevances aéroportuaires (2011), la désignation d'une troisième société de Handling (2009) ou encore les pressions pour utiliser de nuit un avion interdit (Dossier Boeing 777 de 2013).

4. DÉCISION UNANIME DU COLLÈGE DES MÉDIATEURS

En toute autonomie, indépendance, neutralité, impartialité et sans aucun conflit d'intérêt, le Collège des Médiateurs du Service Fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National décide de rendre l'avis suivant :

- Brussels Airport Company ne peut d'aucune manière se soustraire à toutes ses obligations légales et contractuelles ; et doit appliquer et respecter toute la législation belge sans exception ;
- Brussels Airport Company doit respecter et faire respecter les normes de bruit bruxelloises et ne peut d'aucune façon les critiquer ni défendre leur suppression ni encourager leur révision ou annulation ;
- L'éventuel nouveau permis d'environnement qui serait accordé à Brussels Airport Company doit être mieux suivi et contrôlé dans son exécution par la Région flamande et la Députation Permanente du Brabant flamand ;
- La Région flamande et la Députation Permanente du Brabant flamand doivent exiger que Brussels Airport Company respecte à la lettre toutes les conditions de son futur permis d'environnement, et que les investissements nécessaires soient bien réalisés par Brussels Airport Company dont en priorité la construction d'un mur anti-bruit et d'un hall d'essai pour les réacteurs ; des exigences du premier permis de 2004 qui à ce jour n'ont toujours pas été réalisées ni suivies d'effet ;
- La Région flamande et la Députation Permanente du Brabant flamand doivent décider que le nouveau plafond annuel du nombre maximal de vols de nuit à Bruxelles-National soit défini en nombre de mouvements avec des périodes sans décollage, et ne plus légiférer sur base du nombre de créneaux délivrés, chiffre sujet à interprétation et modification ;
- La Région flamande et la Députation Permanente du Brabant flamand doivent décider que le réseau de sonomètres et de monitoring du bruit autour de l'aérodrome de Bruxelles-National doit être complété par l'installation de nouveaux postes sonométriques à charge de Brussels Airport Company ;
- La Région flamande et la Députation Permanente du Brabant flamand doivent interdire toute activité de bureau et toute affectation d'immeuble sans lien avec l'activité aéroportuaire ou

aéronautique dans le respect des dispositions légales sur la vente des terrains à Brussels Airport Company ;

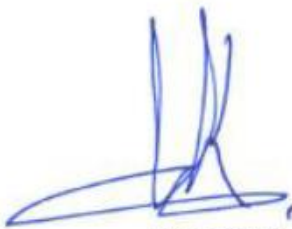
- Brussels Airport Company doit faire des efforts considérables en matière de communication, d'empathie, d'information et de respect de toutes les parties impliquées dans le dossier des nuisances liées à son activité aéroportuaire ;
- Brussels Airport Company doit développer une politique de transparence dans les accès à l'information, et collaborer avec tous les acteurs concernés notamment en donnant accès à ses installations, aux bases de données ATOM et en fournissant les tracés radar complets jusqu'à 9.000 pieds ;
- Brussels Airport Company doit inciter ses clients, les compagnies aériennes, à renouveler leurs flottes et doit veiller à ne plus attirer par des tarifs préférentiels les avions cargos anciens, bruyants et polluants ;
- Brussels Airport Company doit soutenir toute politique cohérente de diminution globale des niveaux individuels de bruit des avions (QC) par une adaptation sensible des niveaux (Quota Count de chaque avion) tolérés de nuit, le matin, en journée et le soir pour arriver à un meilleur environnement profitable à toutes les zones situées autour de Bruxelles-National ;
- Brussels Airport Company doit cesser de promouvoir un système illégal de niveau de bruit individuel (QC) des avions basé sur le poids pris lors de chaque décollage, et ce sans recertification acoustique. Brussels Airport Company doit respecter à cet effet la législation EASA qui ne prévoit qu'un et un seul certificat acoustique par avion en fonction d'un et un seul poids déclaré lors de la certification ;
- Brussels Airport Company doit cesser de confondre sa raison sociale de société commerciale privée « Brussels Airport » avec le nom de tout le site aéroportuaire de Bruxelles qui est et reste « Bruxelles-National » et donc arrêter d'induire en erreur.

Par le Collège des Médiateurs, les soussignés :



Philippe TOUWAIDE

Licencié en Droit Aérien et en Droit Maritime
Ancien Commissaire du Gouvernement
Directeur du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National
Médiateur du Gouvernement Fédéral - S.P.F. Mobilité et Transports



Juan TORCK

Médiateur-adjoint
Détaché de skeyes



Alexandre de SPIRLET

Médiateur-adjoint
Détaché de skeyes



Emily DELBAER

Assistante de Direction
Détachée de skeyes



Mona OUNIS

Assistante de Direction
Détachée de skeyes



Charlotte VANVINCKENROYE

Webmaster
Détachée de skeyes



Martine VAN RIEL

Team coordinateur & RP
Détachée de skeyes



Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National
c/o skeyes Site de Steenokkerzeel Local S.1.3.08
Chaussée de Tervueren, 303 à Steenokkerzeel

EDITEUR RESPONSABLE

Philippe TOUWAIDE

Directeur du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National

Deuxième édition 2024