

Monsieur Georges GILKINET
Vice-Premier Ministre et
Ministre de la Mobilité
FINTO
Avenue du Jardin Botanique 50
1000 BRUXELLES

Zaventem, 18 juillet 2023

Monsieur le Vice-Premier Ministre,

Concerne: Proposition en vue de durcir les normes de bruit à l'aéroport de Bruxelles-National

Nous vous adressons la présente au nom du secteur de l'aviation actif à Brussels Airport. Par la présente, nous souhaitons (1) nous opposer fondamentalement à la façon dont vous envisager d'imposer unilatéralement et sans concertation de nouvelles restrictions d'exploitation à l'aéroport et (2) vous faire part de notre vive inquiétude par rapport aux effets négatifs démesurés des mesures proposées sur l'emploi, la connectivité, les exportations et l'économie du pays. **Cette proposition est, pour ces deux motifs, totalement inacceptable** et nous ne pouvons dès lors pas concevoir qu'elle puisse formellement être discutée en gouvernement.

1. La façon tout d'abord dont vous souhaitez durcir les restrictions de QC n'est pas correcte du point de vue juridique et procédural.

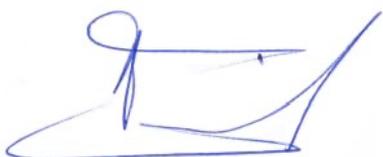
- Le système de QC est une **restriction d'exploitation**. De telles restrictions ne peuvent être introduites ou renforcées que moyennant le respect du **règlement européen 598/2014**. Celui-ci impose une « approche équilibrée » pour la diminution des nuisances sonores autour des aéroports. Cette procédure n'a pas été initiée pas plus qu'elle n'a été respectée dans plusieurs de ses prescriptions.
- Les différentes options des trois premiers piliers pour réduire le bruit doivent ainsi d'abord avoir été épuisées (1. Réduction du bruit à la source, 2. Aménagement du territoire, 3. Procédures opérationnelles (en ce compris les routes aériennes)) avant que des restrictions d'exploitation puissent être prises en considération. On ne peut pas, comme c'est aujourd'hui le cas, **mettre la charrue avant les bœufs et recourir directement à des restrictions d'exploitation**. Les mesures des **trois premiers piliers** n'ont en effet **absolument pas été épuisées**. Il n'y a ainsi à ce jour **pas de 'vliegwet' avec des routes aériennes sûres juridiquement** (pilier 3) et il n'y a **pas non plus de politique d'aménagement du territoire** (pilier 2) adaptée aux routes aériennes à définir. Il s'agit cependant de deux étapes cruciales qui ne peuvent en aucun cas être ignorées ou remplacées par une combinaison entre d'autres mesures opérationnelles moins efficaces et des restrictions d'exploitation très poussées. Selon le règlement européen, en effet, les mesures ou la combinaison de mesures envisagés ne peuvent **pas être plus restrictives que nécessaire**.
- Il n'y a eu **aucune analyse d'impact socio-économique**.

- Enfin, il n’y a **pas** eu de **concertation** ni de consultation à propos de ces mesures.
 - La plateforme de concertation à propos de l’aéroport de Bruxelles-National ne peut être utilisée au titre de cette consultation obligatoire, ainsi que nous l’avons déjà indiqué dans notre lettre du 12 juillet dernier. La proposition concrète à propos des QC n’y a même jamais été présentée. Les propositions que le secteur de l’aviation y a faites pour les trois premiers piliers ont du reste été totalement ignorées. Par ailleurs, nous regrettons vivement que vous utilisiez cette plateforme de concertation dans votre argumentation dans les médias pour légitimer les mesures que vous avez proposées. Cette approche témoigne de peu de considération pour les participants et plus généralement pour un processus décisionnel correct et accepté de tous.
 - Vous avez également proposé ces mesures concrètes sans aucune concertation avec l’aéroport et avec le secteur de l’aviation. Cette proposition a en effet un impact très important sur la vie des entreprises et sur l’économie au sens large. Cette façon de faire de l’autorité publique met clairement en danger la sécurité juridique et des investissements.
 - **Conclusion: il ne peut être débattu de cette mesure de restriction d’exploitation (sous quelque forme que ce soit) ou de toute autre mesure de restriction d’exploitation. Cela n’est possible que dans le cadre d’une procédure formelle d’approche équilibrée dans laquelle notamment et avant toute autre chose, une ‘vliegwet’ avec des routes sûres juridiquement doit être adoptée (comme le prévoit l’accord de Gouvernement).**
2. Nous souhaitons par ailleurs exprimer notre **vive inquiétude** à propos de l’**impact** de cette mesure extrême de durcissement des limitations de bruit, sans aucune période de transition. Les conséquences de cette proposition ne doivent pas être sous-estimées.
- **Effondrement du hub logistique cargo**, dès lors que les opérateurs des services cargo-express ne pourront plus opérer de nuit et que nombre d’appareils cargo seront interdits aussi en journée. De très nombreuses **entreprises** et secteurs de première importance comptent cependant sur ces services pour leurs **exportations et importations** (tout particulièrement le secteur pharma, les fabricants de machines-outils, le commerce b2b, le transport de produits frais...). Toucher à la nuit et au cargo est donc particulièrement néfaste pour la vie des entreprises belges, notre position concurrentielle et le climat d’investissement.
 - Il y a **beaucoup de vols passagers** entre 23h et 6h (en 2019, 47% des créneaux nocturnes). Tous ces vols disparaîtraient. Certains appareils passagers intercontinentaux seront également touchés par la proposition concernant les QC. Le strict quota de bruit annuel proposé impose de plus une diminution supplémentaire, certainement au cours de périodes cruciales, en matinée entre 6h et 7h et en soirée entre 21h et 23h, mais aussi au cours de la journée. L’impact sur les vols passagers, qui sont plus que jamais effectués avec les appareils les plus modernes et les plus silencieux, est donc également très important, affectant ainsi considérablement la **connectivité** et l’attractivité du pays ainsi que la **fonction du hub** de l’aéroport et la **rentabilité des home carriers** (le nombre de rotations nécessaires par jour et par appareil ne pourra plus être réalisé, réduisant ainsi le nombre de destinations qui peuvent être reliées avec la flotte actuelle, ce qui en partie se fera au détriment du renouvellement de la flotte ; à quoi s’ajoute que des connexions intercontinentales importantes seront menacées).

- **Perte d'emploi** : 14.000 emplois directs et indirects liés à l'activité cargo sont en jeu, sans parler de l'impact plus large sur l'emploi lié à l'aéroport et aux opérations passagers (au total, 24.000 personnes sont directement employées par l'aéroport et 40.000 indirectement).

Pour conclure, nous soulignons que la comparaison que vous faites avec des aéroports étrangers n'est pas valable dès lors que les opérations, la taille et le business model de ces méga hubs sont différents de ceux de Brussels Airport (ainsi notamment, Francfort et Schiphol n'ont pas de hub cargo-express qui doit opérer de nuit). Nous désirons aussi souligner que ni l'aéroport, ni le secteur de l'aviation pas plus que les riverains ne tirent avantage du lancement de propositions extrêmes et dépourvues de soutien. De telles propositions ne font en effet que créer de l'insécurité, de l'inquiétude et de la polarisation. Elles rendent plus difficile la recherche de solutions durables et équilibrées pour toutes les parties dans toutes les régions. Ce dont tous ont aujourd'hui **besoin**, c'est d'une **solution globale** et d'un **cadre juridique cohérent qui offre de la stabilité et de la sécurité juridique pour le développement durable de l'aéroport dans le respect de l'environnement**. Cela n'est néanmoins possible qu'en étroite concertation avec les gouvernements concernés, l'aéroport, les compagnies aériennes et le secteur, ce dont nous sommes demandeurs depuis longtemps maintenant.

Nous vous prions de recevoir, Monsieur le Vice-Premier Ministre, l'assurance de notre haute considération.



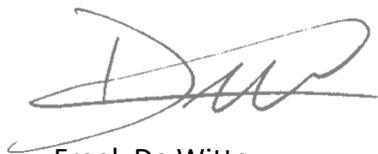
Arnaud Feist
CEO
Brussels Airport Company



Wencke Lemmes-Pireaux
Chairman of the Board
Belgian Air Transport Association (Brussels Airlines,
TUI fly Belgium, DHL Aviation, Air Belgium, ASL)



Dirk Knegtel
Secretary General
Board of Airline Representatives Belgium



Freek De Witte
Director
Air Cargo Belgium

Une copie de cette lettre sera envoyée à :

- Monsieur Alexander De Croo, Premier ministre
- Monsieur Pierre-Yves Dermagne, Vice-Premier ministre et ministre de l'Economie et du Travail
- Monsieur David Clarinval, Vice-Premier ministre et ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME et de l'Agriculture, des Réformes institutionnelles et du Renouveau démocratique
- Monsieur Vincent Van Peteghem, Vice-Premier ministre et ministre des Finances, chargé de la Coordination de la lutte contre la fraude et de la Loterie nationale
- Monsieur Frank Vandenbroucke, Vice-Premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique
- Madame Petra De Sutter, Vice-Première ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques, des Télécommunications et de la Poste
- Monsieur Vincent Van Quickenborne, Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord