

Mémorandum de Brussels Airport Company

“Concrétiser le potentiel de 10.000 nouveaux emplois à Brussels Airport”

Document à l'intention des négociateurs des accords de gouvernement fédéral et
régionaux 2014



Mémorandum de Brussels Airport Company

“Concrétiser le potentiel de 10.000 nouveaux emplois à Brussels Airport”

Synthèse

Pour beaucoup, Brussels Airport semble une évidence : 'l'aéroport est là et il sera toujours là'. Il ne s'agit pourtant pas d'une évidence. Les impératifs réglementaires, les attentes liées à l'environnement, les considérations d'ordre politique et les lois économiques exercent une pression considérable sur le fonctionnement de l'aéroport.

Pour que Brussels Airport puisse se développer davantage en vue de continuer à tenir son rôle de deuxième moteur économique de notre pays, les éléments suivants seront cruciaux durant la prochaine législature :

Soutien actif pour réaliser le potentiel de 10.000 emplois supplémentaires à Brussels Airport

Garantie que **tous les segments de marché continuent à être desservis** à Brussels Airport

Vision durable pour l'aéroport **et harmonisation** des règles aux niveaux fédéral et régional

1. Une solution globale pour le développement durable de Brussels Airport et une réglementation aéronautique harmonisée selon le principe de l'approche équilibrée
2. Réglementation unifiée, stable et fonctionnelle en matière de bruit

Stabilité du cadre opérationnel et réglementaire au niveau fédéral, inscrit dans une loi « *vliegwet* »

3. Garantie de la capacité de 74 mouvements aériens par heure dans toutes les conditions météorologiques et un plan pour passer à 80 mouvements
4. Prévisibilité maximale de l'utilisation des pistes et des trajectoires de vol imposées
5. Assouplissement des limites d'exploitation
6. Pas de prolongation de la nuit

Procédures rapides et sécurité juridique au niveau de la Région flamande

7. Procédures rapides et juridiquement sûres pour les permis d'environnement, d'urbanisme et d'exploitation
8. Sécurité juridique du permis d'environnement couvrant l'exploitation de l'aéroport
9. Aménagement spatial réaliste de la zone à l'entour de l'aéroport

Accessibilité de Brussels Airport en tant que plate-forme intermodale

10. Liaisons améliorées et fréquence accrue des transports en commun

CHIFFRES-CLÉS BRUSSELS AIRPORT

- 3,2 milliards de valeur ajoutée par an
- 19,1 millions de passagers en 2013
- 430.000 tonnes de fret aérien en 2013
- 260.000 tonnes de fret terrestre en 2013
- 232 destinations dans le monde entier
- A elle seule déjà, Brussels Airport Company investit 110 millions € en 2014
- 60.000 emplois
- Potentiel de 10.000 emplois supplémentaires dans les 10 prochaines années
- 25% des titulaires d'emplois directs (5.400 personnes) habitent en Wallonie ou dans la Région de Bruxelles-Capitale
- 260 entreprises actives à Brussels Airport

I. Brussels Airport : Le deuxième pôle de croissance économique de Belgique

Brussels Airport est le deuxième pôle de croissance économique de notre pays. Les liaisons aériennes assurées par Brussels Airport sont indispensables à Bruxelles, aux Régions et à la Belgique pour leur permettre de jouer leur rôle de havre économique et de centre décisionnel européen et international.

C'est seulement au mois d'avril 2014 que Brussels Airport a retrouvé les volumes de passagers de l'an 2000. Cela prouve que l'impact des restrictions et limitations imposées à l'aéroport exerce un effet à très long terme. Il convient aujourd'hui de garantir un cadre réglementaire stable permettant à l'aéroport de **poursuivre son développement**. Le renforcement de l'aéroport sera plus que jamais un moteur de croissance pour l'emploi dans notre pays. **Il y existe un potentiel d'au moins 10.000 emplois supplémentaires dans les 10 prochaines années**. À défaut, ce sont les 60.000 emplois actuels qui se trouveront menacés.

Pour la réalisation de ces ambitions, Brussels Airport est toutefois **tributaire des pouvoirs publics**. En particulier, les décisions concernant les trajectoires de vol et l'utilisation des pistes sont des décisions politiques qui échappent totalement à l'exploitant de l'aéroport. Le renforcement de la valeur ajoutée de l'aéroport au bénéfice de l'économie – avec la création d'emplois y afférente – constitue donc une responsabilité partagée de Brussels Airport et des autorités belges. Dans le contexte très concurrentiel du marché aéroportuaire international, l'immobilisme implique fatalement une perte au profit des aéroports de l'étranger, en volumes de passagers comme de fret.

Brussels Airport est le deuxième pôle de croissance économique de notre pays. Il est crucial pour l'économie belge de soutenir l'aéroport dans ce rôle. La création de 10.000 emplois supplémentaires – ou la mise en péril des 60.000 emplois actuels – en est directement tributaire. Notre économie peut-elle se permettre de laisser passer une telle opportunité ?

II. Le transport de passagers et le fret sont indissociables.

Le rôle de Brussels Airport consiste à assurer une bonne connectivité, à l'appui du rôle économique et international de Bruxelles, des Régions et de la Belgique. Une connectivité digne de ce nom **n'est possible que si Brussels Airport peut desservir tous les segments de marché : à la fois le fret et les passagers, et aussi bien les charters que les compagnies low cost et full service**. Le transfert de certaines activités vers d'autres aéroports rendrait impossible la fonction de Brussels Airport en tant que deuxième moteur économique du pays.

Une telle opération est du reste irréalisable aux plans légal et économique : les compagnies aériennes décident en effet elles-mêmes, en fonction du marché, quels aéroports elles desservent. Les modèles 'low cost' et 'full fare' tendent par ailleurs à s'interpénétrer toujours davantage : faut-il ainsi considérer Brussels Airlines comme une compagnie low cost en raison de son produit b.light ? Et quid des vols que Jetairfly propose en formule seat only ? De nombreuses compagnies aériennes traditionnelles ont désormais aussi leurs propres filiales low cost : Germanwings de Lufthansa et Hop! d'Air France, par exemple. Il n'est donc plus possible de tracer une ligne de séparation nette, certainement pas pour nos compagnies nationales.

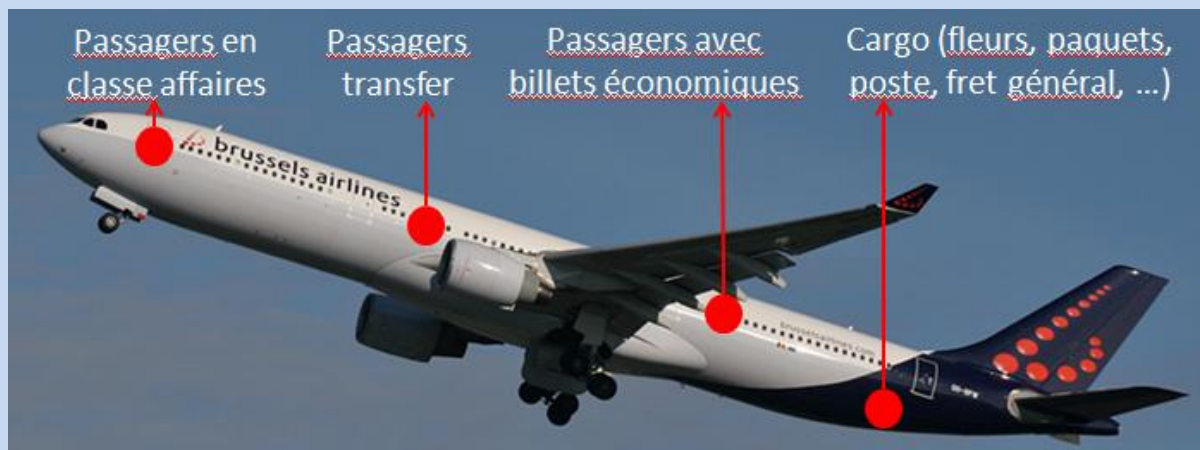
Les compagnies aériennes souhaitent en outre utiliser leurs avions aussi efficacement que possible en desservant le maximum de segments à bord d'un seul et même appareil. Un avion de passagers transporte ainsi tout à la fois des passagers et du fret, des passagers en transit et des passagers avec un vol direct à partir/à destination de Brussels Airport, des clients avec des billets en classe affaires et d'autres avec des billets économiques. Plus de 30% du fret sont transportés à bord d'avions de passagers ('belly freight') et cela s'avère absolument indispensable pour leur rentabilité.

Il est primordial pour la viabilité de toutes les compagnies aériennes, dont nos compagnies nationales, de pouvoir transporter ces différents segments dans un seul et même avion.

D'où, également, l'absolue nécessité de maintenir **des activités de fret à Brussels Airport**. La situation acquiert une résonance plus marquante encore quand on sait que les activités de fret qui seraient découragées à Brussels Airport ne seraient pas transférées vers des aéroports régionaux belges mais seraient, au contraire, **perdus pour toute la Belgique, au bénéfice de l'étranger** ; 13.000 emplois directs et indirects et la valeur ajoutée de 430.000 tonnes de fret disparaîtraient ainsi pour l'économie belge.

Tout avion de passagers – vol long-courrier et court-courrier – transporte aussi du fret, crucial pour la rentabilité de la route aérienne :

30 tonnes de fret dans le cas d'un vol long-courrier et 3 tonnes de fret pour un vol court-courrier.



Il est fondamental pour l'économie belge que tous les segments de marché – fret, full service, low cost et charters – restent desservis à Brussels Airport. Il est essentiel pour la viabilité des compagnies aériennes qu'elles puissent transporter tous ces segments dans un seul et même appareil.

III. Plan d'action en 10 points de Brussels Airport Company

Pour que Brussels Airport puisse continuer à se développer durant la prochaine législature, 10 points d'action concrets revêtent une importance capitale. Ces points d'action relèvent à la fois des compétences fédérales et régionales. Brussels Airport en appelle à reprendre ces éléments dans les accords de gouvernement fédéral et régionaux.

VISION DURABLE POUR L'AÉROPORT ET HARMONISATION : RÈGLES COHÉRENTES AUX NIVEAUX FÉDÉRAL ET RÉGIONAL

Brussels Airport Company demande des règles harmonisées aux niveaux fédéral et régional, ancrées dans un accord de coopération entre l'État fédéral et les Régions concernées.

1. Une solution globale pour le développement durable de Brussels Airport et une réglementation aéronautique harmonisée selon le principe de l'approche équilibrée

Le développement économique de l'aéroport et l'impact sur les riverains doivent être équilibrés et abordés dans le cadre d'un plan global, où la sécurité aéronautique prime toujours. Par rapport à 2000, Brussels Airport est parvenu à réduire de 66% les émissions sonores pour les riverains tout en ramenant le nombre de passagers à peu près au niveau de l'année 2000. Cette amélioration est essentiellement due à l'utilisation d'avions moins bruyants, à un taux d'occupation supérieur par appareil et aux surtaxes frappant les avions les plus bruyants.

Il convient aujourd'hui d'élaborer une solution globale pour le développement durable à long terme de l'aéroport dans son environnement. La stabilité des trajectoires de vol et de l'utilisation des pistes, la poursuite du développement de l'infrastructure aéroportuaire et l'accessibilité de l'aéroport constituent des éléments essentiels à cet égard.

Il est crucial que **la mise en œuvre** de la réglementation aéronautique et des mesures d'accompagnement **intervienne de manière harmonisée et cohérente dans l'ensemble du pays et à tous les niveaux de pouvoir**. Cela devra se faire conformément aux normes européennes et au principe de l'**approche équilibrée**, en prêtant également attention à l'importance économique de la poursuite du développement de l'aéroport.

Brussels Airport demande aux négociateurs des gouvernements fédéral et régionaux de conclure des accords contraignants en ce sens.

2. Réglementation en matière de bruit unifiée, stable et fonctionnelle : Harmonisation des normes de bruit

On se trouve aujourd'hui dans la situation kafkaïenne où, en pleine conformité avec les règles des autorités fédérales (Belgocontrol), un avion reçoit l'autorisation de décoller et se voit attribuer une trajectoire déterminée, pour ensuite être malgré tout mis à l'amende par la Région de Bruxelles-Capitale pour non-respect d'une norme régionale. Cette situation fait que plusieurs compagnies étrangères se mettent à éviter Brussels Airport, au profit d'aéroports étrangers.

Brussels Airport Company demande par conséquent l'instauration de **normes de bruit harmonisées et fonctionnelles**.

Il importe en outre que la réglementation harmonisée en rapport avec les normes de bruit prenne en compte les conditions météorologiques en tant que circonstance atténuante. Celles-ci conditionnent en effet dans une large mesure le bruit d'un avion.

UN CADRE OPÉRATIONNEL ET RÉGLEMENTAIRE STABLE AU NIVEAU FÉDÉRAL

Un cadre juridiquement sûr doit être ancré dans une loi « *vliegwet* ». Celle-ci devrait fixer la norme pour les opérations en sorte que la capacité prévue puisse être garantie de manière sûre et prévisible.

3. Garantir la capacité de 74 mouvements aériens coordonnés par heure dans toutes les conditions météorologiques et un plan pour passer à 80 mouvements

Les **74 mouvements coordonnés par heure**, imposés par la licence d'aéroport, doivent être garantis par la loi, même en cas de mauvaises conditions météorologiques et dans des circonstances qui imposent l'utilisation d'une autre configuration de pistes.

Il faut aussi prévoir que le nombre de mouvements aériens puisse, en toute sécurité, **être porté progressivement** à 80 mouvements coordonnés par heure afin d'assurer la poursuite du développement de l'aéroport, comme prévu dans la licence de l'aéroport.

4. Prévisibilité maximale de l'utilisation des pistes et des trajectoires de vol imposées

Les trajectoires de vol doivent être ancrées dans des textes légaux. Une **prévisibilité aussi grande que possible de l'utilisation des pistes** constitue une condition importante en vue d'instaurer une sécurité optimale et une ponctualité économiquement importante. Cette prévisibilité favorise également une gestion optimale de la capacité de l'aéroport. Seules les conditions météorologiques peuvent entraîner des changements imprévisibles dans l'utilisation des pistes et des trajectoires de vol.

5. Assouplir les restrictions d'exploitation

Ces 10 dernières années, les conditions dans lesquelles les avions sont autorisés à décoller ou à atterrir à Brussels Airport n'ont cessé de se durcir. Cela a accru le handicap concurrentiel vis-à-vis des aéroports environnants. Brussels Airport demande au moins **deux correctifs** :

- Pour déterminer l'impact sonore d'un avion au décollage, tenir compte de la masse réelle de l'appareil et non de son poids maximal théorique au décollage (max. take-off weight) ;
- Accepter les retards comme une justification légitime pour des départs exceptionnels dès lors qu'ils se sont produits indépendamment de la volonté de la compagnie aérienne – y compris lors d'étapes intermédiaires.

Il est en outre déjà clair que, dans un proche avenir, Brussels Airport **se heurtera au plafond du quota autorisé de 16.000 slots de nuit par an**. Ceci représenterait un coup de frein important donné à la poursuite du développement de Brussels Airport et de l'activité logistique qui lui est associée.

Au plan opérationnel, une présence accrue de la police fédérale, à la fois du côté terrestre et au contrôle frontalier, s'avère nécessaire.

6. Pas de prolongation de la nuit

De nombreux départs sont programmés, en particulier par les compagnies aériennes belges, entre 6 et 7 heures, le matin, et entre 22 et 23 heures, le soir. Ceux-ci sont essentiels pour la rentabilité des compagnies aériennes et représentent une valeur ajoutée considérable pour l'économie belge. Toute restriction imposée à ce niveau serait économiquement fatale.

La durée de la période nocturne (de 23 à 6 heures) doit dès lors **être garantie elle aussi**.

PROCÉDURES RAPIDES ET SÉCURITÉ JURIDIQUE AU NIVEAU DE LA RÉGION FLAMANDE

Brussels Airport Company demande que la Région flamande assure la sécurité juridique indispensable à ses activités actuelles et à ses développements futurs, et que l'aménagement spatial de la zone entourant l'aéroport soutienne la poursuite de son développement.

7. Procédures rapides et juridiquement sûres pour les permis d'environnement, d'urbanisme et d'exploitation

Pour maintenir le fonctionnement d'un aéroport sur le long terme, l'entretien et l'adaptation à l'évolution des besoins s'avèrent cruciaux. Pour rester le deuxième moteur économique de la Belgique et se développer plus avant, Brussels Airport doit pouvoir procéder aux travaux d'adaptation requis **dans un délai raisonnable et avec toute la sécurité juridique requise**. Cela signifie que les procédures d'autorisation doivent être finalisées plus rapidement et que les motifs invocables et les délais d'introduction de recours contre les autorisations doivent être sérieusement limités.

8. Sécurité juridique liée au permis d'environnement pour l'exploitation de l'aéroport

Le permis d'environnement constitue un élément capital de l'insécurité juridique qui plane sur l'exploitation de l'aéroport. Des procédures de plusieurs années intentées contre le permis d'environnement devant le Conseil d'État créent actuellement une situation dans laquelle, au cas où le Conseil d'État viendrait à casser le permis d'environnement, l'exploitant de l'aéroport n'aurait d'autre solution que de **fermer l'aéroport**. Il est essentiel de prévoir une **solution législative probante** qui évite qu'en cas d'annulation du permis d'environnement, l'aéroport ne doive effectivement être fermé.

9. Aménagement spatial réaliste de la zone entourant l'aéroport

Brussels Airport Company demande que le gouvernement flamand, en concertation avec les communes riveraines de l'aéroport, aménage le territoire autour de Brussels Airport de telle sorte que les affectations de la zone environnante soient compatibles avec les activités de l'aéroport et son développement futur.

Brussels Airport Company demande que les autorités concernées prennent leurs responsabilités en **limitant le bâti nouveau (principe de standstill) et en assurant une protection supplémentaire du bâti existant** dans les zones susceptibles d'être les plus souvent survolées. À ce niveau, les autorités ont un rôle important à jouer dans la création d'une assise sociale favorable aux activités économiques de l'aéroport.

MEILLEURE ACCESSIBILITÉ DE BRUSSELS AIRPORT EN TANT QUE PLATEFORME INTERMODALE

Brussels Airport est un nœud de trafic intermodal et fait, à ce titre, partie de la solution aux problèmes de mobilité autour de Bruxelles. Les différents niveaux de pouvoir sont invités à apporter leur contribution en ce sens.

10. Liaisons améliorées et fréquence accrue du transport commun

Un renforcement ultérieur du nœud intermodal au niveau de l'aéroport permettra aux passagers, aux visiteurs et aux collaborateurs actifs à l'aéroport et dans sa périphérie, de choisir parmi différents modes de transport et de les combiner. La STIB, De Lijn, le TEC et la SNCB doivent coordonner leurs politiques et les adapter en fonction des voyageurs de l'aéroport.

Les développements suivants sont importants pour améliorer l'accessibilité et les moyens d'accès de la région autour de l'aéroport :

Train	Tram	Route
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Liaisons ferroviaires internationales directes avec Paris, Rotterdam, Amsterdam et Cologne ▪ Trafic intérieur : augmentation substantielle des fréquences et des heures de voyage, adaptées à celles des passagers prenant l'avion ▪ Une liaison directe vers le quartier européen et le sud du pays via le tunnel Josaphat 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aussi rapidement que possible, lignes de tram suivant l'itinéraire le plus court vers Bruxelles et longeant le Ring 0 vers le Heysel, dont la station se trouvera à proximité de l'arrêt de bus actuel et au-dessus de la gare ferroviaire actuelle à l'aéroport 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimisation Ring 0 ▪ Une route d'accès méridionale reliant directement l'E40 à Brussels Airport

IV. Partenariat actif entre les autorités et Brussels Airport

Brussels Airport Company invite les différentes autorités à un **dialogue transparent et structurel** ayant pour but de garantir la sécurité juridique. Elle souhaite être impliquée activement et préalablement dans l'élaboration de la législation fédérale et régionale, ainsi que des accords internationaux.

Par ailleurs, Brussels Airport Company met volontiers ses conseils et son savoir-faire à la disposition des négociateurs des différents gouvernements.

Zaventem, 25 mai 2014

Arnaud Feist
Chief Executive Officer
Brussels Airport Company NV/SA
arnaud.feist@brusselsairport.be
tél. +32 (0)2 753 43 33