

Un cadre juridique stable et cohérent pour le développement durable de Brussels Airport





Brussels Airport: moteur de croissance pour des emplois de qualité

Brussels Airport offre un réseau de connexions qui permet aux particuliers et aux hommes et femmes d'affaires de circuler dans toute l'Europe et à travers le monde. Il permet à nos entreprises d'offrir leurs produits et leurs services bien au-delà des frontières de notre pays. La connectivité qu'offre l'aéroport national est une fenêtre indispensable sur l'Europe et le monde pour 11 millions de Belges, quelle que soit la région où ils vivent. Et ce, qu'il s'agisse d'un voyage d'affaires ou de vacances bien méritées. Sans Brussels Airport, de nombreuses entreprises belges, grandes et petites, ne pourraient pas exporter leurs produits et services aux quatre coins du monde.

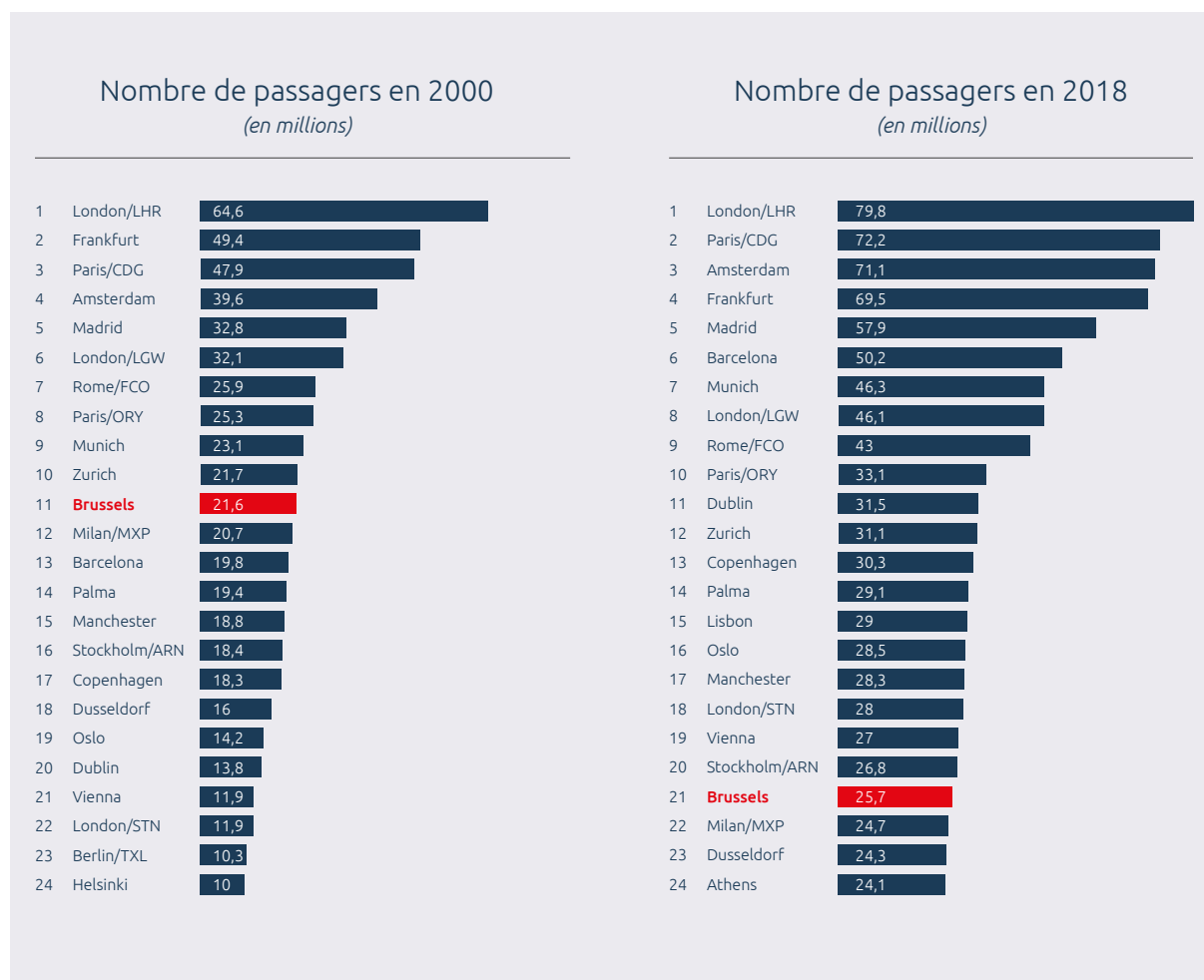
Brussels Airport est l'un des principaux moteurs de croissance pour le développement économique de notre pays. Les 317 entreprises établies à l'aéroport, qui représentent plus de 20.000 emplois directs sur le site et 40.000 emplois indirects, entendent continuer à jouer ce rôle à l'avenir. C'est possible si nous misons plus que jamais sur la connectivité. Celle-ci est, en effet, le moteur du développement économique et des investissements.

Des emplois de longue durée et de qualité à l'aéroport

**23 836**employés directs
à l'aéroport**40 000**jobs
indirects**72%**des emplois sont
à temps plein*(par rapport à 58% au niveau flamand)***71%**des travailleurs sont
des employés*(par rapport à 49% au niveau flamand)*

Cependant, l'insécurité juridique et des réglementations régionales et fédérales conflictuelles entre elles ont, ces dernières années, freiné le développement de l'aéroport. Brussels Airport n'est plus en mesure d'évoluer au même rythme que le secteur aérien européen. Brussels Airport a perdu au cours de ces dernières années des parts de marché en Europe, en particulier au profit des principaux aéroports des pays voisins. Nous avons chuté de la 11^{ième} à la 21^{ième} place au classement des aéroports européens au cours de la période 2000 à 2018.

Brussels Airport perd des parts de marché en Europe



L'ambition de notre politique nationale et régionale devrait être que nous puissions, au minimum, suivre le rythme moyen de croissance en Europe pour garantir l'emploi et la croissance économique. Pour cela, il est aujourd'hui urgent de trouver une solution durable et de long terme pour le développement de l'aéroport.

Brussels Airport a déjà accompli des réalisations importantes en matière **environnementale et de développement durable** :



La **composante environnementale** dans les tarifs conduit à des charges d'atterrissage et de décollage jusqu'à 3 fois plus élevées pour les avions les plus bruyants



Brussels Airport a ainsi attiré une **nouvelle génération d'avions** : moins bruyants, plus grands, plus efficaces et avec un meilleur taux de remplissage



Les **nuisances sonores** ont chuté de 56% depuis l'an 2000



Brussels Airport est **neutre en carbone** (Airport Carbon Accreditation) pour ce qui concerne son propre fonctionnement

L'arrivée de nouveaux gouvernements après les élections du 26 mai 2019 est une nouvelle occasion de trouver des solutions pour plusieurs points de difficultés. Dans le présent mémorandum, Brussels Airport présente aux autorités compétentes 13 propositions concrètes pour l'élaboration d'un cadre légal stable, cohérent et juridiquement sûr qui offre un support au développement durable de Brussels Airport.

4 défis, 13 demandes concrètes

Brussels Airport demande que les gouvernements compétents créent au terme d'une concertation constructive un cadre légal stable et cohérent pour un développement durable de Brussels Airport et inscrivent ce point dans les accords de gouvernement des prochains gouvernements fédéral et régionaux. Les 13 solutions concrètes reprises dans ce mémorandum forment ensemble la base pour un tel cadre.

A | **Un cadre stable et cohérent** *pour rendre possible le développement durable de Brussels Airport*

- 1 Un cadre légal stable et cohérent pour les routes aériennes, la réglementation en matière de bruit, les conditions d'exploitation et les possibilités de développement de Brussels Airport, en concertation avec les Régions concernées
- 2 Des routes aériennes sûres, offrant suffisamment de sécurité juridique pour garantir une exploitation sûre et durable de l'aéroport
- 3 Une réglementation cohérente en matière de bruit fondée sur le principe des émissions plutôt que des immissions, afin de garantir l'objectivité et la sécurité juridique
- 4 Une cohérence institutionnelle garantie par l'adoption du principe selon lequel les mouvements aériens effectués conformément à la réglementation fédérale ne peuvent pas être sanctionnés sur la base d'autres règles
- 5 Utiliser la masse réelle de l'avion au décollage (« Actual Take Off Weight ») comme base pour le calcul de sa classe sonore (le « Quota Count »), au lieu de sa masse maximale théorique, comme c'est le cas actuellement

B | Développement durable *afin de favoriser des opérations encore plus efficaces sur le plan environnemental*

- 6 L'adaptation des procédures de vol, avec comme principaux critères de choix : la sécurité, la capacité et l'efficacité environnementale
- 7 Des atterrissages plus sûrs, plus économiques et plus efficaces grâce à la mise en place sur toutes les pistes de technologies modernes permettant une gestion sûre et performante du trafic aérien et de la navigation
- 8 L'amélioration des liaisons ferroviaires vers l'aéroport et une connexion TGV directe entre la gare de Brussels Airport et les gares du réseau à grande vitesse dans nos pays voisins
- 9 Connexion de l'aéroport au réseau de trams et de métro existant
- 10 Mesures infrastructurelles pour résorber la congestion de la circulation routière à proximité de l'aéroport

C | Fonctionnement opérationnel efficace *pour évoluer en phase avec la réalité d'une gestion aéroportuaire moderne*

- 11 Efficacité et ressources (y compris humaines) suffisantes, en ligne avec les besoins du secteur aérien, pour garantir un contrôle facilité
 - a) du trafic aérien, b) des frontières, c) des douanes et d) de la sécurité alimentaire, afin que la continuité du service soit garantie à l'aéroport

D | Optimisation de la capacité aéroportuaire *pour pouvoir répondre aux demandes des compagnies aériennes, des passagers et du secteur logistique*

- 12 Avoir la possibilité d'utiliser l'infrastructure aéroportuaire et la capacité de piste suffisante et stable dans toutes les conditions météorologiques, afin de pouvoir répondre à une demande croissante aux heures de pointe
- 13 Un aménagement du territoire garantissant un développement du rôle de portail économique de l'aéroport résolument tourné vers l'avenir et contribuant à ce que moins de personnes soient gênées par le bruit des avions

Ces propositions doivent être traduites d'urgence en mesures politiques concrètes. Nous demandons que dans le cadre d'une concertation constructive entre eux, les niveaux de pouvoir compétents créent un cadre légal stable et cohérent au début de la législature, afin que les mesures nécessaires, tant au sol que dans l'espace aérien, puissent être mises en œuvre à temps, ceci dans l'intérêt des 26 millions de passagers annuels, des 317 sociétés présentes à l'aéroport et des 60 000 personnes qui, de façon directe ou indirecte, ont un emploi grâce à Brussels Airport. Nous sommes volontiers disposés à fournir plus de détails concrets et d'éléments de contexte pour chacune des 13 solutions proposées qui forment ensemble la base pour un cadre légal stable.





Un cadre stable et cohérent

pour rendre possible le développement durable de Brussels Airport

1

Nous demandons que le **gouvernement fédéral, en concertation avec les Régions flamande et bruxelloise, établisse rapidement un cadre légal stable et cohérent** pour les routes aériennes, la réglementation en matière de bruit, les conditions d'exploitation et les possibilités de développement de Brussels Airport. Nous demandons que ce cadre soit mis en place au cours de la première année de la législature, afin que les mesures nécessaires, tant au sol que dans l'espace aérien, puissent être mises en œuvre en temps utile.

Tous les niveaux de pouvoir en Belgique ont intérêt à ce que Brussels Airport reste une porte d'accès vers l'Europe et le monde entier si nous voulons continuer à compter en Europe et dans le monde. Cela ne sera cependant possible que si un cadre légal stable et cohérent est mis en place à court terme afin de soutenir le développement de Brussels Airport en tant que plateforme de connectivité.

Les solutions demandées doivent être fixées dans un cadre légal clair, élaboré au terme d'une concertation entre le gouvernement fédéral et les Régions concernées.

2

Nous demandons au gouvernement fédéral de **créer de la sécurité juridique pour les routes aériennes** de façon qu'un fonctionnement sûr et durable de l'aéroport puisse être garanti.

Le manque de sécurité juridique pour les routes aériennes est aujourd'hui vraiment problématique: les routes aériennes existantes établies sur la base de la procédure réglementaire actuelle, sont contestées dans le cadre de différentes procédures judiciaires. Des décisions de justice restreignent l'usage de certaines routes aériennes ou les suppriment et se contredisent entre elles. Cette situation engendre une insécurité juridique pour les compagnies aériennes, mais aussi pour les riverains et complique la gestion correcte et durable de l'aéroport. Une initiative législative est nécessaire pour garantir que les routes aériennes soient définies dans un cadre juridique stable permettant de remédier à l'insécurité judiciaire actuelle.

3

Nous demandons une **réglementation cohérente en matière de bruit, basée sur le principe de l'émission sonore, et non pas l'immission**. Une réglementation fondée sur les émissions sonores doit être privilégiée en raison de son caractère objectif, constant et juridiquement sûr, et doit se baser sur des normes réalistes et réalisables.

Les avions qui décollent ou atterrissent dans le plein respect de toutes les réglementations fédérales et qui suivent à la lettre les directives du gestionnaire fédéral du trafic aérien se voient néanmoins régulièrement infliger une amende par une autorité régionale. Même les avions les plus modernes et les moins bruyants reçoivent de telles amendes, pas seulement pour les vols de nuit mais aussi pour les vols de jour.

Ce type de concurrence entre réglementations doit être évité. Ainsi, la Région de Bruxelles-Capitale inflige des amendes aux avions sur la base des immissions sonores. L'immission sonore correspond au bruit tel qu'il est perçu au sol. Cette perception du bruit n'est pas une donnée stable et est influencée par des facteurs externes, tels que la pression atmosphérique, l'humidité, le vent, etc. Cela signifie que l'immission sonore d'un même avion avec exactement le même chargement et empruntant exactement la même route aérienne peut malgré tout varier d'un jour à l'autre, en fonction de facteurs hors du contrôle de la compagnie aérienne et être ainsi sanctionnée un jour et pas le lendemain. En raison de cette incertitude juridique, les immissions sonores ne sont pratiquement jamais utilisées dans la réglementation internationale en matière d'aviation. De surcroît, la réglementation actuelle ne tient pas compte de la réalité technique des avions, en imposant des normes auxquelles même les avions les plus modernes et les moins bruyants ne sont pas en mesure de se conformer.

Les émissions sonores, pour leur part, représentent le bruit qu'un avion produit à la source, c'est-à-dire le bruit qui est émis. Il s'agit d'une donnée objective qui n'est pas influencée par des facteurs externes tels que la météo. C'est la raison pour laquelle elles sont la norme dans les réglementations fédérales et internationales en matière de bruit (basées sur ce qu'on appelle les « Quota Counts »).

4

Afin de garantir la cohérence institutionnelle, nous demandons que les mouvements aériens qui sont correctement exécutés en conformité avec la législation fédérale et les instructions de l'organisme de contrôle du trafic aérien ne puissent pas être sanctionnés sur la base de réglementations concurrentes.

Un pilote ne vole pas où bon lui semble : la route aérienne, la procédure de vol, l'altitude de vol, etc. sont fixées par les autorités fédérales en fonction des conditions météorologiques. Les règles fédérales ne fixent pas uniquement les conditions auxquelles un avion doit satisfaire en matière de bruit à la source. Les règles fédérales indiquent également de quelle façon le décollage ou l'atterrissage doit être exécuté.

Il faut donc que les différents gouvernements concernés confirment dans la législation le principe selon lequel les mouvements aériens qui sont exécutés en conformité avec la législation fédérale et les instructions de l'organisme de contrôle du trafic aérien ne peuvent pas être sanctionnés sur la base de réglementations concurrentes.

5

Nous demandons au gouvernement fédéral de prendre la masse réelle de l'avion au décollage (« Actual Take Off Weight ») comme base pour le calcul de sa classe sonore (le « Quota Count »), au lieu de sa masse maximale théorique (Maximum Take Off Weight), comme c'est le cas actuellement.

Les opérations à l'aéroport sont soumises à de nombreuses restrictions réglementaires. Certaines d'entre elles entraînent aujourd'hui des incohérences voire des discriminations. Dans ce contexte, Brussels Airport demande expressément d'adapter un élément afin de supprimer une discrimination. Il existe en réalité de nombreuses circonstances dans lesquelles des avions décollent avec une masse inférieure à leur masse maximale (par exemple, parce que ses réservoirs ne sont pas complètement remplis). L'ajustement à la situation réelle que nous proposons ne conduira donc jamais à un niveau de charge sonore supérieur à celui résultant de l'application de la norme actuelle (Maximum Take-Off Weight).



Développement durable

*afin de favoriser des opérations encore plus efficaces
sur le plan environnemental*

Brussels Airport poursuit ses efforts afin de rendre ses opérations encore plus durables et plus écologiques, notamment avec les mesures suivantes :

- A nouveau une réduction de moitié du nombre des personnes potentiellement fortement gênées d'ici à 2040.
- La composante environnementale dans les tarifs pour les atterrissages et les décollages deviendra sensiblement plus élevée encore pour décourager les avions les plus bruyants et les moins efficaces sur le plan environnemental.
- Le hub multimodal de Brussels Airport fait partie de la solution pour la mobilité autour de Bruxelles
- Une évolution vers une utilisation plus intensive des transports publics de et vers l'aéroport, tant par les voyageurs que par les travailleurs

Mais pour franchir de nouvelles étapes dans cette voie, Brussels Airport dépend également des pouvoirs publics, auxquels nous demandons ce qui suit afin de favoriser un fonctionnement de l'aéroport plus efficace sur le plan environnemental.

Réalisations significatives de Brussels Airport en matière environnementale

Réduction des nuisances sonores

- Composante environnementale dans les tarifs
- Nouvelle génération d'avions plus grands, moins bruyants et mieux remplis
- 56% de moins de nuisances sonores depuis 2000
- Tests des moteurs entre 7h et 22h uniquement
- Construction de murs anti-bruit
- Réduction du temps de taxi et taxi sur 1 moteur

Amélioration de la qualité de l'air

- Flotte autobus entièrement électrifiée pour tout transport des passagers sur tarmac
- Voitures de service CNG sur tarmac
- Électricité générée en centrale sur emplacements des avions pour réduire l'utilisation du moteur auxiliaire

Neutralité en CO₂

- Aéroport neutre en carbone
- Réduction de la consommation énergétique des installations existantes
- Génération d'électricité renouvelable par parc solaire et stockage thermique
- Réduction d'utilisation de carburants fossiles

Récupération et purification des eaux

- Propre centrale de purification des eaux
- Bassins de récupération d'eau

Nos efforts et ambitions pour des opérations encore plus durables **dans le futur**

Réduction continue des nuisances sonores

- Tarifs d'atterrissage et de décollage jusqu'à 20x plus élevés pour les avions les plus bruyants
- Procédures de vol plus efficaces
- Nouvelle diminution de moitié des nuisances sonores d'ici à 2040

Infrastructures durables

- Définir des Standards de Développement Durable pour toute infrastructure future
- Implémentation des principes de la neutralité énergétique et de l'économie circulaire

Réduction des déchets

- Objectifs communs pour la réduction et le recyclage des déchets avec toute la communauté aéroportuaire

Répartition des modes de transport vers plus de transports collectifs

- Le hub multimodal de Brussels Airport sera parti de la solution pour la mobilité autour de Bruxelles

6

Brussels Airport demande au gouvernement fédéral d'adapter les **procédures de vol, en utilisant la sécurité, la capacité et l'efficacité environnementale comme principes directeurs**. Un redesign limité de l'espace aérien belge, dans le cadre duquel certaines parties de l'espace aérien militaire pourraient être utilisées par l'aviation civile, en fait partie.

Une efficacité renforcée pour certaines procédures de vol aurait un impact positif du point de vue du bruit et d'utilisation de carburant. Il faut aussi faire en sorte que les avions puissent exécuter le plus possible des opérations de descente continue (CDO - Continuous Descent Operations) pour les atterrissages et des opérations de décollage continue (CCO - Continuous Climb Operations) pour les décollages, plus efficaces sur le plan environnemental, et ce pour autant que la capacité aéroportuaire nécessaire soit garantie.

7

Nous demandons au gouvernement fédéral de rendre les atterrissages plus sûrs, plus économes et plus efficaces par **l'installation sur toutes les pistes d'atterrissage et de décollage, de systèmes de navigation et de technologies modernes pour une gestion sûre et performante du trafic aérien**.

Il est prouvé que l'implémentation de la navigation de précision (« PBN »), du système d'atterrissage aux instruments (« ILS »), etc. sur toutes les pistes augmente la sécurité. Couplée à celles prévues au point précédent, cette mesure contribue à permettre que, dans le contexte de sécurité et capacité donné, l'on vole de la façon la plus respectueuse possible de l'environnement. Enfin, cette mesure favorisera également l'amélioration de la fiabilité et de la ponctualité, ce qui réduira les retards à l'aéroport, cette réduction améliorant à son tour l'efficacité environnementale.

8

Nous demandons au gouvernement fédéral d'améliorer les **liaisons ferroviaires avec l'aéroport** sur les quatre points suivants:

- une fréquence accrue des trains, adaptée à la demande des passagers et des employés
- l'intégration de la taxe Diabolo dans les coûts généraux de l'utilisation des chemins de fer
- une connexion maximale au réseau express régional
- et la réalisation d'une connexion TGV directe entre la gare de Brussels Airport et les gares du réseau à grande vitesse dans les pays voisins.

En tant que hub intermodal, Brussels Airport fait partie de la solution pour la mobilité autour de Bruxelles. Ces propositions sont essentielles pour améliorer l'accessibilité de l'aéroport et de ses environs, pour garantir un accès aisé à l'aéroport à plus de 20 000 travailleurs, aux 26 millions de passagers par an, ainsi que pour faciliter le transport de fret. Le renforcement de notre plateforme intermodale améliorera la mobilité dans la région pour les riverains et pour les gens qui viennent y travailler.

9

Nous demandons aux gouvernements flamands et bruxellois de **connecter Brussels Airport au réseau de trams et de métros existant**, et en particulier:

- une meilleure connexion avec la périphérie flamande grâce à la réalisation du Ringtrambus et Brabantnet
- une liaison entre Bruxelles et Brussels Airport grâce à une connexion à la ligne de tramway venant de Bruxelles via l'OTAN
- une connexion au réseau du métro bruxellois via le prolongement de la ligne de métro qui va en direction d'Evere

Nous nous engageons au maximum dans le *modal shift*, la répartition des modes de transport vers plus de transports collectifs, avec l'ambition qu'au moins 50% du transport de personnes vers Brussels Airport se fasse en transport collectif d'ici 2040. Les transports publics en bus et tram sont des maillons indispensables à la concrétisation de cette ambition. Ce faisant, nous renforçons le hub intermodal de Brussels Airport et sommes une partie de la solution pour la mobilité autour de Bruxelles.

10

Nous demandons au gouvernement flamand de prendre rapidement les deux mesures infrastructurelles suivantes pour **fluidifier le trafic routier très dense à proximité de l'aéroport** :

- l'exécution des travaux prévus sur le ring de Bruxelles, en accordant la plus grande attention à la fluidité et à l'accessibilité permanente de l'aéroport, tant pour l'avenir que durant les travaux, et
- la réalisation d'une connexion directe entre l'aéroport et l'E40 Louvain-Bruxelles.

Le désenclavement du deuxième portail économique du pays via le ring de Bruxelles et la connexion via le A201 avec une capacité accrue dans le futur doit être garanti.

Il doit être tenu compte du calendrier tant des travaux sur le ring de Bruxelles que celles sur le ring d'Anvers, de façon à garantir à tout temps une accessibilité pour le transport de personnes ainsi que des marchandises et de façon à prévoir un itinéraire alternatif durant les travaux.



Fonctionnement opérationnel efficace

pour évoluer en phase avec la réalité d'une gestion aéroportuaire moderne

11

Nous demandons **suffisamment d'efficacité, de ressources** (y compris le personnel), conformément aux besoins du secteur aérien afin que la continuité du service soit garantie à l'aéroport, pour les services publics présents à l'aéroport, et en particulier pour :

- a – le gestionnaire du trafic aérien (skeyes, anciennement Belgocontrol),
- b – le contrôle aux frontières par la police fédérale
- c – les douanes ; et
- d – le contrôle de la sécurité alimentaire (AFSCA)

De nombreux services publics, dont beaucoup remplissent des fonctions cruciales d'un point de vue opérationnel, sont implantés à l'aéroport. Il est essentiel qu'ils disposent des moyens suffisants pour maintenir le niveau de leurs prestations dans un secteur en évolution, de telle façon qu'ils puissent exécuter leurs missions de façon optimale dans des délais garantis, en adéquation avec les besoins du secteur aérien. Etant donné l'impact crucial de chacun de ces services pour le fonctionnement de l'aéroport, il est important que la continuité de leurs activités soit garantie à l'aéroport.

0 FINAL CALL	BRussels Airlines SN 2283	15 05	SN 2883 OSLO	4 - 5 A	RYANAIR FR 2983	17 20
B CANCELED	SWISS LX 781	15 05	DX 781 ZURICH	4 - 5 A	SAS SK 1594	17 30
0	BRussels Airlines SN 3195	15 10	SN 3195 TURIN	4 - 5 A	RYANAIR FR 2938	17 40
A	ETihad EY 7245	15 15	SN 2825 BUDAPEST	4 - 5 A	Austrian OS 354	17 40
A	BRussels Airlines SN 2719	15 20	SN 2829 GENEVA	4 - 5 A	Lufthansa LH 2291	17 50
B	Alitalia AZ 149	15 20	AZ 149 MIAMI LIN	7 - 60 A	AY 814	17 55
B	TURKISH AIRLINES TK 1944	15 25	TK 1944 ISTANBUL	9 - B	HOP4 A5 4317	17 55
0	UNITED UA 9904	15 30	DN 3125 BOLOGNA	4 - 5 0	BRussels Airlines SN 3729	18 00
A	BRussels Airlines SN 2317	15 45	SN 2327 GÖTEBORG	4 - 5 A	SAS SK 1590	18 00
5 A	BRussels Airlines SN 2905	15 50	SN 2902 VIENNA	4 - 5 A	Lufthansa LH 1017	18 05
5 A	BRussels Airlines SN 2259	16 05	SN 2259 COPENHAGEN	4 - 5 A	KLM KL 1732	18 15
A	BRussels Airlines SN 2811	16 10	SN 2811 PRAGUE	4 - 5 A	BRITISH AIRWAYS BA 399	18 15
B	RYANAIR FR 1455	16 20	FR 1455 DUBLIN	9 - 60 B	Alitalia AZ 165	18 15
5 0	BRussels Airlines SN 2587	16 25	SN 2587 BERLIN-TXL	4 - 5 0	OU 4457	18 15
B	BRussels Airlines SN 3149	16 30	SN 3149 MILAN LIN	4 - 5 A	TURKISH AIRLINES TK 1940	18 20
GO B	BRussels Airlines SN 2047	16 35	SN 2048 BIRMINGHAM	4 - 5 B	HOP4 A5 3207	18 25
B	BRITISH AIRWAYS BA 403	16 35	BA 403 LONDON LHR	9 - 60 B	BRussels Airlines SN 2589	18 29
0	AT 833	16 40	AT 833 CASABLANCA	3 - B		
A	BRussels Airlines SN 2177	16 40	SN 2177 MANCHESTER	4 - 5 B	BRussels Airlines SN 2263	18 40
B	BRussels Airlines SN 2095	16 45	SN 2095 LONDON LHR	4 - 5 B	BRussels Airlines SN 3705	18 45
0	easyJet EY 2798	16 45	EY 2798 MIAMI MXP	12 - 60 0	IBERIA IB 3205	18 50
B	BRussels Airlines SN 2057	16 50	SN 2058 BRISTOL	4 - 5 B	SWISS LX 783	18 50
5 B	BRussels Airlines SN 2721	16 50	SN 2721 GENEVA	4 - 5 0	Autism UX 1174	19 00
GO B	Lufthansa LH 2289	16 50	LH 2289 MUNICH	60 - 60 A	BRussels Airlines SN 3159	19 00
5 0	Germania EW 4997	16 55	EW 4998 SQUITTART	60 - A	SAS SK 4746	19 00
12 A	easyJet EY 8522	17 00	EY 8522 LONDON LGW	12 - B	easyJet EY 4708	19 05

Cela implique, notamment, un personnel en nombre suffisant pour :

- assurer le contrôle du trafic aérien, en veillant spécialement à disposer des effectifs suffisants aux heures de pointe
- garantir les contrôles aux frontières
- organiser les contrôles douaniers de telle manière que Brussels Airport reste un acteur logistique de premier plan et un aéroport accueillant pour les passagers
- garantir un fonctionnement de l'Agence Fédérale pour la Sécurité de la Chaîne Alimentaire (AFSCA), efficace et proportionnellement équivalent en termes de ressources à ce dont bénéficient les autres grandes plateformes logistiques belges.

Complémentairement, nous demandons un effort maximal en vue de digitaliser tous les processus de façon aussi optimale et efficace que possible.

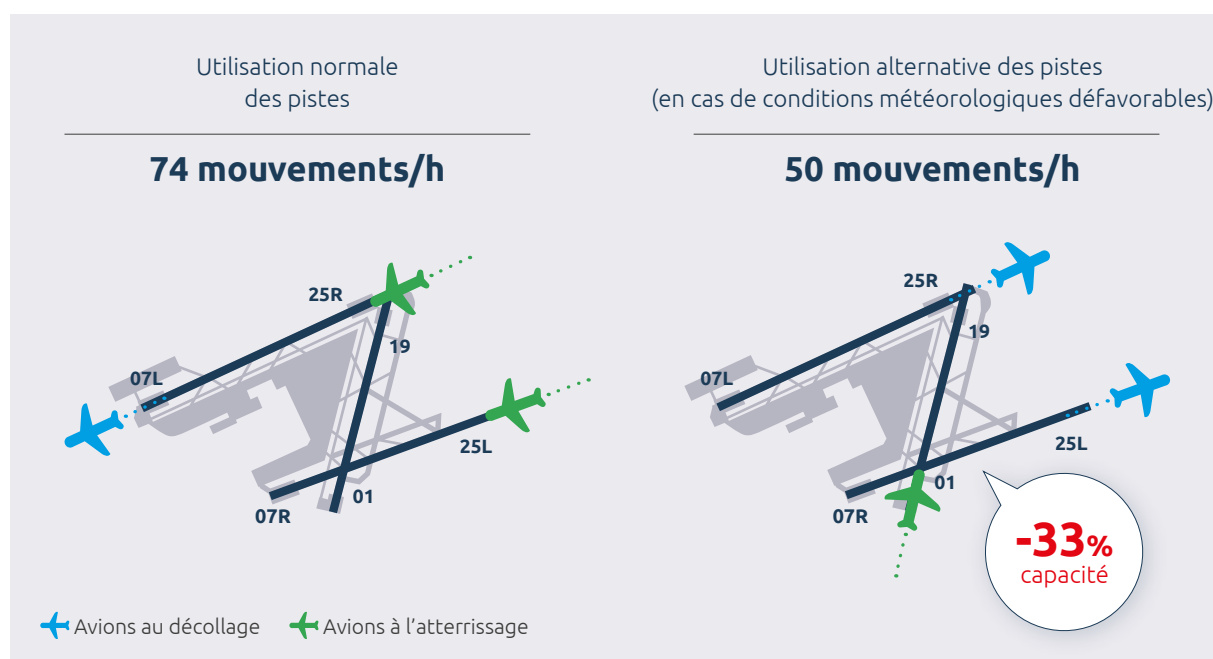
S'agissant de la gestion du trafic aérien, le gouvernement doit examiner l'opportunité de recourir à une procédure d'attribution par marché public, conformément à la réglementation européenne.



Optimisation de la capacité aéroportuaire

*pour répondre aux demandes des compagnies aériennes,
des passagers et du secteur logistique*

1 jour sur 7 la capacité de l'aéroport est réduite de 33 % à cause des critères de sélection des pistes qui pénalisent la capacité par temps alternatif



12

Nous demandons aux autorités fédérales et flamandes de fournir les garanties nécessaires pour pouvoir utiliser **suffisamment les infrastructures aéroportuaires et la capacité des pistes** (pistes, voies de circulation et terminaux) de manière que la capacité de l'aéroport soit garantie dans toutes les **conditions météorologiques** et qu'elle permette de répondre à la demande croissante de connectivité en **heure de pointe**.

Une infrastructure aéroportuaire suffisante, et une capacité de piste suffisante, identique dans toutes les conditions météorologiques et permettant de répondre à une demande croissante en heures de pointe, sont nécessaires pour répondre à la demande croissante du marché.

La capacité de l'aéroport est aujourd'hui instable. 15 % du temps, une combinaison de pistes différente de la configuration habituelle doit être utilisée en raison de vents d'est. Le cadre réglementaire actuel est cependant tellement restrictif que la capacité de l'aéroport chute alors à seulement deux tiers (66 %) de la capacité normale. Cela entraîne des retards, des annulations de vols et des passagers qui ratent leurs connexions. Ce manque de fiabilité entrave le bon fonctionnement de l'aéroport. Les critères actuels de sélection des pistes, aussi bien pour une utilisation normale (Preferential Runway System, « PRS ») que pour une utilisation alternative des pistes (notamment en cas de vent d'est), doivent être adaptés afin de permettre l'utilisation de toute la capacité de l'infrastructure pendant les heures de pointe.

Qui plus est, pour ne pas se laisser distancer par les autres aéroports européens, Brussels Airport doit défendre sa position et sa part de marché en Europe. Afin de ne pas perdre l'offre de connectivité avec les autres aéroports, Brussels Airport doit adapter son infrastructure à la demande croissante du marché. L'avenir de Brussels Airport dépend en effet de sa capacité à rester une porte d'accès vers l'Europe. Cela signifie que nous devons continuer à développer nos connexions avec des destinations sur tous les continents.

Pour pouvoir garantir la capacité de l'aéroport de manière durable, nos besoins sont les suivants :

- Une capacité identique dans toutes les conditions météorologiques doit être garantie.
- La capacité en heure de pointe doit augmenter pour répondre à la demande croissante du marché mondial.

Le fait d'assurer une capacité identique dans toutes les conditions météorologiques, se traduit en outre par une fiabilité et une ponctualité accrues, cruciales pour les activités de hub des compagnies aériennes à Brussels Airport. Cette fiabilité accrue réduit par ailleurs les retards à l'aéroport et permet de voler de façon plus efficace, ce qui est également bénéfique pour l'environnement.

13

Nous demandons au gouvernement flamand qu'il mène une politique **d'aménagement du territoire** qui garantisse un développement de la fonction de porte d'entrée économique de l'aéroport résolument tourné vers l'avenir.

Un aménagement du territoire cohérent à l'aéroport et dans ses environs devrait, notamment, tenir compte des aménagements territoriaux nécessaires au développement durable de l'aéroport, ainsi qu'améliorer son accessibilité et structurer les fonctions résidentielles et autres d'une façon telle que la politique d'aménagement du territoire contribue à ce que moins de personnes soient gênées par le bruit des avions.

En conclusion

Ce mémorandum est un appel à tous les niveaux de pouvoir pour qu'ils reconnaissent et encouragent le développement des opportunités qu'offre Brussels Airport en tant que garant d'emplois de qualité et moteur de l'économie belge dans toutes ses ramifications, des grandes multinationales jusqu'aux petits indépendants.

Pour préserver ce rôle socio-économique et assurer ainsi la prospérité de 11 millions de nos concitoyens, il faut prendre conscience du fait que le bon fonctionnement de Brussels Airport est aujourd'hui sous pression. L'absence d'un cadre légal stable et cohérent soutenant le développement de l'aéroport a amené Brussels Airport à subir au cours des dernières années un désavantage concurrentiel par rapport à nos pays voisins. Cela se traduit par une sérieuse perte de parts de marché en Europe. Entre 2000 et 2018, nous avons chuté de la 11^e à la 21^e place dans le classement des aéroports européens.

Afin de pouvoir garantir le développement durable de Brussels Airport et de permettre à la Belgique de défendre sa part de marché face aux aéroports concurrents en Europe, des mesures concrètes et réalistes sont nécessaires. Les 13 propositions que nous développons dans ce mémorandum peuvent faire partie de la politique des prochains gouvernements fédéral, flamand et bruxellois.

Arnaud Feist
Chief Executive Officer
Brussels Airport Company SA

2019



