

Les mauvais choix économiques de Zaventem

Bruxelles, le 15 Septembre 2014

Courant juillet 2014, une première étude a montré comment un seul avion au décollage de Zaventem touche en moyenne autant de riverains sur ses 10 premiers kilomètres que 11 avions réunis, chacun parti d'un des 11 plus importants aéroports européens:

<http://www.coeur-europe.be/images/Comparatif/Comparatif-nuisances-avions-top-30.pdf>

Notre seconde étude explique comment les choix économiques de Zaventem augmentent artificiellement les nuisances subies par les riverains ainsi que les risques d'accidents.

1. Les conséquences néfastes d'une plage horaire trop grande	p.2
2. Une stratégie axée sur le dumping des prix et le volume	p.4
3. Des taxes gouvernementales trop faibles	p.6
4. Une politique laxiste de vols de nuit et de week-end	p.7
5. Le risque élevé du fret aérien à Zaventem	p.9
6. Les cachotteries contractuelles	p.10
7. La suppression de la piste 12/30	p.11
8. Six propositions concrètes	p.12

Une réflexion de fond reste à mener sur l'optimisation de nos infrastructures aéroportuaires et sur le nécessaire déménagement de l'aéroport.

Cette réflexion fait l'objet d'un livre blanc qui sera présenté prochainement.

Le groupe de travail Coeur Europe

Rapporteur : Jean-Noël Lebrun

Avenue des Rogations 53
1200 Bruxelles
jnlebrun@yahoo.com
0471 316 915

1. Les conséquences néfastes d'une plage horaire trop grande

Pour toutes les compagnies aériennes, l'un des paramètres principaux de rentabilité est le nombre de rotations et d'heures de vol possible pour leurs avions chaque jour.

Si l'on considère la compagnie Ryan Air installée depuis peu à Zaventem, on constate que sur les autres aéroports utilisés dans un rayon de 300 kilomètres ses avions décollent généralement plus tard le matin, sauf à partir des aéroports situés en rase campagne :

- Zaventem (11 dest.) Barcelone 6:25, Valence 6:40, Lisbonne 6:45, Alicante 6:55
- Beauvais (49 dest.) 1er vol à 8:15 (Trieste) et 2eme à 8:20 (Milan)
- Bruxelles-Charleroi 1er vol à 6:30 (Budapest)
- Cologne (10 dest.) 1er vol à 7:00 (Stanstead) tous les autres plus tard
- Dortmund (9 dest.) 1er vol à 9:30 (Alghero)
- Düsseldorf W. (43 dest.) 1er vol à 6:15 (Lanzarote et Tenerife) *
- Eindhoven (37 dest.) 1er vol à 8:00 (Stanstead, Carcassonne, Venise, Ibiza)
- Francfort Hahn (48 dest.) 1er vol à 6:25 (Bergame et Rome Ciampino) **
- Maastricht (8 dest.) 1er vol à 8:50 (Barcelone) une majorité le soir avant 22:00
- Lille (2 dest.) 1er vol à 8:50 (Marseille)
- Münster (2 dest.) 1er vol à 10:30 (Malaga)

* L'aéroport de Düsseldorf Weeze est situé *dans la campagne à 60 kilomètres de Düsseldorf*. La grande ville la plus proche est Duisbourg à 46 km. C'est un ancien aéroport militaire dont la longueur de piste est 2 440 m.

** L'aéroport de Francfort-Hahn est situé *dans la campagne à 100 kilomètres de Francfort*. La grande ville la plus proche est Wiesbaden à 78 km. C'est un ancien aéroport militaire dont la longueur de piste est 3 000 m.

Les raisons en sont fort simples :

La plage horaire de 6:00 à 23:00 de Zaventem est plus favorable pour les compagnies aériennes que celles des autres aéroports. Cela encourage Ryan Air à effectuer à Zaventem ses derniers atterrissages du soir pour décoller plus tôt le matin et faire ainsi plus de rotations.

Cette politique laxiste a trois inconvénients majeurs :

- les passagers doivent se lever beaucoup plus tôt le matin ou arriver plus tard le soir comparé aux passagers des autres aéroports,
- une plus grande plage de nuisances pour les riverains,
- plus de vols peu rentables, car les compagnies baissent en général leur tarifs pour chercher à remplir leurs avions tôt le matin.

C'est pourquoi nous demandons la restriction des horaires de décollage de l'aéroport à la période 7:00 - 22:00 en semaine et 9:00 - 22:00 le week-end.

Vols pour le: 26/08/2014			
05:00	CAI224	Bodrum	Prévu 05:00
05:50	CAI2120	Antalya	Prévu 05:50
05:50	HQ2724	Ibiza	Prévu 05:50
05:50	JAF2383	Enfidha	Prévu 05:50
05:55	HQ2196	Agadir Al Massira	Prévu 05:55
05:55	JAF2067	Malaga	Prévu 05:55
05:55	JAF2631	Corfou	Prévu 05:55
06:00	JAF2697	Ibiza	Prévu 06:00
06:00	HQ2448	Menorca	Prévu 06:00
06:05	FHY2624	Izmir	Prévu 06:05
06:05	JAF2711	Alicante	Prévu 06:05
06:05	TW476	Bodrum	Prévu 06:05
06:05	HQ2236	Dubrovnik	Prévu 06:05
06:05	HQ2964	Tivat	Prévu 06:05
06:10	FHY2740	Bodrum	Prévu 06:10
06:15	TW458	Izmir	Prévu 06:15
06:15	KL1720	Amsterdam Schiphol	Prévu 06:15
06:15	JAF2093	Djerba	Prévu 06:15
06:15	HQ2512	Heraklion	Prévu 06:15
06:15	TP611	Lisbonne	Prévu 06:15
06:15	SN6401	Lisbonne	Prévu 06:15
06:15	US5065	Lisbonne	Prévu 06:15
06:20	TW462	Antalya	Prévu 06:20
06:20	SN3105	Bari	Prévu 06:20
06:20	SK2594	Copenhague Kastrup	Prévu 06:20

06:20	SN3615	Nice	Prévu 06:20
06:20	SN3841	Marrakech	Prévu 06:20
06:20	AT9305	Marrakech	Prévu 06:20
06:30	SN3695	Barcelone	Prévu 06:30
06:30	SN3121	Bologne	Prévu 06:30
06:30	SN2701	Bâle Mulhouse	Prévu 06:30
06:30	LX4531	Bâle Mulhouse	Prévu 06:30
06:30	SN2711	Genève	Prévu 06:30
06:30	LX4551	Genève	Prévu 06:30
06:30	SN3153	Milan Malpensa	Prévu 06:30
06:30	LH5692	Milan Malpensa	Prévu 06:30
06:30	SQ2803	Milan Malpensa	Prévu 06:30
06:35	FR2917	Barcelone	Prévu 06:35
06:35	SN3631	Paris	Prévu 06:35
06:35	UA9943	Paris	Prévu 06:35
06:35	A54311	Lyon	Prévu 06:35
06:35	AF5354	Lyon	Prévu 06:35
06:40	JAF2197	Gérone	Prévu 06:40
06:40	LH2295	Munich	Prévu 06:40
06:40	A31423	Munich	Prévu 06:40
06:40	SN7063	Munich	Prévu 06:40
06:45	HQ2786	Izmir	Prévu 06:45
06:45	HQ2642	Almeria	Prévu 06:45
06:45	BA389	Londres Heathrow	Prévu 06:45
06:45	FR2925	Lisbonne	Prévu 06:45
06:45	JAF2271	Palma Mallorca	Prévu 06:45
06:50	FR2985	Valencia	Prévu 06:50
06:55	HQ2882	Antalya	Prévu 06:55
06:55	JAF2391	Santorini	Prévu 06:55

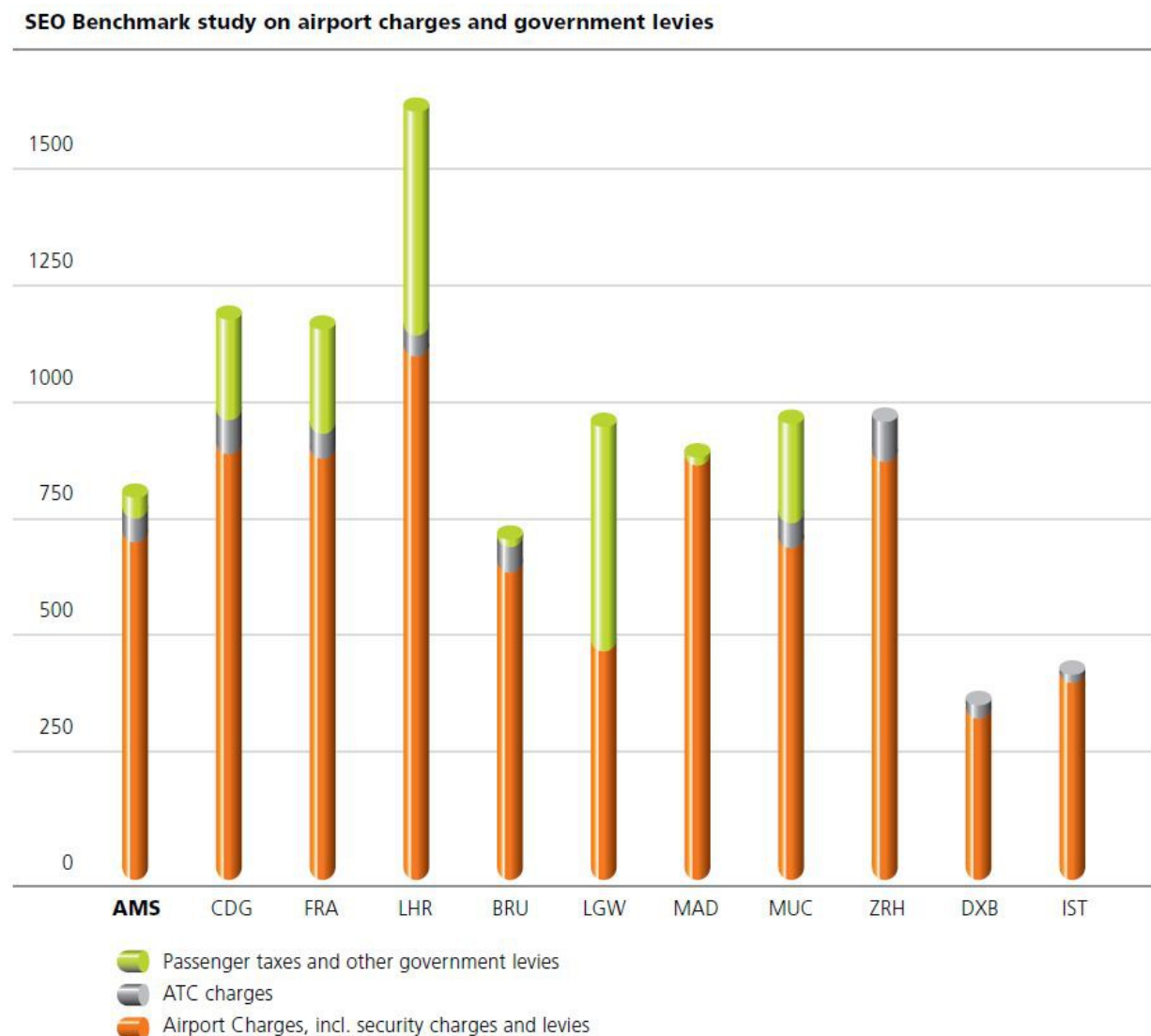
Notons que le matin presque tous les vols au départ de Zaventem sont en direction des zones de vacances du sud de l'europe :

La restriction de la plage horaire d'utilisation à 7:00 – 22:00 ne pénalisera ni les hommes d'affaires ni les membres de la Communauté Européenne, elle permettra au contraire :

- aux vacanciers de bénéficier d'horaires plus confortables.
- à tous les riverains de pouvoir dormir sans nuisances le soir et le matin tôt.
- d'éviter la surenchère commerciale conduisant à rajouter des vols peu rentables.

2. Une stratégie axée sur le dumping des prix et le volume

L'étude des frais d'aéroports 2012 pour plusieurs aéroports européens publiée par Schiphol dans son rapport annuel est très intéressante :



On constate que les frais perçus par Schiphol sont 12% plus élevés qu'à Zaventem et 40% plus élevés à Paris-CDG et Francfort qu'à Zaventem. En rajoutant les taxes perçues par l'état, les coûts aéroportuaires sont 60% plus élevés à Paris-CDG et Francfort qu'à Zaventem.

Cette stratégie commerciale de prise de marché se fait au détriment des riverains. Il n'est pas normal que la politique tarifaire de Zaventem encourage des activités low-cost sur un aéroport situé proche du centre ville.

Les tarifs de Zaventem doivent être alignés sur ceux de Paris-CDG et Francfort.

la tarification des aéroports est basée de plus en plus sur le nombre de passagers transportés plutôt que sur le nombre de mouvements.

Dans ces conditions, l'aéroport pourrait générer le même chiffre d'affaires - et peut-être même plus - avec moins de vols et des tarifs plus élevés de 40%, une grande partie des passagers se reportant vers les vols disponibles :

En effet, les prix des billets sont soumis à la concurrence et les compagnies ne vont pas forcément répercuter les hausses.

l'augmentation progressive des coûts d'aéroports va pousser les compagnies aériennes à supprimer progressivement leurs vols les moins remplis (ceux très tôt le matin et en milieu de semaine) devenus moins/non profitables suite aux augmentations de coûts.

Une bonne partie des usagers se reportera alors sur les vols restant et les marges des compagnies pourraient au contraire augmenter, comme celles de l'aéroport.

Tous ceux qui ont pris des avions en direction ou provenance du sud de l'Europe à Zaventem ont pu constater la forte proportion d'étrangers (allemands et néerlandais) sur les vols.

Il n'est pas raisonnable d'utiliser une stratégie de prise de parts de marchés sur un aéroport enclavé proche du centre ville, dont les nuisances sont 10 fois supérieures à celles des aéroports voisins.

Notons au passage que:

1. Le pricing agressif des frais aéroportuares favorise l'arrivée de compagnies étrangères et a un effet négatif sur l'activité et l'emploi des compagnies Belges.

le Président du conseil d'administration de Brussels Airport, Marc Descheemaeker, a lui-même indiqué le 23 décembre 2013 sur les ondes de Radio 1 que la présence de Ryanair à Zaventem pourrait, à long terme, nuire à l'économie belge.

2. Pour attirer de nouveaux opérateurs de 'short haul' à Zaventem, l'aéroport leur promet **une remise sur les frais passagers égale à 50% pendant un an et 25% pendant deux années supplémentaires.**

www.brusselsairport.be/fr/cf/res/pdf/en/aptcharges14

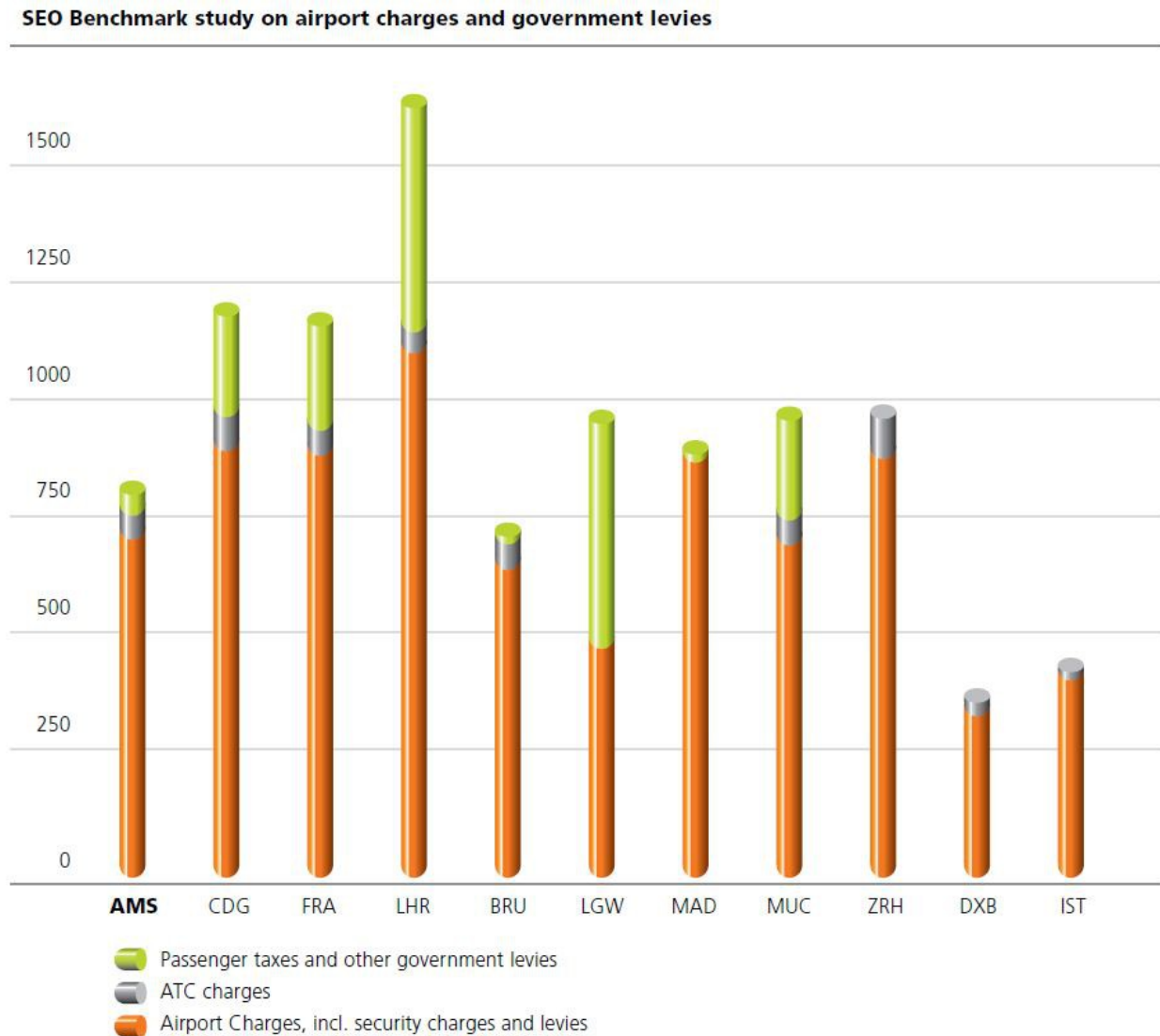
3. Cette remise est encore plus importante sur les vols 'long haul', 50% pendant trois ans.
4. Cette stratégie de remises agressives de la part de l'aéroport favorise l'installation à Bruxelles de compagnies comme Ryan Air au détriment de Brussels Airlines.

Il est bon pour la Belgique de faire croître son activité de services (tant que les travailleurs liés à cet écosystème sont sous contrat de travail Belge, ce qui n'est plus forcément le cas) mais cette croissance doit se faire sur les aéroports les plus adaptés sur le plan environnemental : à Liège, à Charleroi, ou sur une nouvelle plate-forme qui reste à créer.

Il est donc souhaitable que l'Etat œuvre à limiter et réduire progressivement le nombre de mouvements annuels de l'aéroport (216 678 en 2013) afin d'inciter l'aéroport à pratiquer une politique tarifaire plus en rapport avec une stratégie commerciale de 'City Airport'.

3. Des taxes gouvernementales trop faibles

Comme on a pu le constater sur le tableau de la page 4 repris ci-dessous, les taxes gouvernementales sont bien plus faibles à Zaventem que sur les principaux autres aéroports du nord de l'europe, et en particulier London-Heathrow, Paris-CDG et Francfort :



Le gouvernement fédéral étant à la recherche de nouvelles sources de revenus, les taxes aéroportuaires doivent être augmentées significativement.

Cette augmentation peut s'appliquer sélectivement en fonction du niveau de pollution sonore des avions, ainsi que des tranches horaires de décollage/atterrissage. Elle aura un effet vertueux sur notre environnement.

4. Une politique laxiste de vols de nuit et de week-end

De nombreux grands aéroports européens ont déjà introduit un couvre-feu pour éviter les vols de nuit, par exemple :

- | | |
|----------------|--|
| - à Düsseldorf | Pas de décollages programmés entre 22h et 6h |
| - à Francfort | Vols interdits de 22h à 5h (décision de justice du 5/4/12) |
| - à Hambourg | Couvre-feu de 23h à 6h |
| - à Munich | Trafic très réduit entre 22h et 6h sauf vols postaux |
| - à Stuttgart | Pas de vols entre 22h et 6h sauf vols postaux chapitre 3 |
| - à Vienne | Couvre-feu de 22h30 à 6h |
| - à Zürich | Couvre-feu de 22h à 6h sauf exceptions |

En même temps, les nuisances sonores engendrées par ces aéroports touchent sur les 10 premiers kilomètres de vol beaucoup moins de riverains que ceux survolés par les décollages à partir des pistes 25 de Zaventem :

- Düsseldorf	52,834
- Francfort piste 18	36,779
- Hambourg piste 23	49,024
- Munich	1,192
- Stuttgart	15,833
- Vienne	9,863
- Zürich piste 16 puis boucle	68,016
- Zaventem Piste 25 (moyenne)	267,289

La situation des vols de nuit à Zaventem, telle qu'on la visualise aisément sur la carte suivante réalisée par l'ULB se passe de commentaires : La ville est traversée en son milieu par les vols de nuit.

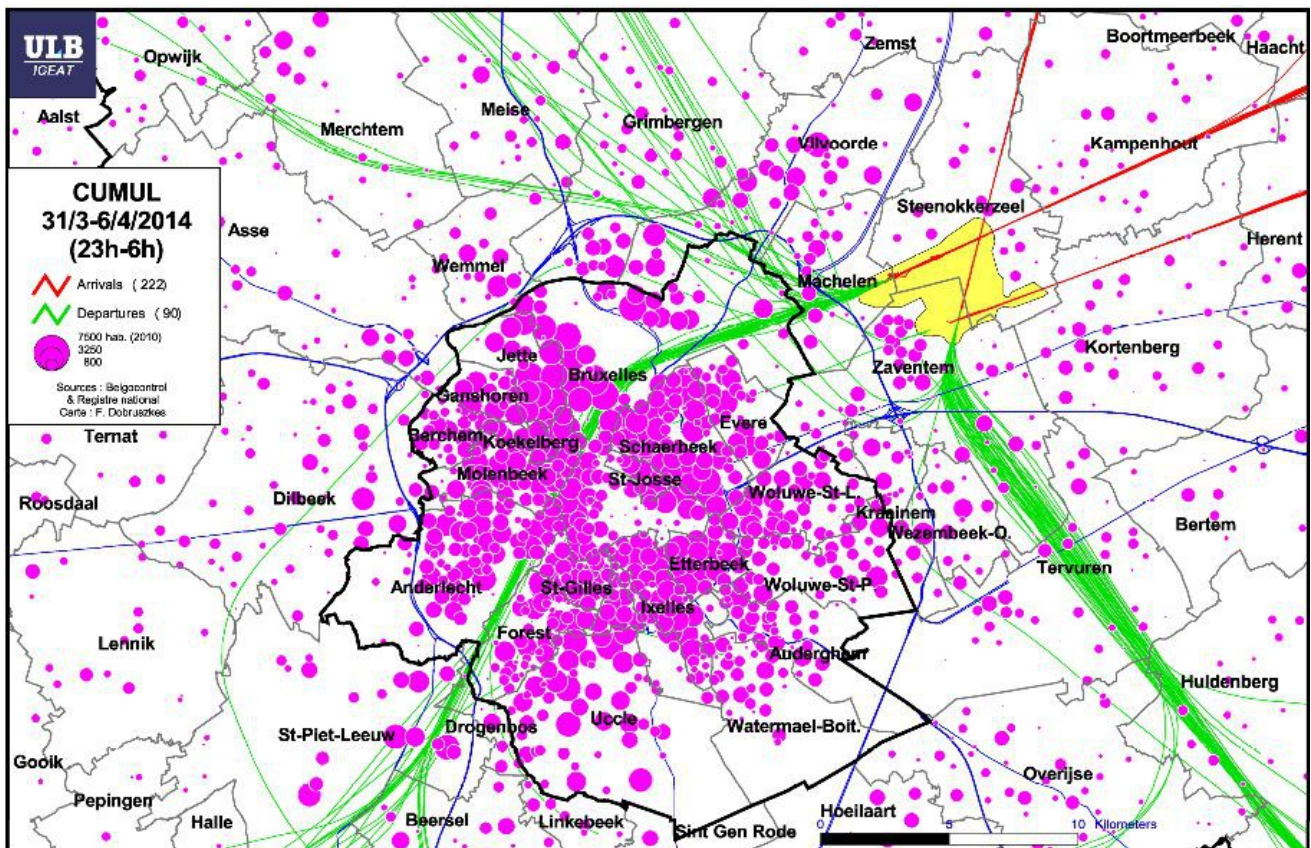


Figure 24. Vols de nuit et population résidente (23h-6h, 31/3-6/4/2014)

Les rares aéroports restant enclavés en agglomération ont des couvre-feu encore plus sévères que ceux mentionnés précédemment:

- à Berlin Tegel Vols de nuit déroutés sur le nouvel aéroport de Schönefeld**
- à London City Airport Couvre-feu semaine : 22h à 6h30, plus sévère le week-end
- à Stockholm Bromma Couvre-feu semaine : 22h à 7h, plus sévère le week-end

** Il est prévu que tous les vols de Berlin Tegel soient transférés à Schönefeld dans le courant de l'année 2017.

A juste titre, Madame Catherine Fonck a déclaré publiquement le 11 Septembre 2014 :

"le survol de nuit est un enjeu majeur en terme de santé"

C'est pourquoi nous demandons la fermeture progressive de l'aéroport de 22h à 7h en semaine et 22h à 9h le week-end.

Cette fermeture doit être appliquée en premier lieu sur les pistes 25 au décollage, car ce sont les vols sur ces pistes qui touchent le plus grand nombre de riverains.

Les vols du week-end doivent également être strictement interdits du samedi 1 PM au dimanche 6 PM.

Cette exigence doit bien sûr être mise en place conformément à la réglementation européenne et en particulier l'accueil des aéronefs déviés pour raisons météo, qui pourra continuer de se faire via des atterrissages sur les pistes 25.

Les décollages vers l'est à partir des deux pistes 07 survolant un tout petit nombre de riverains au décollage (vers l'est), nous proposons que les pistes 07 soient privilégiées pour les décollages d'urgence pendant le couvre-feu et le week-end.

Notons au passages que de tels décollages vers l'est sont possibles non seulement par vent d'est mais également par léger vent d'ouest tant que la contrainte de vent arrière sur les pistes 07 est inférieure à 7-8 nœuds de vent d'ouest.

Nous recommandons de ne faire aucune exception à ces règles pour les vols postaux, pour lesquels de nombreuses alternatives et compensations peuvent être mises en place dans le respect des activités des sous-traitants locaux.

La stratégie du fret aérien est présentée plus en détail dans le chapitre suivant.

5. Le risque élevé du fret aérien à Zaventem

Si l'on analyse les 4 accidents pendant des phases de vol ayant eu lieu au cours des 10 dernières années à Zaventem et Copenhague, le second grand aéroport européen géré par Macquarie, on observe que 3 des 4 accidents sont liés à des mouvements d'avions cargo :

date	type	registration	operator	nature	location	category
17-APR-2011	Boeing 777-F6N	B-2078	China Cargo Airlines	Frêt	København-Ka...	A2
27-OCT-2008	Boeing 747-228F (SCD)	OO-CBA	Cargo B Airlines	Frêt	Brussel-Zaventem	A1
25-MAY-2008	Boeing 747-209F	N704CK	Kalitta Air	Frêt	Brussel-Zaventem	A1
27-OCT-2007	DHC-8-402 Q400	LN-RDI	SAS	Passagers	København-Ka...	A2

Cette proportion élevée d'incidents de fret est un indicatif inquiétant. Ne serait-il pas sage de réglementer plus étroitement cette activité à Zaventem ?

On peut se poser légitimement la question : les causes de ces petits accidents sont multiples, elles risquent d'en provoquer un plus gros à l'avenir.

Parmi les causes possibles d'accident on peut citer :

- une proportion plus importante de travail de nuit,
- une moindre formation des pilotes des compagnies de fret étrangères,
- une moindre connaissance de l'aéroport pour des avions de fret de passage,
- des problèmes moteur au décollage,
- des problèmes de tailstrike au décollage ou l'atterrissage,
- une recherche de rentabilité qui pousse à accepter des contrats moins sûrs.

Voici les liens vers les descriptions détaillées des 4 incidents

<http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20110417-0>

<http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20081027-0>

<http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20080525-0>

<http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20071027-0>

Nous noterons également que la base de donnée mondiale ASN (Aviation Safety Network) a répertorié sur les 30 plus gros aéroports européens 8 incidents en conditions de vol concernant des avions cargo au cours des 10 dernières années. Trois de ces 8 incidents sont liés aux deux seuls aéroports gérés par Macquarie.

Cette proportion d'accidents importante pour Macquarie constitue un mauvais track-record.

Notons également que l'accident de Kalitta Air concernait un avion faisant à Bruxelles un simple stop-over sur un vol New-York JFK – Bahrain : Certains avions cargo qui gênent les Bruxellois la nuit ne contribuent nullement à notre activité économique.

Notre recommandation est de transférer les vols de fret pur sur l'aéroport de Liège qui s'est spécialisé dans cette activité.

L'activité de fret mixte, c'est-à-dire sur les avions chargeant à la fois des passagers et du fret, pourra elle continuer sur le site de Zaventem.

L'activité de fret mixte est plus favorable aux intermédiaires locaux bien positionnés dans la chaîne de valeur que l'activité de fret pur où les intermédiaires locaux sont pris en tenaille entre les donneurs d'ordre et les grands transporteurs.

6. Les cachotteries contractuelles

Lors de son explication sur les modifications à apporter aux routes aériennes suite à la décision de justice du 30 juillet 2014, Madame Fonck a laissé entendre qu'il *"faudrait prévoir des indemnités à verser à l'aéroport en cas de restriction de capacité."*

Nous supposons que ces indemnités contractuelles sont la contrepartie du prix élevé proposé par le groupe Macquarie lors du contrat d'acquisition de l'aéroport signé le 9 novembre 2004.

A l'époque, Macquarie aurait fixé le quota de rentabilité à 450,000 mouvements par an:
<http://politique.eu.org/spip.php?article523>

La réalité est toute autre. Brussels Airport est très profitable avec 220,000 mouvements annuels : l'aéroport a généré plus de 200 millions d'EBITDA et 47 M€ de profits en 2013.

Les clauses spécifiques du contrat d'acquisition de l'aéroport n'ont jamais été rendues publiques bien que cela ait été réclamé par plusieurs députés. Il existe plusieurs explications possibles, parmi lesquelles :

- certaines procédures n'ont pas été respectées pour signer le contrat, ce qui l'invaliderait,
- certaines clauses sont juridiquement invalides, entraînant son invalidité partielle,
- certaines clauses sont léonines, rendant le contrat caduc,
- certaines clauses pourraient résulter d'une collusion entre actionnaires.

En particulier, la clause d'indemnisation implique-t-elle seulement l'Etat ou bien (ce qui serait logique) l'ensemble des actionnaires vendeurs de la BIAC parmi lesquels P&V assurances, le Groupe Bruxelles Lambert, CBC, Dexia, et Ackermans & Van Haaren, puisque ce sont tous ces actionnaires qui ont bénéficié d'un prix de vente supérieur aux estimations initiales ?

Nous ne le savons pas.

M. Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques a simplement indiqué brièvement en juillet 2006 que *"il n'existe pas de clause de stabilité dans les contrats conclus avec Macquarie"* en réponse à une question détaillée au Sénat de Madame Isabelle Durant.

Une clause de stabilité permet de créer au bénéfice d'un investisseur un régime exceptionnel et stable. Elle ne traite pas de l'effacement des conséquences dommageables d'un changement législatif pour l'investisseur.

Dans un contexte tendu où certaines dispositions du contrat sont maintenant invoquées pour continuer d'infliger un préjudice important à un grand nombre de Bruxellois, la publication des clauses détaillées de ce contrat serait une sage précaution.

Quoi qu'il en soit, la Belgique est un état de droit. Le gouvernement fédéral ne peut se prévaloir du coût d'une décision de justice (le moratoire du plan Wathélet) pour éviter de l'appliquer.

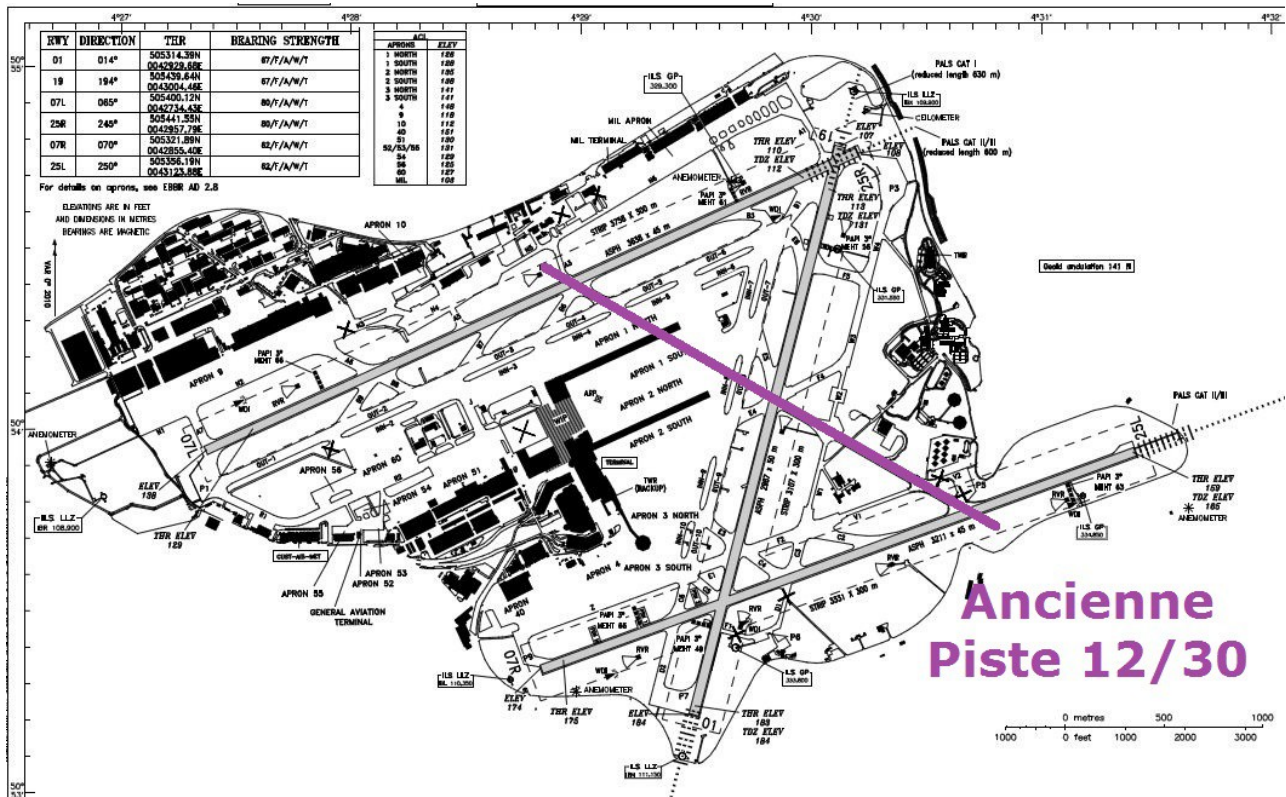
Dans le cas où une compensation de Brussels Airport resterait justifiée après analyse juridique détaillée et après renégociation éventuelle du contrat au vu de la profitabilité de l'aéroport, il existe plusieurs solutions pour financer une telle indemnisation :

- la réallocation des 69 M€ prévus par Mme Fonck pour subventionner 3 companies aériennes,
- la revente de la part de l'Etat dans Brussels Airport,
- la création de taxes sur les mouvements aériens (comme nos pays voisins),
- la création et la perception de taxes supplémentaires sur les avions bruyants,
- la vente des droits sur la gestion d'un nouvel aéroport,
- la valorisation des terrains libérés par un déménagement de l'aéroport.

Certains citoyens ont d'ailleurs été – légitimement – choqués par la prétendue nécessité de compenser l'aéroport pour une réduction de capacité maximale jamais atteinte alors qu'eux-même doivent en prendre plein les oreilles et la santé pour pas un sou.

7. La suppression de la piste 12/30

Les pilotes qui ont beaucoup d'heures de vol se souviennent qu'il existait autrefois une quatrième piste 12/30 formant un X avec la 01/19 :



**Ancienne
Piste 12/30**

Cette piste avait l'inconvénient de couper les trois autres et elle n'était pas la plus longue mais elle aurait pu être rallongée dans sa partie sud.

Située dans l'axe Kortenberg-Vilvoorde, c'était la seule piste qui évitait complètement Bruxelles mais elle a été supprimée dans le silence le plus total.

Peut-être devons-nous maintenant nous atteler enfin à l'élimination des pistes restantes en transférant l'aéroport plus loin du centre ville ?

8. Conclusion : six propositions concrètes

Les analyses des huit chapitres précédents débouchent sur les conclusions et les propositions suivantes :

1. *Il est du ressort du gouvernement Di Rupo qui gère les affaires courantes d'appliquer sans tarder la décision de justice du 31 juillet 2014.*

2. *Les tarifs de l'aéroport doivent être progressivement augmentés de 40% pour les aligner sur ceux de Paris CDG et Francfort. Les avions bruyants doivent être taxés par l'Etat.*

Favoriser les vols charters à partir d'un aéroport proche du centre ville est un non-sens. Ces mesures permettront de compenser la réduction de capacité de l'aéroport.

3. *Les vols de nuit doivent être strictement interdits de 10 PM à 7 AM en semaine et 9 AM le week-end, à commencer par les décollages à partir des pistes 25.*

Sur le principal aéroport de Berlin, Berlin Tegel, tous les vols à partir de 10 PM sont dérotés sur le nouvel aéroport de Schönefeld.

4. *Les vols du week-end doivent être strictement interdits du samedi 1 PM au dimanche 6 PM.*

5. *Seule l'activité de fret mixte, plus lucrative, doit être conservée à Zaventem.*

Les activités de cargo pur ne sont pas compatibles avec le survol d'une capitale européenne.

6. *Conjointement, le nombre annuel de mouvements autorisés doit être progressivement réduit jusqu'à 130,000 mouvements par an en 2020, soit 60 % du trafic 2013.*

Une forte augmentation des tarifs aéroportuaires et des taux de remplissage des avions compensera la perte de chiffre d'affaires de l'aéroport.

Le London City Airport est profitable avec seulement 70,000 mouvements par an.

Une réflexion de fond reste à mener sur l'optimisation de nos infrastructures aéroportuaires et sur le nécessaire déménagement de l'aéroport. Cette réflexion fait l'objet d'un livre blanc qui sera présenté prochainement.

Le groupe de travail Coeur Europe

Rapporteur : Jean-Noël Lebrun
Avenue des Rogations 53
1200 Woluwe Saint Lambert
jnlebrun@yahoo.com
0471 316 915