

## Service de Régulation: Suspicion de coalition de fonctionnaires au profit de Brussels Airport

<http://www.coeur-europe.be/9-uncategorised/95-service-de-regulation-suspicion-de-coalition-de-fonctionnaires-au-profit-de-brussels-airport>

Voici le détail du courrier adressé le 6 juillet 2017 au Parlement Fédéral:

Madame La Présidente de la Commission Infrastructure de la Chambre,  
Madame et Monsieur les Vice-Présidents,

Entre février et mars 2017, le Service de Régulation indique avoir reçu de nombreuses plaintes relatives au non-respect de l'Article 34 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

L'article 34 exige en effet que BAC (Brussels Airport Company) "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"

En réponse à ces accusations, le Service de Régulation a préparé un rapport daté du 4 juillet 2017, à signer par son directeur Serge DRUGMAND, qui considère que "BAC se conforme à son obligation .... de respecter et faire respecter les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale". La copie de ce rapport D-2017-03-LA est jointe en annexe.

Ce rapport est ouvertement biaisé en faveur de l'aéroport, comme expliqué ci-après. En appliquant correctement la méthode d'analyse proposée par le Service de Régulation, la position délictueuse de l'aéroport par rapport aux conditions d'octroi de sa licence d'exploitation apparaîtrait clairement.

**Aujourd'hui, les redevances d'atterrissages de nuit à Brussels Airport restent significativement plus faibles et parfois jusqu'à 20 fois plus faibles (Embraer ERJ 145 à Zürich) que celles de jour sur les autres aéroports de référence.**

**Cette situation correspond à un encouragement à la pollution sonore et au non-respect des normes de bruit autour de Brussels Airport, en particulier la nuit.** L'aéroport doit relever ses redevances aéroportuaires pour les porter au niveau de celles des aéroports de référence (AMS, CDG, CHP, FRA, LHR, ZRH).

Voici six points où le rapport du Service de Régulation est ouvertement biaisé en faveur de Brussels Airport:

### **1. Information très lacunaire aux compagnies aériennes (point 3.2.2.1 - paragraphes 43 à 49)**

L'information aux compagnies aériennes sur les normes de bruit dans le BHB (Brussels Airport Handbook) n'est pas effectuée avec le même niveau de détail que pour beaucoup d'autres sujets.

Par exemple, le chapitre sur les règles de circulation au sol contient 80 pages avec de nombreux détails, comme par l'exemple en page 64 la description de l'endroit où doivent être déposés les cônes endommagés:

<https://www.brusselsairport.be/uploads/media/default/0001/12/6f57092de56315e201bbd21ab221bdffa052b25.pdf>

Mais rien sur les détails des normes de bruit de la région Bruxelloise, un sujet critique pour la circulation des avions et pour plus d'un million de personnes, des normes qui peuvent se détailler aisément sur une seule page de format A4?

## **2. Rejet d'interdiction d'accès aux aéronefs les plus bruyants**

Le point 52 du rapport détaille:

*Il convient de constater que le règlement n° 598/2014 ne règle pas expressément la question de savoir si l'organisme gestionnaire d'un aéroport peut lui-même aller au-delà des restrictions d'exploitation fixées, le cas échéant, par l'État membre concerné, et interdire l'accès aux infrastructures aéroportuaires à certains aéronefs les plus bruyants<sup>6</sup>. Aucune disposition de droit belge ne règle non plus expressément cette question.*

Cette "explication" fait plus que passer sous silence le principe de précaution du droit européen et elle nie la possibilité pour une entreprise de prendre les mesures adéquates pour s'assurer qu'elle ne trouble pas l'ordre public ou ne porte pas atteinte à la santé publique....

## **3. Grave omission dans l'analyse des tarifs**

L'analyse des tarifs aéroportuaires (points 57 à 68) ne compare que les tarifs d'atterrissage entre les différents aéroports, alors que la majorité des infractions aux normes de bruit Bruxelloises sont mesurées par les avions au décollage. Cette omission volontaire est une tentative de manipulation.

L'analyse des tarifs de décollages serait-elle encore plus défavorable?

## **4. Désinformation sur le caractère incitatif des tarifs**

Les tarifs aéroportuaires sont généralement plus élevés la nuit afin de décourager les vols de nuit qui nuisent à la santé des habitants.

Cependant, comme on peut le voir pages 14 et 15 du rapport du Service de Régulation, les tarifs d'atterrissage de nuit à Brussels Airport restent cependant bien inférieurs aux tarifs de jour des autres aéroports pour chaque type d'avion, à la seule exception des atterrissages des A319, A320 et B767 à Amsterdam-Schiphol.

Pour ces trois derniers cas, le tarif de nuit de Brussels Airport reste cependant 3 à 5 fois inférieur au tarif de nuit de Schiphol.

Il est donc complètement faux d'écrire au point 80 que par sa tarification BAC respecte son obligation d'inciter les avions à respecter les normes acoustiques. **Au contraire, la politique tarifaire de BAC tend à attirer les avions les plus bruyants à Brussels Airport la nuit.**

#### **5. Minimalisation des perturbations à la bonne utilisation des pistes (point 3.2.2.4)**

Le document du Service de Régulation passe sous silence le fait (rapporté publiquement par Ryanair) que décoller du début de piste permet de réduire le niveau de bruit des avions mesuré en région bruxelloise, et donc de mieux respecter les normes de bruit Bruxelloises.

Il est clair qu'en n'encourageant pas les départs systématiques en bout de piste, BAC ne favorise pas le respect des normes de bruit Bruxelloises.

#### **6. Complaisance vis à vis des propos du CEO de Brussels Airport**

Déclarer comme Monsieur Feist l'a fait le 19 novembre 2016 "*Le gouvernement bruxellois tue l'aéroport à petit feu*" lorsque le gouvernement bruxellois cherche à faire respecter les normes de bruit démontre pour le moins un manquement au respect de ces normes:

En effet, comment l'application d'une règle faisant partie intégrante des obligations "de naissance" de la licence de l'aéroport et acceptée en toute connaissance de cause pourrait-elle le tuer à petit feu? Rappelons au passage que les normes de Bruit de l'aéroport, que ce soit les normes temporaires actuellement appliquées ou les normes définitives plus strictes de 5 à 10 dB sont antérieures de plusieurs années à l'octroi de la licence d'exploitation de Brussels Airport.

Par son adoubement des paroles de Monsieur Feist, le Service de Régulation cherche à gommer une position délictueuse.

Il reviendrait à la Justice d'apprécier si le comportement de certains membres du Service de Régulation et de personnes ayant commandité le rapport D-2017-03-LA relève de la coalition de fonctionnaires au profit de Brussels Airport.

Bien à vous,

Coeur-Europe, le 6 juillet 2017.