



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

**Décision D-2015-05-LA du 21 avril 2015 relative au contrôle, par le titulaire de la licence
d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, du respect des sections VI - Sécurité et
sûreté et VII - Environnement de l'Arrêté de licence**

AVERTISSEMENT :
Document de courtoisie sans valeur juridique
Original en néerlandais

Table des matières

1. Objet	3
2. Faits et rétroactes.....	3
3. Base légale	4
4. Analyse du Service de Régulation	5
4.1. Section VI – Sécurité et sûreté	5
4.2. Section VII - Environnement	8
5. Décision.....	12
6. Recommandations.....	12
7. Possibilité de recours	13

1. Objet

1. Dans le cadre de sa mission de contrôle telle que décrite dans 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-dessous : l'Arrêté de transformation - , le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National (ci-dessous : le Service de Régulation) a décidé de réaliser un contrôle du respect, par Brussels Airport Company (ci-dessous: BAC), titulaire de la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, des conditions énoncées aux sections VI et VII de l'arrêté royal du 21 juin 2004 de licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, ci-après appelé l'Arrêté de licence.
2. Le contrôle a été réalisé à trois niveaux différents. Tout d'abord, compte tenu des compétences de la Direction générale Transport aérien du SPF Mobilité (ci-dessous: la DGTA) en ce qui concerne certains aspects des sections concernées, il a été demandé à la DGTA si certaines conditions des sections contrôlées étaient déjà couvertes par un certificat. Pour tous les autres aspects, une série de questions ont été posées au titulaire de la licence. Enfin, certains points ont été examinés de manière plus approfondie à l'occasion d'une visite du Service de Régulation.

2. Faits et rétroactes

3. Dans une lettre du 21 août 2014, le Service de Régulation demande à la DGTA de prendre connaissance des aspects de la certification aéronautique qui couvrent les exigences des sections VI et VII de l'Arrêté de licence, notamment les articles 26, 27, 29 et 30.
4. Dans une lettre du 11 septembre 2014, la DGTA répond que les obligations mentionnées aux articles 26, 27, 28 §1 et 3, 29 §1 et 30 sont couvertes par l' "Aerodrome certificate – Annex 14" n° A-POR\2012\Annex14_001 du 27/02/2012 dont dispose l'exploitant aéroportuaire (ci-dessous l' "Aerodrome Certificate – Annex 14"). Les dispositions relatives à l'incendie dans les bâtiments ne sont pas couvertes par le certificat. Une copie de l' "Aerodrome Certificate – Annex 14" était jointe à la lettre.
5. Dans une lettre du 18 novembre 2014 adressée à BAC, le Service de Régulation annonce le contrôle, et BAC est prié de répondre dans le mois au questionnaire joint en annexe. Les questions relatives à la Section VI - Sécurité et sûreté sont liées aux articles 27 §2,

28, 29 et 30 de l'Arrêté de licence. Celles relatives à la Section VII - Environnement sont liées à l'ensemble des articles (31 à 36 inclus). Une visite complémentaire sur les lieux est également demandée.

6. Dans une lettre du 25 novembre 2014, BAC demande de prolonger le délai de réponse de 2 mois.
7. Dans une lettre du 28 novembre, le Service de Régulation fixe de nouveaux délais: le 20 février 2015 pour la délivrance du dossier en réponse au questionnaire et le 6 mars 2015 pour la visite sur le site.
8. Dans une lettre du 6 février 2015, BAC communique les réponses aux questions posées. Le dossier contient 48 annexes.
9. Le 9 mars 2015, le Service de Régulation se rend sur place pour examiner de près un certain nombre d'aspects.
10. Dans une lettre du 11 mars 2015, le Service de Régulation pose des questions pour obtenir des éclaircissements concernant les articles 28 §§1 et 2, 29 §2 et 33 §3 de l'Arrêté de licence.
11. Dans une lettre du 15 mars 2015, BAC répond aux questions susvisées.

3. Base légale

12. L'audit des conditions relatives à la 'Sécurité et sûreté' et à l'Environnement' par le Service de Régulation trouve son fondement dans l'article 41 de l'Arrêté de transformation qui dispose que l'autorité de régulation économique peut mettre le titulaire de licence en demeure lorsque ce dernier ne se conforme pas aux dispositions de l'Arrêté de transformation et de l'Arrêté de licence.
13. L'article 2bis de l'arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, fixant sa composition ainsi que les statuts administratif et pécuniaire applicables à ses membres, inséré par l'arrêté royal du 1er février 2006, dispose que le Service de Régulation est l'autorité de régulation économique visée à l'article 41 de l'Arrêté de transformation.

4. Analyse du Service de Régulation

4.1. Section VI – Sécurité et sûreté

Article 26: Inspection aéroportuaire et sécurité au sol

14. L'article 26 de l'Arrêté de licence dispose ce qui suit:

"Le titulaire se charge de l'inspection aéroportuaire et de la sécurité au sol, suivant les normes et usages nationaux et internationaux."

15. L'obligation visée à l'article 26 est totalement couverte par l'"Aerodrome certificate – Annex 14", délivré par la DGTA.

16. BAC satisfait ainsi à la condition imposée à l'article 26 de l'Arrêté de licence.

Article 27: Sécurité incendie

17. L'article 27 de l'Arrêté de licence dispose ce qui suit:

"§1^{er}. Le titulaire respecte les critères de sécurité et de formation en matière de risques d'incendie sur le tarmac de l'aéroport de Bruxelles-National, qui sont au moins équivalents aux critères s'appliquant aux aéroports de la catégorie 9, d'après les normes OACI. A partir du moment où l'aéroport est classé en catégorie 10 selon les normes OACI, le titulaire applique les normes OACI valables pour cette catégorie d'aéroports."

§2. Le titulaire mène une concertation avec les instances compétentes, en particulier à l'échelon communal et provincial, en vue de l'optimisation des prestations en matière de protection et de lutte contre l'incendie."

18. L'obligation visée à l'article 27 §1 est totalement couverte par l'"Aerodrome certificate – Annex 14", délivré par la DGTA.

19. Le respect de l'article 27 §2 est couvert par l'"Aerodrome certificate – Annex 14" et est démontré à suffisance par BAC à l'aide de la description du fonctionnement de BRAVECO et de la présentation d'un rapport de réunion.

20. BAC satisfait ainsi aux conditions imposées à l'article 27 de l'Arrêté de licence.

Article 28: Sécurité incendie

21. L'article 28 de l'Arrêté de licence dispose ce qui suit:

"§1^{er}. Sans préjudice des nouveaux critères réglementaires décrétés par les instances dont il est question à l'article 27, le titulaire veille à ce que le temps nécessaire à la première intervention en cas d'incendie dans les bâtiments situés sur le site aéroportuaire et destinés aux activités aéronautiques ne dure pas plus de cinq minutes pour chaque point accessible aux passagers, et ceci par la mise en œuvre du personnel et du matériel adéquats.

§2. Le titulaire veille à ce que le matériel de lutte contre l'incendie suivant, spécifique pour la lutte contre l'incendie dans les bâtiments, soit présent et utilisable en permanence dans l'avant-poste des pompiers (CCOT) : une autopompe mi-lourde, une voiture-échelle avec échelle adaptée, un véhicule du commandant et un véhicule d'intervention sur les parkings. Le titulaire veille, pour ce faire, à ce qu'à chaque instant, donc 24 h/24 h, une permanence d'au moins six pompiers plein temps bien formés soit présente pour la lutte contre l'incendie dans les bâtiments. Ces pompiers doivent au moins être en possession du brevet de pompier obtenu dans un centre de formation provincial reconnu pour pompiers, tel que prévu par l'arrêté royal du 19 mars 1997. Tous les membres du service incendie doivent, selon leur niveau hiérarchique, réussir les formations prévues dans le présent arrêté.

§3. Le titulaire prend soin de l'entretien des équipements de lutte contre l'incendie de manière à préserver leur opérationnalité.

§4. Le titulaire assure en permanence la disponibilité d'une ambulance accompagnée d'un médecin et de son personnel infirmier."

22. Le respect de l'article 28 §1 est couvert par l'“Aerodrome certificate – Annex 14” et est démontré à suffisance par BAC à l'aide des documents suivants:

- le PPUI et les SOP pertinentes;
- les explications données sur place par le commandant des pompiers le 9 mars 2015 en ce qui concerne le temps d'intervention et les voies d'intervention critiques;
- la carte des voies d'intervention critiques.

23. BAC démontre à suffisance le respect de l'article 28 §2 à l'aide des éléments suivants:

- la liste des véhicules de pompiers disponibles;

- des documents relatifs aux effectifs, y compris ceux du CCOT;
- le registre de formation des pompiers brevetés;
- les explications du commandant des pompiers en ce qui concerne le matériel (de réserve) supplémentaire pour garantir la disponibilité.

24. Le Service de Régulation constate que la voiture-échelle telle que prévue dans l'Arrêté de licence a été remplacée par une voiture avec élévateur. Le Service de Régulation se satisfait toutefois des explications selon lesquelles cette voiture avec élévateur est plus appropriée pour la structure plutôt basse des bâtiments à protéger. Il convient toutefois de remarquer que les dispositions de l'Arrêté de licence ne sont plus toujours conformes à l'évolution des besoins et de la technologie dans la pratique.

25. Le respect de l'article 28 §3 est couvert par l'“Aerodrome certificate – Annex 14” et est démontré à suffisance par BAC à l'aide :

- de 13 procédures relatives aux tâches d'entretien;
- de la description des tâches d'entretien pour le matériel motorisé de lutte contre l'incendie et pour les autres types de matériel de lutte contre l'incendie.

26. BAC démontre à suffisance le respect de l'article 28 §4

- en présentant la convention d'assistance médicale avec la SPRL MEDA;
- via les explications du commandant des pompiers en ce qui concerne les contrôles, par BAC, de l'exécution correcte du contrat.

27. BAC satisfait ainsi aux conditions imposées à l'article 28 de l'Arrêté de licence.

Article 29: Concertation

28. L'article 29 de l'Arrêté de licence dispose ce qui suit:

“§1^{er}. Le titulaire se concerta avec les instances compétentes en vue de passer des accords pour exécuter et améliorer les plans d'urgence de l'aéroport de Bruxelles-National. Le titulaire s'engage à respecter ces plans d'urgence.

§2. Le titulaire collabore avec les instances compétentes en vue de l'examen des incidents et des accidents aéronautiques, et des mesures pour les éviter.”

29. Le respect de l'article 29 §1 est couvert par l'“Aerodrome certificate – Annex 14” et est démontré à suffisance par BAC

- en présentant le PPUI; et
- en présentant un rapport de réunion.

30. BAC démontre à suffisance le respect de l'article 29 §2

- en présentant son Safety Management System Manual (Chapitre 8); et
- en décrivant la collaboration avec la Cellule Accidents du SPF Mobilité.

31. BAC satisfait ainsi aux conditions imposées à l'article 29 de l'Arrêté de licence.

Article 30: Formation

32. L'article 30 de l'Arrêté de licence dispose ce qui suit:

“Le titulaire veille à ce que chaque personne impliquée dans le cadre des plans d'urgence reçoive une formation continue adaptée aux missions qui lui sont confiées, et ce en concertation avec les instances compétentes.”

33. Le respect de l'article 30 est couvert par l'“Aerodrome certificate – Annex 14” et est démontré à suffisance par BAC en présentant les plans de formation.

34. BAC satisfait ainsi aux conditions imposées à l'article 30 de l'Arrêté de licence.

4.2. Section VII - Environnement

Article 31: Riverains

35. L'article 31 de l'Arrêté de licence dispose ce qui suit:

“Le titulaire agit correctement envers les riverains quant aux différents aspects de la politique de l'environnement, compte tenu des arrêtés et des accords en vigueur (entre autres programme d'isolation, "noise quota system", ...).”

36. BAC démontre à suffisance le respect de l'article 31 en organisant des commissions de concertation avec des représentants des communes situées dans les contours de bruit, conformément aux conditions spéciales reprises dans l'autorisation écologique VLAREM.

37. BAC satisfait ainsi aux conditions imposées à l'article 31 de l'Arrêté de licence.

Article 32: Incitant et différenciation

38. L'article 32 de l'Arrêté de licence dispose ce qui suit:

"Le titulaire mène une politique active de l'environnement, par le biais d'incitants et d'une différenciation de tarifs et de services, en vue de favoriser les pratiques respectueuses de l'environnement."

39. BAC démontre à suffisance le respect de l'article 32 en renvoyant aux paramètres repris dans la formule tarifaire en vigueur pour l'activité aéronautique régulée "Décollages et atterrissages d'avions".

40. BAC satisfait ainsi aux conditions imposées à l'article 32 de l'Arrêté de licence.

Article 33: Politique environnementale

41. L'article 33 de l'Arrêté de licence dispose ce qui suit:

"§1^{er}. Dans les limites de ses compétences et possibilités, le titulaire s'efforce au maximum de réduire le bruit généré par le trafic d'aéronefs au sol, en mettant en œuvre une gestion appropriée du trafic, en réalisant ou faisant réaliser les infrastructures nécessaires et en mettant au point les procédures nécessaires.

§2. Le titulaire s'engage à installer dans les meilleurs délais un système d'égouttage indépendant des systèmes urbains avoisinants, afin de collecter les eaux de pluies et les eaux usées en provenance de l'aéroport de Bruxelles-National.

§3. Pour le dégivrage des pistes d'atterrissage et de décollage, le titulaire utilise des produits qui sont les moins dommageables pour l'environnement compte tenu des impératifs de sécurité.

§4. En cas de travaux concernant les infrastructures au sol, le titulaire fera ses meilleurs efforts pour limiter les nuisances environnementales occasionnées par ces travaux.

42. BAC démontre à suffisance le respect de l'article 33 §1 en renvoyant:

- à l'accord de coopération 'Collaborative Decision Making';
- aux investissements dans une infrastructure respectueuse de l'environnement;
- à la mise en place des procédures nécessaires.

43. BAC démontre à suffisance le respect de l'article 33 §2 en renvoyant aux propres installations ou raccordements à l'égout pour les eaux usées et les eaux de pluies.
44. BAC démontre à suffisance le respect de l'article 33 §3 en présentant la procédure de sélection d'un produit de dégivrage et les caractéristiques du produit Cryotech NAAC sélectionné.
45. BAC démontre à suffisance le respect de l'article 33 §4 en présentant les certificats ISO14001 (management environnemental) et ISO50001 (gestion de l'énergie) obtenus.
46. BAC satisfait ainsi aux conditions imposées à l'article 33 de l'Arrêté de licence.

Article 34: Normes acoustiques

47. L'article 34 de l'Arrêté de licence dispose ce qui suit:

"Le titulaire respecte et fait respecter, dans le cadre de son exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande, après concertation avec l'Etat fédéral."

48. En ce qui concerne le respect de l'article 34, BAC indique que les Régions (Région de Bruxelles-Capitale et Région flamande) ne lui imposent pas directement des normes acoustiques.
49. Après analyse, le Service de Régulation peut suivre ce point de vue. Les normes acoustiques régionales se rapportent en effet aux compagnies aériennes et ne sont donc pas imposées à l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National.
50. Faute de normes acoustiques imposées à BAC lui-même, le Service de Régulation conclut qu'il est satisfait à l'article 34 de l'Arrêté de licence.

Article 35: Diffusion d'informations

51. L'article 35 de l'Arrêté de licence dispose ce qui suit:

"§1^{er}. Le titulaire fournit, sur une large base et d'une manière transparente, des informations relatives aux trajectoires suivies (entre autres sur base de l'information fournie par l'organisme de contrôle aérien) et aux nuisances occasionnées par les avions"

qui utilisent l'aéroport de Bruxelles-National, et ce conformément aux meilleures pratiques des aéroports de référence.

§2. Le titulaire contrôle et évalue les niveaux de bruit causé par les atterrissages et décollages et établit et publie chaque année des cartes de contour de bruit nocturnes et globales selon les méthodes conformes aux normes et usages internationaux convenus avec les instances compétentes."

52. BAC démontre à suffisance le respect de l'article 35 §1 en renvoyant au contenu du chapitre Environnement de son propre site web www.brusselsairport.be et au nouveau site www.batc.be, géré conjointement avec Belgocontrol.

53. BAC démontre à suffisance le respect de l'article 35 §2

- en renvoyant aux sonomètres gérés par BAC;
- en renvoyant au contrat conclu avec un sous-traitant pour la gestion des données acoustiques;
- en présentant le travail de la KU Leuven en ce qui concerne les contours de bruit.

54. BAC satisfait ainsi aux conditions imposées à l'article 35 de l'Arrêté de licence.

Article 36: Collaboration avec le Service de Médiation

55. L'article 36 de l'Arrêté de licence dispose ce qui suit:

"Le titulaire collabore étroitement avec le Service de Médiation créé par l'arrêté royal du 15 mars 2002 quant au traitement des plaintes relatives aux nuisances sonores, et met à la disposition de ce service les données dont il dispose, sous réserve de l'engagement de ce service de ne communiquer à des tiers que les données nécessaires à l'exercice de la mission qui lui est conférée par l'arrêté royal susmentionné."

56. BAC démontre à suffisance le respect de l'article 36 en décrivant la collaboration avec le Service de Médiation de l'aéroport.

57. BAC satisfait ainsi aux conditions imposées à l'article 36 de l'Arrêté de licence.

5. Décision

58. Vu ce qui précède, le Service de Régulation rend la décision suivante:

En tant que titulaire de la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, Brussels Airport Company satisfait aux exigences de la Section VI – Sécurité et sûreté et de la Section VII – Environnement de l'Arrêté de licence.

6. Recommandations

59. Si le titulaire de la licence constate que certaines conditions (techniques) de la licence sont dépassées par rapport à des pratiques plus actuelles (par ex. le matériel des pompiers), il serait utile de communiquer de telles constatations au Service de Régulation pour qu'une adaptation réglementaire éventuelle de la licence puisse être examinée.

60. Dans le cadre d'un autre dossier, le Service de Régulation a pris connaissance de l'intention de BAC de remplacer les trois casernes de pompiers existantes présentes à l'aéroport de Bruxelles-National par deux nouvelles casernes. La présente décision se fonde sur la situation actuelle (CCOT dans le bâtiment 10). Le Service de Régulation demande à BAC d'examiner avec lui, dans la suite du projet relatif à l'implantation des nouvelles casernes de pompiers, les conséquences de cette implantation au regard des obligations de l'Arrêté de licence (notamment l'article 28).

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 de licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme BIAC 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 21 avril 2015.

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

Serge DRUGMAND
Directeur