



***Service de Régulation du Transport
ferroviaire et de l'Exploitation de
l'Aéroport de Bruxelles-National***

**Décision D-2016-03-LA du 24 mars 2016 concernant la requête adressée en vue du refus du
tarif pour l'activité 'bussing' à l'aéroport de Bruxelles-National.**

VERSION PUBLIQUE

Les passages confidentielles sont indiquées comme suit : []

AVERTISSEMENT :

Document de courtoisie sans valeur juridique

Table des matières

1. Objet	3
2. Procédure	4
2.1. Faits et rétroactes	4
2.2. Consultation des parties concernées	5
3. Base légale	6
4. Recevabilité de la requête introduite par easyJet	8
4.1. Exigences de recevabilité	8
4.2. Appréciation des exigences de recevabilité	9
5. Examen des moyens	10
5.1. Contenu de la proposition contestée	10
5.2. Moyens du plaignant	10
5.3. Réplique de BAC	14
5.4. Appréciation des moyens	17
6. Décision	21
7. Possibilité de recours	23

1. Objet

À la suite d'une concertation annuelle avec les compagnies aériennes, le titulaire de la licence d'exploitation a formulé une proposition définitive de tarif pour l'activité 'bussing'. Ce tarif définitif s'applique à la période du 1er avril 2016 au 31 mars 2017.

Cette proposition définitive a été rejetée par une seule compagnie aérienne via un recours¹ introduit devant l'autorité de régulation économique.

En sa qualité d'autorité de régulation économique, le Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National statue, via cette décision, sur le recours introduit conformément à la réglementation en vigueur.

Cette réglementation est la suivante:

- l'Arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires (ci-après l'« Arrêté de transformation »);
- l'Arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National (ci-après l'« Arrêté octroyant la licence »).

¹ 'Recours' est le terme utilisé par la compagnie aérienne concernée. Dans l'article 55, §§ 1 et 3 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, on parle, comme expliqué *infra*, d'un « désaccord justifié » qui doit être notifié à l'autorité de régulation au moyen d'une « requête motivée ». Par conséquent, le Service de Régulation parlera de requête dans son analyse.

2. Procédure

2.1. Faits et rétroactes

L'Arrêté octroyant la licence prévoit que le titulaire de la licence (Brussels Airport Company²) organise dans le cadre de la consultation périodique entre le titulaire et les usagers une concertation annuelle avec ces derniers (article 53bis, §1). Au cours de cette concertation annuelle, des informations sont échangées et une concertation a lieu à propos des modifications des tarifs et/ou du système tarifaire (notamment). L'Arrêté de transformation dispose également que le « *système tarifaire et les modifications à ce système doivent être établis après consultation des usagers* » (article 35, §1).

Le système tarifaire détermine « *l'ensemble cohérent des redevances aéroportuaires* » (article 35, §1 de l'Arrêté de transformation).

Cette concertation annuelle a été organisée par BAC le 8 décembre 2015. Lors de cette concertation annuelle, le tarif définitif pour l'activité 'bussing', notamment, a été proposé aux usagers. Cette proposition définitive de tarif suit le principe visant à centraliser l'activité 'bussing', que BAC avait déjà proposé lors des consultations pluriannuelles organisées durant la période de janvier à mai 2015.

La notification sous forme réglementaire a été réalisée le 18 décembre 2015.

En vertu de l'article 53bis, §3 et de l'article 55, §§ 1 et 3 de l'Arrêté octroyant la licence (voir également l'article 35, §2, alinéa 2 de l'Arrêté de transformation), les usagers de l'aéroport peuvent notifier à l'autorité de régulation un « *désaccord justifié* » concernant le système tarifaire (et toute modification qui y est apportée) tel que proposé par le titulaire de la licence d'exploitation. Ce désaccord est notifié via une requête motivée devant être transmise par envoi recommandé avec accusé de réception dans les trente jours qui suivent la notification, par le titulaire, du système tarifaire définitif aux usagers.

Le 15 janvier 2016, le Service de Régulation a reçu par e-mail une lettre de la compagnie aérienne easyJet dans laquelle cette dernière, en qualité d'usager de l'aéroport de Bruxelles-National, introduit un recours contre le tarif publié le 18 décembre 2015 pour l'activité bussing.

Cette même lettre d'easyJet a été reçue par le Service de Régulation par courrier international avec accusé de réception le 20 janvier 2016.

Comme prévu à l'article 55, §3, alinéa 2 de l'Arrêté octroyant la licence, le Service de Régulation a notifié le recours à Brussels Airport Company le 21 janvier 2016. Il y a joint un calendrier en vue de l'échange d'observations (voir à ce sujet le point 2.2 « Consultation des parties concernées » *infra*).

Le 21 janvier 2016, le Service de Régulation a envoyé à easyJet un accusé de réception du recours introduit et un calendrier a été communiqué à easyJet en vue de l'échange d'observations.

² Ci-après appelée « BAC ».

Vu la demande d'écourter le calendrier en vue de l'échange d'observations en raison de la faible complexité du recours introduit, le Service de Régulation a envoyé le 28 janvier 2016, après concertation avec les deux parties, un calendrier adapté à ces dernières en vue de l'échange d'observations.

Le 2 février 2016, le Service de Régulation a reçu les conclusions³ de Brussels Airport Company.

Le 3 février 2016, le Service de Régulation a transmis les observations reçues de BAC à la compagnie aérienne easyJet.

Conformément à l'article 55, §3, alinéa 4 de l'Arrêté octroyant la licence, le Service de Régulation a rendu le 8 février 2016 une décision D-2016-01-LA concernant l'entrée en vigueur provisoire de la redevance pour l'activité 'bussing' à l'aéroport de Bruxelles-National. Cette décision a également été communiquée aux deux parties le 8 février 2016.

Le Service de Régulation a reçu les observations finales d'easyJet le 18 février 2016.

Le 19 février 2016, le Service de Régulation a communiqué les observations finales d'easyJet à Brussels Airport Company.

Le Service de Régulation a reçu les observations finales⁴ de Brussels Airport Company le 25 février 2016.

Le 4 mars 2016, le Service de Régulation a demandé à easyJet de lui transmettre une traduction, dans une langue nationale officielle, de la requête initiale et des observations finales, qui avaient été rédigées en anglais.

Le 15 mars 2016, easyJet communique la traduction demandée en français.

Le Service de Régulation communique la traduction française à BAC et lui demande, le cas échéant, de transmettre un dernier commentaire à ce sujet.

Le 21 mars 2016, BAC fait savoir qu'ils n'ont plus de remarques sur les traductions françaises des documents délivrées par easyJet.

2.2. Consultation des parties concernées

L'article 55, §3, alinéa 3 de l'Arrêté octroyant la licence dispose ce qui suit:

³ BAC parle de « conclusions ». Dans la correspondance échangée entre le Service de Régulation et les parties concernées, on parle toujours de l'échange d' « observations ». Vu que le Service de Régulation n'est pas une instance judiciaire et que la présente décision n'est pas non plus le résultat d'une procédure judiciaire, on parlera d' « observations » plutôt que de « conclusions » dans la présente décision.

⁴ BAC parle d'une « conclusion de synthèse ».

« L'autorité de régulation économique est obligée de consulter les parties concernées avant de prendre une décision. Elle permet notamment à chacune des parties de prendre connaissance des arguments des autres parties. »

Bien que la procédure ayant conduit à cette décision soit une procédure administrative et non judiciaire, la disposition précitée vise à assurer la caractère contradictoire de la procédure, ainsi que l'application du principe de l'audition préalable.

Cette disposition et les travaux parlementaires la concernant ne donnent aucune explication concernant la manière dont cette consultation des parties concernées doit être assurée. Le Service de Régulation a veillé à suivre une procédure permettant à chaque partie concernée d'exposer son point de vue et de réagir aux observations de l'autre partie. Le Service de Régulation a également veillé à ce que BAC puisse avoir le dernier mot en ce qui concerne les observations de l'autre partie.

C'est dans cette optique que le Service de Régulation a établi un calendrier en vue de l'échange d'observations. Ce calendrier a été fixé avec l'accord de toutes les parties. Les observations de chaque partie ont été échangées avec l'autre partie, chaque partie ayant pu prendre connaissance des arguments de la partie adverse. BAC a pu déposer ses observations finales en dernier.

3. Base légale

L'article 35, §2 de l'Arrêté de transformation dispose ce qui suit:

« Le système tarifaire et toute modification du système tarifaire est soumis à l'examen de l'autorité de régulation économique, à moins qu'il y ait un accord entre le titulaire de la licence d'exploitation et les usagers de l'aéroport de Bruxelles-National, sur le système tarifaire proposé par le titulaire de la licence ou sur toute modification de ce système.

Il existe un accord sur le système tarifaire proposé par le titulaire ou toute modification proposée du système tarifaire s'il n'existe pas de désaccord entre le titulaire et les usagers de l'aéroport de Bruxelles-National, comme visé à l'article 55 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

À défaut d'accord des usagers de l'aéroport de Bruxelles-National, l'autorité de régulation économique peut exiger des adaptations ou des modifications du système tarifaire si l'autorité de régulation économique constate que le système tarifaire :

1° ne respecte pas la formule établie conformément à l'article 30, 7°, ou à l'article 34, § 3;

2° est discriminatoire et n'est pas transparent;

3° n'est pas suffisamment fractionné, en particulier en fonction des conditions et des modalités d'utilisation des installations aéroportuaires et des services fournis;

4° ne prévoit pas qu'un pourcentage minimum des redevances aéroportuaires soit perçu sur la base d'une formule de croissance en fonction du poids exprimé en tonnes et des catégories de bruit des aéronefs et d'un coefficient de variation entre le jour et la nuit;

5° constitue une infraction aux dispositions de cet arrêté ou de la licence d'exploitation. »

L'article 53bis de l'Arrêté octroyant la licence dispose ce qui suit:

« § 1er. Excepté s'il en est expressément convenu autrement, lors de la consultation pluriannuelle, entre le titulaire et au minimum deux compagnies non liées (indifféremment de passagers ou de fret) représentant ensemble au minimum soit 75 % des mouvements annuels soit 75 % des passagers au cours de l'année civile précédant la consultation pluriannuelle, le titulaire organise, dans le cadre d'une consultation périodique entre le titulaire et les usagers, une concertation annuelle avec les usagers.

Au cours de cette concertation annuelle, des informations sont échangées et une concertation a lieu à propos de :

a) modifications au plan d'investissements et modifications relatives au délai pour leur réalisation ainsi que leur influence éventuelle sur la formule de contrôle tarifaire, et/ou

b) modifications des tarifs et/ou du système tarifaire sans toucher à la formule de contrôle tarifaire ou à l'évolution des tarifs fixée lors de la consultation pluriannuelle.
§ 2. Dans le cas où la concertation annuelle traite des éléments tels que décrits à l'article 53bis, § 1er, alinéa 2, a), le titulaire peut formuler une proposition de modification de la formule de contrôle tarifaire. Il existe un accord sur la modification proposée par le titulaire s'il n'existe pas de désaccord entre les parties concernées par la concertation, comme visé à l'article 55, § 1er.

Si un désaccord est constaté, l'article 55, § 4, b), c) ou d) s'applique.

§ 3. Dans le cas où la concertation annuelle traite des éléments tels que décrits à l'article 53bis, § 1er, alinéa 2, b), le titulaire peut formuler une proposition de modification des tarifs et/ou du système tarifaire. Il existe un accord sur la modification proposée par le titulaire s'il n'existe pas de désaccord entre les parties concernées par la concertation, comme visé à l'article 55.

Si un désaccord est constaté, l'article 55, § 4, b), c) ou d) s'applique. »

L'article 55, §4 de l'Arrêté octroyant la licence dispose ce qui suit:

« Lorsque l'autorité de régulation économique constate un désaccord, il peut soit :

a) requérir une nouvelle période de consultation en vue d'obtenir l'accord des usagers sur la formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire, le cas échéant après modifications;

b) requérir des adaptations à la formule de contrôle tarifaire ou au système tarifaire dans le respect des principes contenus dans l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de

BIAC en SA de droit privé et aux installations aéroportuaires et dans le présent arrêté, et notamment la section II du présent chapitre;

c) imposer au titulaire une formule de contrôle tarifaire et un système tarifaire dans le respect des principes contenus dans l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de BIAC en SA de droit privé et aux installations aéroportuaires et dans le présent arrêté, et notamment la section II du présent chapitre;

d) confirmer le résultat du processus de consultation. ...”

Attendu que l'article 2bis de l'arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du Transport ferroviaire et fixant sa composition ainsi que le statut applicable à ses membres, inséré par l'arrêté royal du 1^{er} février 2006, stipule que le Service de Régulation est l'autorité de régulation économique visée à l'article 35 de l'Arrêté de transformation et à l'article 55 de l'Arrêté octroyant la licence.

4. Recevabilité de la requête introduite par easyJet

4.1. Exigences de recevabilité

L'article 55 §3, alinéa 1 de l'Arrêté octroyant la licence fixe les conditions à remplir pour déposer une requête comme suit:

« Si un usager de l'aéroport de Bruxelles-National refuse la formule définitive de contrôle tarifaire ou le système tarifaire proposé par le titulaire de la licence d'exploitation, cet usager adresse, dans les trente jours qui suivent la notification de la formule définitive de contrôle tarifaire ou du système tarifaire par le titulaire aux usagers, par envoi recommandé avec accusé de réception, à l'autorité de régulation économique une requête motivée. Cette requête contient, à peine de nullité, l'objet et l'énumération exhaustive des moyens invoqués par l'usager à l'appui de son refus. »

L'article 63 de l'Arrêté octroyant la licence explique la notion de 'notification' comme suit:

« Toute communication, demande, rapport, consentement, ordre ou autre document ou acte qui peut être requis ou doit être fourni ou notifié à une partie en vertu de la licence est considéré comme notifié à suffisance si la notification a été établie dans un écrit envoyé par télécopie (qui doit être confirmée par lettre recommandée) ou par courrier recommandé, adressé à la partie destinataire. »

L'article 1, 28° de l'Arrêté octroyant la licence définit les usagers comme suit:

« les usagers : les compagnies aériennes opérant à partir de l'aéroport de Bruxelles-National. »

4.2. Appréciation des exigences de recevabilité

Le Service de Régulation constate qu'easyJet est une compagnie aérienne opérant à partir de l'aéroport de Bruxelles-National et qui est donc un usager au sens de l'article 1, 28° et de l'article 55, §3 de l'Arrêté octroyant la licence.

Le Service de Régulation a reçu la requête d'easyJet par e-mail le 15 janvier 2016. Une version identique de la requête a été reçue le 20 janvier 2016 au moyen d'un service de courrier international contre accusé de réception.

Vu que Brussels Airport Company a publié la proposition de tarif définitive pour l'activité 'bussing' dans ses conditions d'utilisation le 18 décembre 2015 et vu que la requête a été déposée en première instance par e-mail le 15 janvier 2016 puis confirmée par service de courrier international au moyen d'un envoi recommandé le 20 janvier 2016, le Service de Régulation en conclut que la requête d'easyJet a été déposée dans les trente (30) jours suivant la notification du système tarifaire définitif par le titulaire de licence, comme indiqué à l'article 55, §3, alinéa 1er de l'Arrêté octroyant la licence lu conjointement avec l'article 63 susmentionné de l'Arrêté octroyant la licence. La forme de l'envoi recommandé avec accusé de réception via un service de courrier international, visée à l'article 55, §3, alinéa 1er de l'Arrêté octroyant la licence, a également été respectée.

La requête reçue mentionne explicitement l'objet, plus précisément "Appeal against the bussing charge proposed by Brussels Airport Company for 2016"⁵. La requête contient également une énumération exhaustive de 3 moyens invoqués à l'appui du refus. Ces moyens sont:

- *Lack of transparency and consultation*⁶
- *No provision of access to centralised infrastructure for ground handlers*⁷
- *Pay-per-use*⁸

Le Service de Régulation estime que la requête introduite satisfait ainsi aux exigences posées à peine de nullité, visées à l'article 55, §3, alinéa 1er de l'Arrêté octroyant la licence.

Compte tenu de ce qui précède, la requête introduite par easyJet est recevable.

⁵ Dans la traduction française transmise par easyJet, cela est formulé comme suit: "Plainte contre la redevance proposée par Brussels Airport Company pour l'activité « bussing » en 2016".

⁶ Dans la traduction française transmise par easyJet, cela est formulé comme suit: "Manque de transparence et de consultation".

⁷ Dans la traduction française transmise par easyJet, cela est formulé comme suit: "Mise à disposition des infrastructures centralisées aux prestataires de services d'assistance en escale".

⁸ Dans la traduction française transmise par easyJet, cela est formulé comme suit: "Principe de l'utilisateur-payeur".

5. Examen des moyens

En vertu de l'article 55, §3, alinéa 1er de l'Arrêté octroyant la licence, la requête contient « *à peine de nullité, l'objet et l'énumération exhaustive des moyens invoqués par l'usager à l'appui de son refus* ».

Le point 5.1 reprend la proposition de BAC pour l'activité bussing au sens de l'article 55, §1 de l'Arrêté octroyant la licence, au sujet de laquelle il existe un désaccord au sens de la même disposition. Il s'agit d'une « proposition contestée ».

Ensuite, le Service de Régulation reprend (i) les moyens du plaignant tels que développés dans sa requête et précisés dans ses observations finales (point 5.2) et (ii) les répliques de BAC à chacun de ces moyens (point 5.3).

Au point 5.4, le Service de Régulation examine les moyens invoqués par le plaignant et les répliques de BAC à ces moyens.

5.1. Contenu de la proposition contestée

Le 8 décembre 2015, Brussels Airport Company a communiqué le tarif suivant aux usagers et l'a publié sur son site web et dans le manuel de l'aéroport de Bruxelles-National⁹ le 18 décembre 2015:

Art. 7.

Brussels Airport Company va centraliser les activités de **bussing** (prévu le 1^{er} avril 2016). La centralisation recouvre les bus et la main d'œuvre. Ceci est à considérer comme une alternative aux passerelles d'embarquement (à distance versus au contact).

Les coûts finaux seront traduits dans une redevance séparée par voyageur en partance. La redevance bussing doit être traitée comme étant une partie intégrante de la redevance passager.

La redevance bussing est de **0,27 Euros** par voyageur en partance (passagers d'origine, en transfert et en transit), à partir du 1^{er} avril 2016 ou, si la centralisation de cette activité survient après le 1^{er} avril 2016, à partir de la centralisation de celle-ci.

Cette redevance est adaptée annuellement sur base d'un principe de livre ouvert qui prend en compte tant les résultats effectifs de l'année écoulée que l'estimation des résultats pour l'année à venir. En QQ4, les coûts de « bussing » seront inclus dans les charges passagers.

5.2. Moyens du plaignant

Comme indiqué au point 4.2 de la présente décision, le plaignant a invoqué 3 moyens.

⁹ Extrait du manuel de l'aéroport.

5.2.1. Manque de transparence et de consultation

La partie plaignante estime que BAC n'a pas réussi à organiser une consultation sincère en ce qui concerne la redevance pour le bussing. Selon le plaignant, l'exploitant de l'aéroport n'a formulé aucune proposition définitive lors des consultations pluriannuelles pour la période 2016-2020 en ce qui concerne la centralisation du bussing, le niveau de la redevance et les principes de sa détermination. Dans la requête en anglais de la partie plaignante, cela est formulé comme suit:

"...BAC failed to conduct a sincere consultation on the creation of the bussing charge. In particular, no definite proposal on the centralization of bussing, the level of the charge and the principles for establishing was made to the users during the consultations for the multi-annual framework for the 2016-2020 period"¹⁰

Lors de cette consultation pluriannuelle, BAC a uniquement donné une présentation de haut niveau sans formuler une proposition concrète et transparente. Lors des consultations pluriannuelles, la partie plaignante a exprimé son désaccord sur cette approche de BAC par courrier du 6 mai 2015 sans recevoir la moindre réaction à ce sujet. Dans la requête en anglais de la partie plaignante, cela est formulé comme suit:

"...BAC only provided users with a high level presentation ... without making a concrete and transparent proposal¹¹ ... EasyJet expressed its disagreement to BAC's approach via a letter dated 6 May 2015 which was never replied to.¹²"

La partie plaignante estime qu'en présentant la proposition définitive de 0,27 € par passager lors de la session d'information du 8 décembre 2015, BAC n'a pas donné aux usagers la possibilité d'être consultés sur la détermination de la redevance et le niveau de cette dernière. Dans la requête en anglais de la partie plaignante, cela est formulé comme suit:

"Instead, BAC presented its decision to apply a € 0.27 charge per passenger at the information session of 8 December 2015 ... affording no opportunity to users to be consulted on the establishment and the level of the charge"¹³

La partie plaignante estime que cette approche n'est pas du tout transparente parce que BAC n'a donné qu'une estimation globale de la base des coûts. Dans la requête en anglais de la partie plaignante, cela est formulé comme suit:

"Similarly, no transparency has so far been afforded to users over BAC's calculation ... BAC only presented a high level estimate of the cost basis ..."¹⁴

¹⁰ Requête, p. 1.

¹¹ Requête, p. 1.

¹² Requête, p. 2.

¹³ Requête, p. 2.

¹⁴ Requête, p. 2.

Dans ses observations finales, la partie plaignante explique que, lors de la période de consultations pluriannuelles, aucune proposition concrète n'a été formulée par BAC en ce qui concerne une modification du système tarifaire concernant le bussing. Une proposition concrète n'a été formulée que lors de la session du 8 décembre 2015, de sorte qu'elle peut être considérée comme une modification du système tarifaire au cours de la concertation annuelle, telle que visée à l'article 53bis de l'Arrêté octroyant la licence, qui peut faire l'objet d'un recours auprès de l'autorité de régulation économique. Dans les observations finales en anglais de la partie plaignante, cela est formulé comme suit:

*"As such, there was no proposal for modifying the tariff system with regards to the busing charge during the QQ3 consultation process ... As the final proposal was only fleshed out on 8 December 2015 and published on BAC's website on 18 December 2015, it therefore constitutes a modification of the tariff system within the annual consultation under Article 53bis of the License Decree that could be appealed by the users to the Regulatory Authority ..."*¹⁵

5.2.2. Mise à disposition des infrastructures centralisées aux prestataires de services d'assistance en escale

La partie plaignante estime que la décision de BAC de centraliser les bus est discriminatoire envers les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers souhaitant pratiquer l'auto-assistance, puisqu'ils sont désormais privés de la possibilité d'assurer ce service eux-mêmes. Selon la partie plaignante, cette décision conduira à l'exclusion de prestataires tiers. En outre, elle réduira sensiblement la concurrence et entraînera une augmentation des prix au détriment du passager. À cet égard, la partie plaignante renvoie à la Directive européenne 96/67/CE¹⁶ et à sa transposition dans l'arrêté royal du 6 novembre 2010¹⁷. Dans la requête en anglais, cela est formulé comme suit:

*"BAC's decision to centralise ... discriminates against the suppliers of ground handling services and airport users wishing to self-handle which will now be deprived of the possibility to provide the service. This will result in exclusion of third party providers and significantly reduce competition and raise prices to the detriment of passengers. Indeed, Council Directive 96/67/EC ... provides that airports may reserve for themselves the management of certain infrastructures for certain reasons insofar as the centralized management of such infrastructure does not constitute an obstacle to the use by ground handlers or by self-handling airport users. This requirement is also reproduced in the royal Decree of 6 November 2010 ..."*¹⁸

Dans les observations finales de la partie plaignante, aucun élément nouveau n'est avancé à ce sujet.

¹⁵ Observations finales, partie plaignante, p. 2.

¹⁶ Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté.

¹⁷ Arrêté royal du 6 novembre 2010 réglementant l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National.

¹⁸ Requête, p. 2.

5.2.3. Principe de l'utilisateur-payeur

La partie plaignante estime que la solution la plus appropriée consiste à laisser le choix aux compagnies aériennes et à leurs passagers de ne pas payer pour un service qu'ils n'utilisent pas, comme c'était toujours le cas jusqu'à présent. Pour cette raison, la partie plaignante recommande vivement que la redevance pour l'activité bussing soit perçue sur la base de l'utilisation réelle. En même temps, la partie plaignante demande de prévoir également une redevance distincte pour les passerelles d'embarquement ('boarding bridges'). Dans la requête en anglais, cela est formulé comme suit:

"easyJet firmly believes that the appropriate solution needs to maintain the choice currently afforded to airlines and their passengers of not paying for a service that they will not be using. We would therefore actively support that the bussing charge is levied on a per use basis."¹⁹

We would furthermore argue for a separate charge for the use of boarding bridges, also applied on a per event basis ..."²⁰

Dans ses observations finales, la partie plaignante ajoute qu'imposer une redevance pour le bussing à tous les passagers au départ ne va pas dans le sens d'une utilisation efficace des infrastructures aéroportuaires. En revanche, une redevance perçue en fonction de l'utilisation stimulerait une utilisation efficace des infrastructures. Dans les observations finales en anglais, cela est formulé comme suit:

"In fact, a centralised charge penalises the efficient use of the airport infrastructure by airlines flying high load factors – [

]. Pay-per-use can incentivize the efficient use of infrastructure ..., for instance by ensuring fast turnarounds and restricting bussing to cases where it is strictly necessary."²¹

5.2.4. Conclusion de la partie plaignante

Sur la base des motifs expliqués de manière exhaustive aux points 5.2.1, 5.2.2 et 5.2.3, la partie plaignante ne peut marquer son accord sur la proposition introduite à titre définitif par BAC pour l'activité bussing et elle demande au Service de Régulation

- d'annuler la redevance bussing telle que publiée par BAC;
- d'imposer à BAC de trouver une solution mutuellement acceptable avec les usagers.

¹⁹ Requête, p. 2.

²⁰ Requête, p. 3.

²¹ Observations finales de la partie plaignante, p. 3.

5.3. Réplique de BAC

Dans cette section, le Service de Régulation donne un aperçu des répliques fournies par BAC en réponse à la requête et aux observations finales de la partie plaignante.

BAC a répondu à la partie plaignante dans ses observations du 2 février 2016 (réponse à la requête de la partie plaignante) et une nouvelle fois dans ses observations finales du 25 février 2016 (réponse aux observations finales de la partie plaignante).

À titre principal, BAC estime que la plainte d'easyJet, pour autant qu'elle porte sur le fond du litige, doit être considérée comme irrecevable parce qu'elle a été introduite tardivement. BAC indique ainsi que *"In zijn beslissing van 3 november 2015 heeft de Regulator het tariefvoorstel van BAC aangepast en de tarieven vastgesteld. Deze beslissing is inmiddels definitief"* (traduction libre : dans sa décision du 3 novembre 2015, le Régulateur a adapté la proposition tarifaire de BAC et a fixé les tarifs. Cette décision est entre-temps définitive).²²

BAC estime que le principe de la centralisation du bussing et la méthode de calcul ne peuvent plus être contestés *"vermits het voorstel over de bussing services en de aanrekening van de kosten niet is gewijzigd door de Regulator"* (traduction libre : vu que la proposition sur les services de bussing et la facturation des coûts n'a pas été modifiée par le Régulateur).

Selon BAC, la plainte d'easyJet pourrait *"enkel nog ontvankelijk kunnen zijn indien deze betrekking heeft op de berekening van het aangerekende bussing tarief, maar BAC stelt vast dat de berekeningsmethodiek an sich niet betwist wordt"* (traduction libre : uniquement être recevable si elle se rapportait au calcul du tarif de bussing facturé, mais BAC constate que la méthode de calcul n'est pas en soi contestée).²³

La réplique de BAC aux moyens de la partie plaignante est donnée à titre subsidiaire et est expliquée ci-dessous.

5.3.1. Manque de transparence et de consultation

BAC conteste avoir adapté les tarifs ou le système tarifaire. Selon BAC, tous les principes étaient déjà communiqués. Dès lors, *"de principes niet meer kunnen betwist worden, maar enkel de foutieve toepassing van de principes"* (traduction libre : les principes ne peuvent plus être contestés, mais uniquement l'application erronée des principes)²⁴.

BAC conteste également qu'un manque de transparence et de consultation puisse lui être reproché dans le cadre du tarif pour l'activité bussing centralisée.

En ce qui concerne la période de consultation pluriannuelle, BAC indique que:

²² Conclusions BAC, p. 4.

²³ Conclusions BAC, p. 5.

²⁴ Conclusions BAC, p. 5.

“De centralisatie van de bussing-diensten en het principe van aanrekening zijn, zoals reeds aangetoond in het feitelijk gedeelte van deze conclusie, verschillende keren aan bod gekomen tijdens de consultatieperiode. BAC heeft meegedeeld hoe de kosten zouden aangerekend worden (per vertrekkende passagier en dus geen ‘betaling per gebruik’) en heeft eveneens een niet-definitieve inschatting gegeven van de kost die aangerekend zou worden.” (traduction libre : La centralisation des services de bussing et le principe de facturation ont, comme déjà démontré dans la partie factuelle de cette conclusion, été abordés à plusieurs reprises durant la période de consultation. BAC a communiqué la manière dont les coûts seraient facturés (par passager au départ et donc pas un ‘paiement en fonction de l’utilisation’) et a également donné une estimation non définitive des coûts qui seraient facturés.)²⁵

BAC reconnaît qu’easyJet a écrit une lettre au cours des consultations pluriannuelles précédentes, mais *“wijst erop dat ‘consultatie’ van de gebruikers niet betekent dat ingegaan moet worden op elke verzuchting van elke individuele gebruiker” (traduction libre : souligne que la ‘consultation’ des usagers ne signifie pas qu’il faut accéder à chaque aspiration de chaque usager individuel)²⁶.*

En ce qui concerne la concertation annuelle, BAC indique ce qui suit:

“BAC verwijst naar de presentatie aan de gebruikers, waarin enerzijds naar de uitkomst van de consultatie verwezen werd en anderzijds naar de redenen voor de centralisatie van de busdiensten. ... Ook het principe van ‘open boek’ tijdens QQ3 kwam nogmaals uitvoerig aan bod” (traduction libre : BAC renvoie à la présentation donnée aux usagers, dans laquelle il a été renvoyé au résultat de la consultation d’une part et aux raisons de la centralisation des services de bus d’autre part. ... Le principe de l’ ‘open book’ pendant la période QQ3 a de nouveau été abordé de manière détaillée)²⁷.

Par conséquent, BAC conclut que le moyen d’easyJet selon lequel BAC n’aurait pas suffisamment consulté les usagers et n’aurait pas été transparent doit être considéré comme non fondé.

5.3.2. Mise à disposition des infrastructures centralisées aux prestataires de services d’assistance en escale

BAC conteste que des prestataires de services d’assistance en escale soient discriminés. *“Integendeel, het zijn de grondafhandelaars zelf die vragende partij zijn voor een dergelijke centralisatie” (traduction libre : Que du contraire, ce sont les prestataires de services d’assistance en escale eux-mêmes qui sont demandeurs d’une telle centralisation), selon BAC²⁸.*

BAC renvoie également à une lettre de la Direction générale Transport aérien du 2 avril 2015 confirmant que *“de bussing-activiteit conform artikel 9 van het grondafhandelings-KB kan voorbehouden worden aan BAC als gecentraliseerde infrastructuur” (traduction libre : l’activité de bussing peut être réservée à BAC*

²⁵ Conclusions BAC, p. 5.

²⁶ Conclusions BAC, p. 6.

²⁷ Conclusions BAC, p. 6.

²⁸ Conclusions BAC, p. 7.

comme infrastructure centralisée conformément à l'article 9 de l'AR sur l'assistance en escale) et dans laquelle la Direction générale Transport aérien donne son accord à BAC.²⁹

BAC en conclut donc que le moyen d'easyJet doit être déclaré non fondé.

5.3.3. Principe de l'utilisateur-payeur

BAC renvoie au fait que la directive européenne 2009/12/CE prévoit la possibilité de différencier dans certains cas, mais *“dit betekent geenszins dat BAC verplicht is om te differentiëren”* (traduction libre : cela ne signifie nullement que BAC est tenu de différencier)³⁰.

BAC renvoie également aux 'meeting minutes' d'une réunion du 12 mars 2015³¹ montrant qu'un usager (à savoir easyJet) avait déjà invoqué cet argument et que BAC y a répondu de la manière suivante lors de la réunion:

*“BAC believes it's better to have a common charge per passenger, just like the use of the boarding bridges is divided over all passengers. BAC points out that the need to use busses will increase in peak moments. (traduction libre : BAC estime qu'il est préférable d'avoir un tarif commun par passager, et que l'utilisation des passerelles d'embarquement soit partagée entre tous les passagers. BAC souligne que la nécessité d'utiliser des bus augmentera pendant les heures de pointe).”*³²

Par conséquent, BAC adopte la position suivante:

“BAC heeft (voorlopig) geen differentiatie in tarieven geïmplementeerd, aangezien zij meent dat alle maatschappijen toegang hebben tot alle diensten en infrastructuur. Dit principe is volledig in lijn met de algemene prijsstrategie van BAC. Tot op van daag is er geen tariefdifferentiatie tussen verschillende segmenten of infrastructuur. Deze strategie maakt deel uit van het volledige tariefsysteem die ook onderwerp was van consultatie. BAC ambieert een zo groot mogelijk evenwicht te vinden tussen de belangen van de verschillende gebruikers.” (traduction libre: BAC n'a (provisoirement) mis en œuvre aucune différenciation dans les tarifs, vu qu'elle estime que toutes les compagnies ont accès à l'ensemble des services et infrastructures. Ce principe est pleinement conforme à la stratégie générale de prix de BAC. À ce jour, il n'y pas de différenciation de tarif entre différents segments ou infrastructures. Cette stratégie fait partie du système tarifaire complet qui a également fait l'objet de la consultation. BAC ambitionne de trouver le meilleur équilibre possible entre les intérêts des différents usagers.)³³

²⁹ Conclusions BAC, p. 7.

³⁰ Conclusions BAC, p. 8.

³¹ Il s'agissait d'une réunion organisée entre BAC et les usagers dans le cadre des consultations pluriannuelles pour la période régulée 2016-2021.

³² Conclusions BAC, p. 9.

³³ Conclusions BAC, p. 9.

BAC demande par conséquent au Service de Régulation de rejeter la requête d'easyJet visant à imposer un tarif différencié pour les services de bussing (calculé en fonction de l'utilisation).

5.4. Appréciation des moyens

Le Service de Régulation se prononçant en tant qu'autorité administrative il n'y a pas lieu de répondre de manière systématique et point par point à tous les arguments des parties. Il est nécessaire, mais suffisant, que la décision soit motivée et qu'elle contienne les éléments de fait et de droit permettant de comprendre pourquoi et comment le Service de Régulation en est venu à prendre sa décision. Ces éléments doivent également permettre de comprendre les choix opérés par le Service de Régulation. En effet, le Service de Régulation dispose d'un large pouvoir d'appréciation tout en veillant à garantir l'intérêt général ainsi que la qualité et la continuité des services. Il doit également ressortir de la décision que le Service de Régulation a tenu compte des arguments échangés entre les parties.

Avant d'aborder les moyens des parties de manière plus approfondie, le Service de Régulation souhaite faire la clarté sur le fait de savoir s'il y a eu modification du système tarifaire ou non. La partie plaignante estime qu'il y a bel et bien eu modification du système tarifaire au moment de la concertation annuelle. En revanche, BAC considère qu'elle n'a pas modifié les tarifs ni le système tarifaire vu que tous les principes étaient déjà communiqués dans le cadre de la consultation pluriannuelle.

L'article 1, 24° de l'Arrêté octroyant la licence définit le système tarifaire comme suit:

« l'ensemble des tarifs des activités régulées structuré de manière cohérente. »

Le Service de Régulation estime que le tarif pour l'activité de bussing (0,27 eurocent par passager au départ), tel que proposé par BAC lors de la concertation annuelle avec les usagers le 8 décembre 2015, implique bel et bien une modification du système tarifaire.

En effet, le système tarifaire pour la période régulée 2016-2021 qui a été fixé au cours des dernières consultations pluriannuelles et qui a fait l'objet d'une décision du Service de Régulation le 3 novembre 2015 ne contenait aucun tarif concret pour l'activité de bussing. En effet, les tarifs qui étaient publiés à ce moment dans les conditions d'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National étaient les suivants: article 1 (redevance pour les décollages et atterrissages), article 3 (redevance pour le stationnement d'aéronefs), article 4 (redevance passagers) et article 5 (redevance de sûreté).

Toutefois, ce n'est qu'à l'article 10 des conditions d'utilisation qu'on parle de l'activité de bussing, et plus précisément comme suit:

“Art. 10. Bussing

Brussels Airport Company veut centraliser les activités de bussing, mais n'a pas encore pris de décision à ce sujet. La centralisation recouvre les bus et la main-d'oeuvre. Ceci est à considérer

comme une alternative aux passerelles d'embarquement (à distance versus au contact). Une confirmation formelle de ce principe a été reçue de la DGAT le 23 mars 2015.

Les coûts finaux seront traduits dans une redevance séparée par passager au départ. Dès la mise en place, le montant exact sera défini au cours de QQ3. En QQ4, les coûts de « bussing » seront inclus dans la structure tarifaire. »³⁴

On peut clairement en conclure qu'il n'y a eu aucune proposition concrète en ce qui concerne le tarif pour l'activité de bussing lors des consultations pluriannuelles, d'une part, et qu'il n'y avait à ce moment qu'une intention de BAC de centraliser l'activité de bussing, sans qu'une décision finale ait été prise à ce sujet, d'autre part.

Lors de la concertation annuelle avec les usagers organisée par BAC le 8 décembre 2015, BAC a communiqué que la décision finale de centralisation du bussing était prise et a par conséquent proposé un tarif de 0,27 eurocent par passager au départ.

Vu qu'aucun tarif concret n'a été proposé aux usagers pour l'activité de bussing dans le cadre de la consultation pluriannuelle, et vu qu'un tarif concret a ensuite été proposé lors de la concertation annuelle, le Service de Régulation ne peut que conclure que cela implique une modification du système tarifaire telle que visée à l'article 53bis de l'Arrêté octroyant la licence et à l'article 35 §1 de l'Arrêté de transformation.

Les usagers ont la possibilité d'introduire un recours contre une telle modification du système tarifaire auprès du Service de Régulation, conformément à l'article 53bis de l'Arrêté octroyant la licence, ce que la partie plaignante a fait par sa requête du 15 janvier 2016.

Dans les points qui suivent, le Service de Régulation analysera et appréciera les moyens invoqués par la partie plaignante et les répliques de BAC.

5.4.1. Manque de transparence et de consultation

La partie plaignante estime que, lors des consultations pluriannuelles, BAC a uniquement donné des informations de haut niveau sans formuler de proposition concrète et transparente. En outre, la partie plaignante estime que, lors de la concertation annuelle - lors de laquelle la proposition concrète de tarif a été formulée - les usagers n'ont pas eu la possibilité d'être consultés.

Par ailleurs, la partie plaignante estime qu'il n'y a pas eu une transparence suffisante en donnant seulement une estimation globale de la base des coûts liés à l'activité de bussing.

BAC conteste avoir insuffisamment consulté les usagers et n'avoir pas fait preuve d'une transparence suffisante, tant en ce qui concerne la consultation pluriannuelle qu'en ce qui concerne la concertation

³⁴ Extrait des conditions d'utilisation telles que publiées le 13 mai 2015.

annuelle. À cet égard, BAC renvoie aux différentes présentations données lors des différentes sessions de consultation³⁵.

En premier lieu, le Service de Régulation estime que la partie plaignante ne peut reprocher un manque de consultation ou de transparence à BAC en ce qui concerne la période écoulée de consultations pluriannuelles. Le délai pour introduire un recours contre cette consultation pluriannuelle a déjà expiré. À cet effet, le Service de Régulation peut renvoyer à sa décision devenue définitive du 3 novembre 2015.

S'agissant du manque de consultation des usagers pour le tarif de bussing dans le cadre de la concertation annuelle, le Service de Régulation constate que la partie plaignante ne mentionne aucun élément concret pour le démontrer.

En même temps, le Service de Régulation constate que BAC renvoie à sa présentation du 8 décembre 2015 (c'est-à-dire la session de la concertation annuelle à laquelle les usagers ont été invités par BAC) lors de laquelle elle a expliqué de manière détaillée pourquoi l'activité de bussing est centralisée, quel sera le montant des coûts y afférents et quel tarif sera pratiqué.

La plainte selon laquelle ces informations ne sont pas suffisamment transparentes parce qu'il ne s'agit que d'une estimation globale de la base des coûts ne peut pas non plus être acceptée par le Service de Régulation. En effet, les informations relatives aux coûts pour l'activité de bussing qui ont été données par BAC lors de la concertation annuelle étaient les suivantes³⁶:

Bussing charge 2016 definition

- Applying the bussing charge principles for the rolling year 2016, we come out on a bussing unit fee of € 0.27.
- As different aspects of the bussing activity still needs to be negotiated with providers, the amounts presented below are based on our current best estimate. We hereby remind you that the bussing fee is based on an open book principle and that any over or underperformance regarding bussing revenue will be compensated in the next unit fee definition.

(€ mio)	Rolling year 2016 (01/04/2016 – 31/03/2017)
Direct Opex (Busses, Manpower, dispatching,...)	3.50
Indirect opex (Overhead, depreciation, etc.)	0.06
Return on asset base @ 4.95% rate	0.03
Correction remote compensation	-0.35
<i>Allowed revenue</i>	3.24
<i>Estimated number of departing (tax) passengers (Mio)</i>	12.04
Bussing unit fee (€)	€ 0.27

³⁵ BAC a joint à ses observations des extraits des différentes réunions où le sujet du bussing a été abordé.

³⁶ Présentation par BAC lors de la concertation annuelle du 8/12/2016, slide 66.

Vu que l'adjudication pour l'achat ou la location des bus et l'adjudication pour les chauffeurs n'étaient pas encore concrétisées au moment de la concertation annuelle, le Service de Régulation estime que BAC ne pouvait donner d'informations autres que les estimations susmentionnées. La garantie quant à l'exactitude des coûts est donnée par BAC en suivant le principe 'open book' et donc en procédant à une évaluation du coût réel après chaque année.

Par conséquent, le Service de Régulation estime que BAC a bel et bien consulté les usagers en ce qui concerne la proposition pour le tarif de bussing et qu'il y avait une transparence suffisante à ce sujet.

Compte tenu de ce qui précède, le moyen relatif au manque de consultation et de transparence est non fondé.

5.4.2. Mise à disposition des infrastructures centralisées aux prestataires de services d'assistance en escale

La partie plaignante estime qu'en raison de la centralisation de l'activité de bussing, il existe une discrimination envers les prestataires de services d'assistance en escale et les compagnies aériennes qui souhaitent pratiquer l'autoassistance. La partie plaignante renvoie à cet effet à la Directive européenne 96/67/CE relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté et à l'arrêté royal du 6 novembre 2010 réglementant l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National.

BAC rétorque qu'il ne peut y avoir discrimination vu que ce sont les prestataires de services d'assistance en escale eux-mêmes qui ont demandé cette centralisation.

En ce qui concerne ce moyen, le Service de Régulation conclut qu'il n'est pas compétent pour les matières d'assistance en escale en général et pour leur centralisation en particulier. La Direction générale Transport aérien est l'autorité compétente pour contrôler la mise en œuvre correcte de la Directive et de l'arrêté royal précités.

Compte tenu de ce qui précède, le moyen relatif à la mise à disposition des infrastructures centralisées aux prestataires de services d'assistance en escale est non fondé.

5.4.3. Principe de l'utilisateur-payeur

La partie plaignante estime qu'imposer une redevance pour le bussing à tous les passagers au départ ne va pas dans le sens d'une utilisation efficace des infrastructures aéroportuaires et que la solution la plus appropriée consiste à laisser le choix aux compagnies aériennes et à leurs passagers de ne pas payer pour un service qu'ils n'utilisent pas.

BAC rétorque qu'il n'y a aucune obligation légale de différenciation et qu'à ce jour, aucune différenciation n'a été introduite parce que cela ne fait pas partie de sa stratégie de prix et qu'elle tente de trouver le meilleur équilibre possible entre les intérêts de tous les usagers.

Le Service de Régulation constate que la partie plaignante n'avance aucun élément concret pour étayer sa position selon laquelle une redevance par passager pour l'activité de bussing ne favorise pas une utilisation efficace des infrastructures aéroportuaires.

En ce qui concerne la requête de la partie plaignante visant à prévoir également un tarif distinct pour l'utilisation de passerelles d'embarquement, le Service de Régulation constate que, lors de la concertation annuelle, BAC n'a proposé aucune modification à un tarif pour les passerelles d'embarquement et qu'aucune plainte ne peut donc être introduite à ce sujet par des usagers auprès du Service de Régulation.

Enfin, le Service de Régulation se range au point de vue de BAC selon lequel elle ne peut être tenue de différencier ses tarifs. La réglementation ne prévoit en effet aucune obligation contraignant l'exploitant à accéder à une demande d'une compagnie aérienne. Le Service de Régulation constate à cet égard que BAC a répondu à telle demande de façon argumentée.

Compte tenu de ce qui précède, le moyen relatif au principe de l'utilisateur-payeur n'est pas fondé.

6. Décision

Vu l'article 35 §2 de l'Arrêté de transformation qui dispose ce qui suit:

« Le système tarifaire et toute modification du système tarifaire est soumis à l'examen de l'autorité de régulation économique, à moins qu'il y ait un accord entre le titulaire de la licence d'exploitation et les usagers de l'aéroport de Bruxelles-National, sur le système tarifaire proposé par le titulaire de la licence ou sur toute modification de ce système.

Il existe un accord sur le système tarifaire proposé par le titulaire ou toute modification proposée du système tarifaire s'il n'existe pas de désaccord entre le titulaire et les usagers de l'aéroport de Bruxelles-National, comme visé à l'article 55 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

À défaut d'accord des usagers de l'aéroport de Bruxelles-National, l'autorité de régulation économique peut exiger des adaptations ou des modifications du système tarifaire si l'autorité de régulation économique constate que le système tarifaire :

1° ne respecte pas la formule établie conformément à l'article 30, 7°, ou à l'article 34, § 3;

2° est discriminatoire et n'est pas transparent;

3° n'est pas suffisamment fractionné, en particulier en fonction des conditions et des modalités d'utilisation des installations aéroportuaires et des services fournis;

4° ne prévoit pas qu'un pourcentage minimum des redevances aéroportuaires soit perçu sur la base d'une formule de croissance en fonction du poids exprimé en tonnes et des catégories de bruit des aéronefs et d'un coefficient de variation entre le jour et la nuit;

5° constitue une infraction aux dispositions de cet arrêté ou de la licence d'exploitation. »

Vu l'appréciation des arguments échangés au point 5 et la constatation qui en découle qu'aucune infraction n'a été constatée;

Vu l'article 55, § 4 de l'Arrêté octroyant la licence qui dispose ce qui suit:

« Lorsque l'autorité de régulation économique constate un désaccord, elle peut soit :

a) requérir une nouvelle période de consultation en vue d'obtenir l'accord des usagers sur la formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire, le cas échéant après modifications;

b) requérir des adaptations à la formule de contrôle tarifaire ou au système tarifaire dans le respect des principes contenus dans l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de BIAC en SA de droit privé et aux installations aéroportuaires et dans le présent arrêté, et notamment la section II du présent chapitre;

c) imposer au titulaire une formule de contrôle tarifaire et un système tarifaire dans le respect des principes contenus dans l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de BIAC en SA de droit privé et aux installations aéroportuaires et dans le présent arrêté, et notamment la section II du présent chapitre;

d) confirmer le résultat du processus de consultation. ...”

Vu que le Service de Régulation n'a pas constaté d'éléments permettant d'exiger une nouvelle période de consultation, telle que visée à l'article 55, §4, a) de l'Arrêté octroyant la licence;

Vu que le Service de Régulation n'a constaté aucune infraction permettant une adaptation du système tarifaire, telle que visée à l'article 55, §4, b) de l'Arrêté octroyant la licence;

Vu que le Service de Régulation n'a constaté aucune infraction permettant d'imposer un système tarifaire, tel que visé à l'article 55, §4, c) de l'Arrêté octroyant la licence;

Le Service de Régulation prend la décision suivante :

A. La requête d'easyJet visant à

- annuler la redevance bussing publiée par BAC;
- imposer à BAC de trouver une solution mutuellement acceptable avec les usagers;

est déclarée non fondée.

B. En vertu de l'article 55, §4, d) de l'Arrêté octroyant la licence, le résultat du processus de consultation tel qu'organisé par BAC lors de la concertation annuelle du 8 décembre 2015 est confirmé.

C. Le tarif de 0,27 eurocent par passager au départ pour l'activité de bussing à l'aéroport de Bruxelles-National est d'application pour la période du 1er avril 2016 au 31 mars 2017.

7. Possibilité de recours

Conformément à l'article 2 de la loi du 9 juillet 2004 portant des dispositions diverses, les parties en cause peuvent introduire un recours contre cette décision devant la Cour d'appel de Bruxelles. Sous peine de déchéance, le recours doit être introduit dans les 30 jours de la notification de la décision.

Le recours n'est pas suspensif, hormis lorsqu'il est introduit contre une décision du Service de Régulation qui inflige au titulaire de la licence d'exploitation une amende administrative, en application de l'article 49 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National ou lorsque la cour prononce la suspension de la décision attaquée.

Le Code judiciaire est d'application en ce qui concerne la procédure, la Cour d'appel statuant comme en référé.

Fait à Bruxelles, le 24 mars 2016.

Pour le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National,

Serge DRUGMAND

Directeur